



Tipo de documento: Tesis de Doctorado

Título del documento: Relaciones entre políticas públicas de movilidad, prácticas sociales y autonomía individual : el caso del Plan Integral de Movilidad (PIM) de la ciudad de Rosario para el período 2010-2019

Autores (en el caso de tesis y directores):

Gustavo Alberto Silva

María Gimena Perret Marino, dir.

Alberto Ford, co-dir.

**Datos de edición (fecha, editorial, lugar,
fecha de defensa para el caso de tesis: 2021**

Documento disponible para su consulta y descarga en el Repositorio Digital Institucional de la Facultad de Ciencias Sociales de la Universidad de Buenos Aires.
Para más información consulte: <http://repositorio.sociales.uba.ar/>

Esta obra está bajo una licencia Creative Commons Argentina.
Atribución-No comercial-Sin obras derivadas 4.0 (CC BY 4.0 AR)



La imagen se puede sacar de aca: https://creativecommons.org/choose/?lang=es_AR



Mg. Gustavo Alberto Silva

**RELACIONES ENTRE POLÍTICAS PÚBLICAS DE MOVILIDAD,
PRÁCTICAS SOCIALES Y AUTONOMÍA INDIVIDUAL.**

*EL CASO DEL PLAN INTEGRAL DE MOVILIDAD
(PIM) DE LA CIUDAD DE ROSARIO PARA EL PERÍODO 2010-2019*

(Volumen 1/1)

Tesis para optar por el título de Doctor en Ciencias Sociales

Facultad de Ciencias Sociales

Universidad de Buenos Aires



Directora: Dra. María Gimena Perret Marino

Co Director: Dr. Alberto Ford

Buenos Aires

2021

Resumen

La presente tesis, bajo el título *Relaciones entre políticas públicas de movilidad, prácticas sociales y autonomía individual. El caso del Plan Integral de Movilidad (PIM) de la ciudad de Rosario para el período 2010-2019*, se propone examinar qué relaciones pueden establecerse entre las prácticas de movilidad cotidiana urbana en la ciudad de Rosario (2010-2019) a partir de las políticas públicas implementadas en el marco del "Plan Integral de Movilidad" (PIM) por parte del Ente de Transporte Rosario –hoy, Ente de Movilidad Rosario (EMR)– y el desarrollo de la autonomía individual de los usuarios. Con el objeto de analizar estas relaciones, indagaremos, entre otros aspectos, qué entendimiento tienen tanto los expertos que diseñaron las políticas públicas como sus destinatarios de la “movilidad autónoma” y cómo se vincula tal entendimiento con el diseño de las políticas públicas como con las prácticas de movilidad cotidiana urbana. La investigación asume, principalmente, una estrategia metodológica de tipo cualitativa, priorizando un nivel microsociológico, siguiendo un criterio hermenéutico –doble hermenéutica de las ciencias sociales de A. Giddens.

La tesis se inscribe en el campo de estudio relativo al desplazamiento urbano, ya no enfocado al transporte sino a los procesos de movilidad, y ésta –la movilidad– desde la perspectiva de la accesibilidad. Se encuadra, además, en el campo de los estudios urbanos, desde una problematización sociológica, a partir de los lineamientos centrales de la teoría de la estructuración de A. Giddens, captando –en parte– las instancias de generación/obstaculización de autonomía que las políticas enmarcadas en el PIM habilitan en los destinatarios.

A fin de poder captar los niveles de integración social –copresencia– e integración sistémica –no copresencia– que persigue esta investigación, en los términos de la teoría de la estructuración, y dada la complejidad de investigar en la vida cotidiana, y en señalar los límites definitivos del campo y su trabajo; y sumado a que el giro de la movilidad ha generado todo un campo teórico-metodológico reciente en las ciencias sociales, específicamente, desde una perspectiva de la accesibilidad, nos condujo a explorar en un novedoso instrumento metodológico como el Diario de Viaje, que le otorga centralidad a las “voces” de los viajantes sobre la experiencia de desplazarse en la ciudad; además de las técnicas de entrevistas a informantes clave y análisis documental –de fuente primaria y secundaria–.

Entre las conclusiones más significativas de la tesis, en relación con los objetivos e hipótesis sostenidos en esta investigación, podemos señalar que en los equipos expertos del

Ente de Movilidad, en todas las etapas (2010-2019), predomina un entendimiento de tipo ingenieril, bajo un registro racional-matemático de la práctica de desplazamiento urbano, implicando una interpretación descorporalizada y/o fragmentada de la experiencia del viaje cotidiano que se aplicó a las tareas de diseño e implementación del PIM-Rosario. Esto significó desconocer aspectos de la dimensión inconsciente –deseos y motivos– y de la dimensión reflexiva –saberes, afectividades, sensorialidad, percepciones– de la práctica de viajar, afectando de modos diversos –habilitando/construyendo– la autonomía individual de los destinatarios, en diferentes instancias de sus viajes, según las distintas corporalidades principalmente y, también, las condiciones socioeconómicas.

En términos de generación de autonomía, a partir de la implementación del PIM-Rosario, podemos señalar –entre otras– que la incorporación de TIC’s e intervenciones urbanas al sistema de movilidad, incidieron en las prácticas de desplazamientos de los viajeros ampliando las decisiones de autogobierno en base a la fiabilidad que proporcionan estos sistemas expertos implementados; aunque, principalmente, sobre un registro racional eficientista de la práctica de moverse en los destinatarios. Estos mayores niveles de autonomía se los observó, significativamente, para las viajeras de la muestra –corporalidad femenina–; aunque no así, cuando las condiciones socioeconómicas son desventajosas, independientemente del género; en la medida que ningún tipo de movilidad que permite recorrer grandes distancias, en un tiempo prudencial, en la ciudad de Rosario –excluimos el moverse a pie–, gestionado por el EMR, es gratuito.

Entre los aspectos que obstaculizaron el desarrollo de autonomía individual por parte del PIM-Rosario, o no lograron contribuir a su ampliación –como es uno de sus objetivos centrales–, podemos mencionar que la perspectiva ingenieril aplicada desde el EMR para planificar e implementar las políticas públicas, no sólo fragmenta la práctica de movilidad, sino también invisibiliza grupos de personas en relación a atributos corporales o condicionantes estructurales, al trabajar sobre el concepto de “usuario medio”. Entre los invisibilizados o “ausentes” –como hemos denominado a estos viajeros–, se encuentran quienes reúnen condiciones de desventaja en aspectos socio-económicos y del nivel educativo formal, y se identifican con una corporalidad femenina –en los términos del paradigma heteronormativo– y/o discapacidad permanente.

Para finalizar, la corporalidad se la identificó como experiencia predeterminante en el entendimiento de la movilidad autónoma del viajante, como contrapunto, o más allá, de lo entendido por los equipos técnicos y planificado desde el EMR. Esta condición se la puedo observar en distintas instancias de la práctica de desplazarse donde aspectos de las

dimensiones inconsciente o reflexiva de la experiencia de moverse en la ciudad, tales como, el “saber mutuo”, “saber práctico”, motivaciones, deseos, entre otros, son priorizados para planificar un viaje o adoptar posturas durante el mismo.

Abstract

This thesis, under the title *Relationships between public mobility policies, social practices and individual autonomy. The case of the Integral Mobility Plan (PIM) of the city of Rosario for the period 2010-2019*, sets out to examine the relationships that can be established between urban daily mobility practices in the city of Rosario (2010-2019) based on the public policies implemented in the framework of the "Integral Mobility Plan" (PIM) by the Ente de Transporte Rosario –today, Ente de Movilidad Rosario (EMR)– and the development of the individual autonomy of users. In order to analyze these relations, we will investigate, among other aspects, the understanding of both the experts' policy-makers and policy recipients have of "autonomous mobility", and how this understanding is linked to the design of public policies and to everyday urban mobility practices. The research mainly assumes a qualitative methodological strategy, prioritizing a micro-sociological level, following a hermeneutic level, - double hermeneutics of social sciences by A. Giddens

The thesis is part of the field of study related to urban displacement, no longer focused on transport but on mobility processes and this –mobility– from the perspective of accessibility. It is also part of the field of urban studies, from a sociological problematization, based on the central guidelines of the theory of A. Giddens's theory of structuration, capturing –in part– the instances of generation/obstaculation of autonomy that the policies framed in the PIM enable in the addressees.

In order to be able to capture the levels of social integration –co-presence– and systemic integration –non-co-presence– pursued by this research, in the terms of structuration theory, and given the complexity of researching in everyday life, and in pointing out the definitive limits of the field and its work; and added to the fact that, the mobility turn has generated a whole new theoretical and methodological field in the social sciences, specifically, from an accessibility perspective, led us to explore a new methodological instrument such as the Travel Diary, which gives centrality to the "voices" of the travellers about the experience of moving around the city; in addition to key informant interviews and documentary analysis –from primary and secondary sources–.

Among the most significant conclusions of the thesis, in relation to the objectives and hypotheses of this research, we can point out that in the expert teams of the mobility entity, in all stages (2010-2019), an engineering-type understanding predominates, under a rational-mathematical register of the practice of urban displacement, implying a decorporalised and/or

fragmented interpretation of the experience of the everyday journey that was applied to the design and implementation tasks of the PIM-Rosario. This meant disregarding aspects of the unconscious dimension –desires and motives– and the reflexive dimension –knowledge, affectivity, sensoriality, perceptions– of the practice of travelling, affecting in different ways –enabling/constricting– the individual autonomy of the recipients, in different instances of their journeys, according to the different corporealities, mainly, and also the socio-economic conditions.

In terms of generating autonomy from the implementation of the PIM Rosario, we can point out –among others– that the incorporation of ICT's and urban interventions to the mobility system, have had an impact on commuters' travel practices, expanding self-governance decisions based on the reliability provided by these implemented expert systems, but mainly on rational, efficiency-based registration of the recipients' travel practices. These higher levels of autonomy were observed, significantly, for the female travellers in the sample –female corporeality– although not so when socio-economic conditions are disadvantaged, regardless of gender, insofar as no type of mobility that makes it possible to travel long distances in a reasonable amount of time in the city of Rosario –excluding the walking–, managed by the EMR, is free of charge.

Among the aspects that hindered the development of individual autonomy on the part of the PIM-Rosario, or failed to contribute to its expansion –as is one of its central objectives– we can mention that the engineering perspective applied by the EMR to plan and implement public policies not only fragments the practice of mobility, but also invisibilises groups of people in relation to bodily attributes or structural conditioning factors, by working on the concept of the "average user". Among the invisibilised or "absents" –as we have called these travelers– are those who are disadvantaged in socio-economic aspects and in formal education, and who identify with a feminine corporeality –in the terms of the heteronormative paradigm– and/or permanent disability.

Finally, corporeality was identified as a predetermining experience in the understanding of the traveller's autonomous mobility, as a counterpoint, or beyond of what is understood by the technical teams and planned by the EMR. This condition can be observed in different instances of the practice of travelling where aspects of the unconscious or reflexive dimensions of the experience of moving in the city, such as the "mutual knowledge", "practical knowledge", motivations, desires, among others, are prioritized when planning a journey or adopting positions during it.

Índice

Resumen	1
Abstract	4
Agradecimientos	9
Lista de Imágenes	10
Glosario de Siglas	11
Introducción	12
Presentación	12
Modalidad de trabajo	17
Estructura de la tesis	22
PRIMERA SECCIÓN: PERSPECTIVA TEÓRICO-METODOLÓGICA PARA EL ANÁLISIS	28
Capítulo Primero: Perspectivas teóricas para el análisis de la autonomía individual en la práctica de la movilidad cotidiana urbana	29
Presentación	29
1.1. La ciudad y lo urbano ámbito de la movilidad cotidiana	31
1.1.1. Del desplazamiento humano a la organización espacial	31
1.1.2. La ciudad: espacio y cultura urbana	35
1.1.3. La vorágine de “la calle”	38
1.2. Estado y desplazamiento urbano	46
1.2.1. Definición y función de las políticas públicas en la estructuración social	46
1.2.2. Plan de Movilidad: Estatalidad a escala local y participativa	49
1.3. La experiencia de desplazarse	51
1.3.1. La accesibilidad como enfoque de análisis	51
1.3.2. La corporalidad en la práctica de viaje	53
1.4. Lo cotidiano construido desde las prácticas de movilidad. La perspectiva teórica de A. Giddens	58
1.4.1. Sendas diarias: rutinización en el cuerpo	61
1.5. La autonomía en la vida cotidiana. La rutina como posibilidad	67
Capítulo Segundo: Aproximaciones metodológicas al estudio del sistema movilidad cotidiana desde la perspectiva de la accesibilidad. La experiencia del viaje en la ciudad	72
Presentación	72
2.1. Abordaje metodológico del nivel institucional	75
2.1.1. Fichado y análisis de información documental	76
2.1.2. Entrevista a informantes clave	79
2.2. Abordaje metodológico del nivel de copresencia. El Diario de Viaje	82
2.2.1. Debates teóricos-metodológicos y aportes a la discusión actual	82
2.2.2. El Diario de Viaje como dispositivo metodológico	91
2.2.3. El Diario de Viaje considerado en clave crítica	99
2.3. Conclusión: Alcances de la estrategia metodológica	104

SEGUNDA SECCIÓN: ANÁLISIS DEL CASO	105
Capítulo Tercero: Fragmentando la práctica de la movilidad cotidiana.	
Análisis del entendimiento aplicado por los equipos técnicos en el diseño e implementación del Plan Integral de Movilidad Rosario (PIM-Rosario)	106
Presentación	106
3.1. La autonomía del saber experto	115
3.1.1. <i>“Nos acusaban de diseñar platos voladores”</i>	118
3.2. Primera Etapa (2003-2009): Transición del transporte a la movilidad	124
3.2.1. <i>“Un poco tironeado de los pelos”</i> . Incorporando el individuo al diagnóstico	126
3.3. Segunda Etapa (2010-2011): Planificando un sistema sustentable	136
3.3.1. <i>“Esa cuestión participativa”</i>	142
3.4. Tercera Etapa (2012-2019): Del diseño a la implementación sostenible	150
3.4.1. Intervenciones urbanas (y ruptura del pacto <i>“vecinos”</i> - equipos técnicos)	154
3.4.2. <i>“La frutillita del PIM”</i> : La corporalidad eficiente	157
3.5. Conclusión: El Desarrollo Omite a Muchos –el DOM resignificado–	169
 Capítulo Cuarto: Análisis de la consciencia discursiva en la práctica de movilidad cotidiana urbana. Las razones de moverse en la ciudad	 172
Presentación	172
4.1. Razones frecuentes en la rutina diaria	176
4.1.1. <i>Escuela y Facultad</i> . Razones de estudio	177
4.1.2. <i>“Venía de trabajar”</i> . Viajes monótonos y viajantes ausentes	181
4.1.3. <i>“Programa de los chicos”</i> . Llevar o buscar hijos e hijas	185
4.1.4. <i>“Mandados”</i> y <i>“hacer trámites”</i> . El quehacer doméstico	190
4.1.5. <i>“Me vino a buscar mi papá”</i> . Lo familiar	193
4.1.6. <i>“Salida de pareja”</i> . La intimidad afectiva	195
4.1.7. <i>“Las actividades con el cuerpo”</i> . El ejercicio y deporte	199
4.1.8. <i>Almacenes, teatros y charlas TEDx</i> . Del ocio y la recreación	202
4.1.9. <i>“No estaba para pedir un médico”</i> . La salud y su falta	206
4.1.10. <i>“A la noche fuimos a la iglesia”</i> . Razones religiosas	209
4.1.11. <i>“Llegué a casa”</i> . El hogar como razón de viaje	211
4.2. Conclusión: Las (sin)razones técnicas de la EOD/2008	212
 Capítulo Quinto: Continuación del análisis de la consciencia discursiva en la práctica de movilidad cotidiana urbana. Sendas diarias: la regionalización de los viajes	 221
Presentación	221
5.1. Momentos, destinos y encuentros rutinarios	222
5.1.1. El tiempo como una frontera invisible	222
5.1.2. <i>“El ida y vuelta de todos los días...”</i>	228
5.1.3. Un alto en el viaje: lo previsto y lo inevitable	232
5.2. Recursos y saberes en los desplazamientos diarios	237
5.2.1. <i>“Lo que no me puede faltar...”</i> Objetos e intangibles	238
5.2.2. <i>“También tengo que aprender...”</i> Saber mutuo, práctico y experto	242
5.3. Conclusión: Visibilizar a los ausentes	262
 Capítulo Sexto: Análisis de la conciencia práctica de la movilidad cotidiana urbana. Lo que se experimenta del viaje en el cuerpo	 271
Presentación	271

6.1. Viajantes competentes y solitarios	275
6.1.1. Competencias y Habilidades utilizadas para desplazarse	275
6.1.2. ¿Qué hago mientras viajo	285
6.2. Emociones y sensorialidad en el viaje	291
6.2.1. “ <i>Que sea de día y haya policías</i> ”. Seguridades y amenazas	292
6.2.2. Paisajes urbanos. Apreciaciones estéticas	300
6.3. Encuentros y paradas en el viaje	307
6.3.1. “ <i>No me detengo en ningún lado</i> ”. Percepciones desde el tipo de movilidad	308
6.3.2. “ <i>El auto me adormece, me relaja...</i> ”. Lo extraño del cuerpo	312
6.4. Conclusión: Las competencias corporales mantienen unido el sistema de movilidad, no lo dejan caerse	313
 Capítulo Séptimo: Análisis de la dimensión inconsciente de la práctica de movilidad cotidiana. Los viajes urbanos deseados desde el cuerpo	 320
Presentación	320
7.1. “ <i>El viaje ideal sería...</i> ” El ritmo propio emancipado	326
7.2. Los lugares deseados dentro la ciudad	331
7.2.1. “ <i>Me hubiera gustado ir hasta la Florida</i> ”	332
7.2.2. Prohibido Desear. Motivaciones personales (de un día domingo)	338
7.3. Conclusión: El deseo como (re)creación autónoma de la movilidad	343
 Conclusiones	 351
Epílogo	363
Bibliografía	365

Agradecimientos

Quiero agradecer a aquellas personas e instituciones que colaboraron de diversas formas para que pueda llevar adelante el proceso de investigación y escritura de esta tesis, donde el producto asoma como individual, pero que es un logro colectivo.

A María Gimena Perret Marino y Alberto Ford, quienes en sus roles de Directora y Co-Director, respectivamente, habilitaron generosamente múltiples espacios de diálogo que complejizaron la perspectiva de esta investigación; espacios que se redoblaron de parte de cada uno de ellos, para enfrentar las adversidades cotidianas que presentó la situación de pandemia para los encuentros en el último tiempo. Sus orientaciones lúcidas tomaron formas de bibliografía sugerida, compartiendo sus experiencias en el oficio de investigar, planteando interrogantes teóricos y metodológicos genuinos –esos que no tienen la respuesta de antemano– y prudentes silencios, que invitaban a la tarea reflexiva y a la voz propia. Estoy en deuda con ambos –de esas deudas que sólo se saldan imitando el ejemplo para con otros–.

A Melania Musuruana, que desde la Secretaría de Extensión de la UGR, me facilitó el acceso a instituciones y especialistas en el campo de la problemática de género, de quienes aprehendí, en parte, otras experiencias de la corporalidad más allá del paradigma heteronormativo.

A los asesores y profesionales de la Comisión de Planeamiento y Urbanismo del Concejo Municipal de Rosario; especialmente a Pablo Mazzaro, quien generosamente me enseñó a mirar la ciudad desde el registro de la arquitectura y el urbanismo, pero sin perder nunca la centralidad de la dimensión humana.

A mis colegas de la Universidad Nacional de Rosario con quienes llevamos adelante la tarea de docencia e investigación. Las conversaciones nutrieron la investigación, pero su apoyo con trabajo y aliento hicieron posible concretarla; especialmente, a Gabriel Zinzoni y Roxana Moltteni.

A los estudiantes, con quienes compartí el aula y/o actividades de investigación, que fueron –y son– un motivo constante para problematizar y clarificar ideas, algunas de las cuales están presentes en este trabajo.

A mis amigos colegas, con quienes intercambié opiniones, se tomaron el trabajo de leer distintas partes de esta tesis y realizar sugerencias: Eliana Beade y Sergio Trippano.

A mi familia, amigos, amigas y afectos, quienes en lo cotidiano hicieron posible sostener este deseo.

Lista de Imágenes

Imagen 1. “Hacia una nueva cultura de movilidad sustentable” (ETR, 2010:13).	138
Imagen 2. “Mapa de destinos frecuentes” de Gabriel.	178
Imagen 3. “Mapa de destinos frecuentes” de Federico.	180
Imagen 4. “Mapa de destinos frecuentes” de por Pelusa.	183
Imagen 5. “Mapa de destinos frecuentes” de Gigi.	183
Imagen 6. “Mapa de destinos frecuentes” de viajera con hijos en edad escolar.	186
Imagen 7. “Mapa de destinos frecuentes” de Santi, viajero papá.	189
Imagen 8. “Mapa de destinos frecuentes” de viajera que utiliza la definición “novio”.	197
Imagen 9. Última foto tomada por el viajante en el período que abarcó su DV.	224
Imagen 10. “Mapa de destinos frecuentes” de viajera de 28 años.	230
Imagen 11. Foto de una de las viajeras a bordo de una bicicleta del sistema de movilidad pública.	249
Imagen 12. Jerónimo, viajero de 28 años, Licenciado en Kinesiología y Fisiatría, y estudiante en la Licenciatura en Filosofía.	267
Imagen 13. Vilma, viajera, 31 años, no pudo terminar la escuela primaria.	268
Imagen 14. Foto de Fiorella, volviendo por la tarde –18:30 horas–.	287
Imagen 15. Foto de viajera demostrando el modo de uso de las llaves en caso de tener que defenderse.	299
Imagen 16. Secuencia de fotos de un viajante.	306
Imagen 17. Foto enviada por uno de los viajantes para mostrar una estética del frenesí con que se vive el ritmo urbano en el sistema de movilidad.	331

Glosario de Siglas

SIGLA	SIGNIFICADO
AMR	Área Metropolitana Rosario
BID	Banco Interamericano de Desarrollo
BIRF	Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento
BM	Banco Mundial
CAF	Banco de Desarrollo de América Latina
CIOR	Centro Integrado de Operaciones Rosario
DV	Diario de Viaje
ETR	Ente de Transporte Rosario
EMR	Ente de Movilidad de Rosario
EOD	Encuesta Origen/Destino
EOD/2008	Encuesta Origen/Destino 2008. Movilidad en el Área Metropolitana de Rosario
GEF 1	Global Environment Facility 1
IGC	Instituto de Gestión de Ciudades
INADI	Instituto Nacional contra la Discriminación, la Xenofobia y el Racismo del Estado Argentino
INDEC	Instituto Nacional de Estadística y Censos de la República Argentina
ITDT	International Transport Development Policy
MR	Municipalidad de Rosario
PEM	Poder Ejecutivo Municipal de Rosario
PER	Plan Estratégico Rosario
PIM	Plan Integral de Movilidad
PIM-ROSARIO	Plan Integral de Movilidad Rosario
PIMR	Documento Final del Plan Integral de Movilidad Rosario
PUR	Plan Urbano Rosario
TUP	Transporte Urbano de Pasajeros
UNR	Universidad Nacional de Rosario

Introducción

Presentación

La presente tesis se propone examinar qué relaciones pueden establecerse entre las prácticas de movilidad cotidiana urbana en la ciudad de Rosario (2010-2019) a partir de las políticas públicas implementadas en el marco del Plan Integral de Movilidad (PIM) por parte del Ente de Transporte Rosario (ETR) –hoy, desde el año 2011, Ente de Movilidad Rosario (EMR)– y el desarrollo de la autonomía individual de los usuarios. Con el objeto de analizar estas relaciones, indagaremos, entre otros aspectos, qué entendimiento tienen tanto los expertos que diseñaron las políticas públicas como sus destinatarios de la “movilidad autónoma” y cómo se vincula tal entendimiento con el diseño de las políticas públicas como con las prácticas de movilidad cotidiana urbana¹.

La movilidad cotidiana urbana, desde el siglo XIX, está cada vez más regulada por las políticas públicas de desplazamiento de las agencias estatales; las cuales, en esta tarea, fueron incrementando su perfil científico-técnico hasta nuestros días. En los últimos años, la problemática de la movilidad cobra una renovada importancia a partir de los evidentes cambios que experimentan las ciudades a nivel mundial en términos de densidad y disposición poblacional, extensión espacial, hipermovilidad e inmovilidad de personas y mercancías y la presencia transversal y exponencial de lo tecnológico en la vida diaria, entre otros. Por tal motivo, se registra en las administraciones estatales locales –ciudades y metrópolis–, bajo los términos de la sustentabilidad, un proceso de diseño e implementación de nuevas políticas públicas de desplazamiento urbano, que abandonan una perspectiva enfocada en el transporte por una perspectiva de movilidad, bajo la cual toma al individuo como unidad de medida y no a los flujos vehiculares (ETR, 2010; Salerno, 2012). Esta perspectiva de movilidad tiene a la autonomía individual entre los objetivos centrales de las prácticas de desplazamiento de los destinatarios.

Operar sobre la autonomía del individuo, entendida como autogobierno, a través de las políticas públicas –como el caso en estudio– implica adentrarse en una de las contradicciones centrales en el campo de las ciencias sociales (Schneewind, 2009). Dicha contradicción, abordada en distintas épocas por autores tales como, T. Hobbes; J. Locke; J.J. Rousseau; E. Kant; C. Castoriadis, entre otros, refiere que las condiciones que el Estado establece para la

¹ Bajo el concepto de entendimiento hacemos referencia a “todo lo que unos actores saben (creen) sobre las circunstancias de su acción y la de otros, y que aplican a la producción y reproducción de esa acción, incluidos un saber tácito, así como uno discursivamente asequible” (Giddens, 2015[1984]:396).

vida en sociedad a través de sus acciones –las políticas públicas son una de ellas– restringen la autonomía del individuo en pos de un orden social que asegure su supervivencia y la del colectivo. A pesar de los esfuerzos filosóficos y teóricos la contradicción sigue vigente y problematizada hoy día (Baumann, 2007; Beck, 1998; Sennett, 2006; Giddens, 2015 [1984]) y dará lugar a una de las hipótesis de fondo que recorrerá esta investigación.

En este contexto y contradicción, en Argentina, la ciudad de Rosario vive un proceso de metropolización –denominada Área Metropolitana Rosario (AMR)²– y creciente densidad poblacional en distritos y barrios, implicando al poder ejecutivo municipal en una tarea de planificación territorial y de desplazamientos a través de los sucesivos planes estratégicos, dentro de los cuales se inscribe el denominado Plan Estratégico Rosario (PER), que se evalúa y actualiza cada diez años desde 1998 (MR, 1998, 2008, 2018). Cuando se aborda este proceso desde la perspectiva de la movilidad, se observa que Rosario, en tanto ciudad cabecera del AMR, es la que mayor vinculación de viajes con otras localidades y municipios diariamente genera, con el 8,7%, en la medida que es receptora de tres corredores regionales de conectividad, de personas y mercancías (ECOM, 2014:41). También, por su propia condición de alto porcentaje de suelo urbanizado, expulsa población hacia otras localidades y municipios del área metropolitana, principalmente a la denominada Cuadrante Oeste, generando nuevos barrios y “countries” vinculados con sectores socioeconómicos altos y medios, población que diariamente ingresa a Rosario por diversas razones utilizando vehículos particulares, al no disponer de un sistema de transporte público accesible, congestionando las infraestructuras viales en zonas de la ciudad (ECOM, 2019:56). A su vez, en el marco de lo que podríamos identificar como condicionantes pasibles de inmovilidad –la otra cara de la movilidad–, en una ciudad de dimensiones intermedias como Rosario, que supone la necesidad de utilizar el sistema de transporte público y la posibilidad de abonar la tarifa, el 41,8% de las personas son pobres, y el 13,3% es indigente, hoy³. Además, si consideramos los condicionantes al desplazamiento urbano en relación a barreras y falencias urbanísticas fundamentales para la accesibilidad de las personas a servicios esenciales –como mínimo–, fundado en derechos, que el Estado y la sociedad han convenido promover, cerca del 15% de la población rosarina vive en ciento doce (112) asentamientos irregulares

² Este término es tomado de la Encuesta de Origen y Destino realizada en el año 2008 (ETR, 2011d) para la planificación de las políticas de movilidad en el marco del PIM-Rosario

³ Encuesta Permanente de Hogares (EPH)-INDEC, 1° Semestre 2020
https://www.indec.gob.ar/uploads/informesdeprensa/eph_pobreza_01_200703093514.pdf

(Castagno *et al.*, 2018)⁴, generalmente ubicados en las periferias de la ciudad, con todo lo que ello implica en una urbe como la que venimos describiendo. Si a este dato le agregamos que en el 46,5% de los hogares de la ciudad los individuos no poseen ningún tipo de vehículo motorizado y por lo tanto requieren del transporte público, bicicleta o trasladarse a pie a cualquier lugar, es aún más significativo el dato en lo que respecta a cómo se ve afectada la autonomía en la movilidad en una parte importante de la población (ETR, 2011d:22).

En estas condiciones, entre otras, se diseñó el “Plan Integral de Movilidad Rosario” (PIM-Rosario), pionero en el país, por parte de los equipos técnicos del entonces denominado Ente de Transporte Rosario (ETR); que como señalamos más arriba, actualmente es el Ente de la Movilidad de Rosario (EMR), todo un cambio significativo en su denominación a los fines de los objetivos de esta investigación. El PIM-Rosario es un documento –tres tomos– que sistematiza propuestas sobre tipos de movilidad, que ha organizado las políticas públicas implementadas sobre el tema desde entonces (EMR, 2014), entendiendo a la movilidad como “la problemática que aborda los desplazamientos de personas, vehículos, y mercancías en forma sistemática, múltiple y diversa considerando al individuo como unidad de medida” (ETR, 2010:8). Entre los objetivos generales que persigue el PIM-Rosario, enmarcado bajo la perspectiva de “movilidad sustentable”, se encuentra promover prácticas de movilidad que faciliten “el aprovechamiento al máximo de la capacidad autónoma de trasladarse que tiene un ser humano” (ETR, 2010:9).

Si bien fue posible constatar la existencia de investigaciones sobre distintos aspectos de las políticas públicas de desplazamiento para el caso de la ciudad de Rosario, (ETR, 2011 d; Marsili, 2011; Galassi *et al.*, 2011; Chaloupka, 2015; Pico *et al.*, 2015; Falú, 2017⁵), difícil fue hallar hasta el momento investigaciones que den cuenta de esta temática desde una perspectiva de la accesibilidad (Lévy, 2003), vinculada a considerar a la movilidad como productora y reproductora de tipos de sociabilidad y subjetividades referidas al viaje como experiencia (García Canclini, 2011; Soldano, 2017); como tampoco abundan estudios sobre la temática de la autonomía individual en esta práctica.

Esta investigación se concentrará, para el caso en estudio, y en lo que respecta a la cuestión de la autonomía individual, en la teoría de la estructuración de Anthony Giddens desde su enfoque de la interacción social como “contradicción estructural”: oposición de

⁴ Datos relevados del “Listado de barrios populares de Argentina”- RENABAP <https://www.argentina.gob.ar/desarrollosocial/renabap/tabla>.

⁵ El trabajo de Ana Falú (2017), “¿Quién cuida en Rosario?, Argentina”, si bien no se centra en la movilidad como tema específico, permitió problematizar algunos interrogantes e hipótesis en cuanto al género y edad, desde una perspectiva del feminismo, en el Capítulo Cuarto de esta tesis.

principios de estructuración social que generan consecuencias perversas en la vida cotidiana (Giddens, 2015 [1984]). Giddens señala que la autonomía está presente, y puede ampliarse, en sociedades modernas y democráticas en tanto circulen saberes expertos necesarios para que los individuos reflexionen con mayor entendimiento sobre sus acciones (Giddens, 1995, 1998). El Estado, institución central de las sociedades actuales, asume un rol fundamental –no único– en la circulación del conocimiento experto a través de las políticas públicas, proveyendo reglas y recursos –propiedades estructurales– para los sistemas de acciones de los agentes que estructuran la vida cotidiana (Giddens, 2015 [1984]). Sin embargo, la misma finalidad de las políticas públicas, que es regular todo aspecto humano en tanto parte del poder administrativo, y que son diseñadas por entendimientos de agentes estratégicamente situados, implican obstáculos para expandir la autonomía de sus destinatarios en sus experiencias de producción y reproducción de subjetividades y sociabilidad; para el caso de esta investigación, las experiencias de movilidad cotidiana urbana.

Giddens señala que: “La autonomía es la capacidad de los individuos de reflexionar por sí mismos y de autodeterminarse: deliberar, juzgar, elegir y actuar en diversos modos posibles de acción” (1998:111). La autonomía será interpretada por el autor como la producción de entendimiento propio sobre una acción por parte del individuo a partir de saberes disponibles, que pueden ser ampliados y, por tanto, expandir los márgenes de autonomía existente en sus diferentes dimensiones, implicando la reorganización de la experiencia. La autonomía en la movilidad cotidiana urbana será analizada a través de las dimensiones que operan en la acción del agente: a) “*conciencia discursiva*”, b) “*conciencia práctica*” y c) “*inconsciente*”. Estas dimensiones, señala Giddens, se manifiestan, en parte, a través de sus respectivos “registros”: “*racionalización de la acción*”, “*reflexivo de la acción*” y “*motivación*” que el agente expresa en su entendimiento (Giddens, 2015[1984]:43-51). Tal como hemos explicitado al comienzo de la introducción, bajo el concepto de entendimiento se alude aquí a “todo lo que unos actores saben (creen) sobre las circunstancias de su acción y la de otros, y que aplican a la producción y reproducción de esa acción, incluidos un saber tácito, así como uno discursivamente asequible” (Giddens, 2015[1984]:396). A través de los distintos registros se relevan aspectos de las dimensiones referidos a: saber experto, saber mutuo, saber práctico para la conciencia discursiva; corporeidad, sensorialidad y afectividad para la conciencia práctica; y motivos, deseos y percepciones para la dimensión inconsciente.

En este contexto interpretativo, la investigación se propuso como objetivo general analizar las relaciones entre políticas públicas de movilidad cotidiana urbana, prácticas

sociales y autonomía individual, tomando como caso de análisis la ciudad de Rosario para el período 2010-2019. Para ello, en términos específicos, examinamos los principios y propiedades estructurales del sistema de movilidad cotidiana urbana presentes en el Plan Integral de Movilidad (PIM)-Rosario, referidas especialmente a sus características institucionalizadas –recursos y reglas–. A su vez, relevamos y analizamos el entendimiento de los actores –integrantes de equipos técnicos y destinatarios– sobre las dimensiones –conciencia práctica, conciencia discursiva, inconsciente– de las prácticas de movilidad cotidiana urbana en la ciudad de Rosario para el período 2010-2019 surgidas a partir de la implementación del PIM-Rosario. Por último, describimos las sociabilidades de co-presencia resultantes de la interacción social entre los actores, atendiendo a las prácticas de movilidad cotidiana urbana en la ciudad de Rosario (en el período señalado) y analizamos las consecuencias del PIM-Rosario en lo que atañe al entendimiento sobre la autonomía de los individuos.

Las políticas públicas en el campo de la movilidad son diseñadas por equipos técnicos que trabajan con un registro racional predominantemente cuantitativo/utilitarista de las experiencias de desplazamiento de los “usuarios” (dimensión conciencia discursiva), vinculado a lógicas de oferta y demanda y ordenamiento espacial de cuerpos y mercancías (poder administrativo), provistas desde conocimientos expertos como la ingeniería, arquitectura, economía y geografía, entre otros (Krüger, 2017). A su vez, desde los estudios urbanos, en el campo de las teorías de la movilidad (Sheller y Urry, 2006; Gutierrez, 2009), desde un encuadre teórico de la accesibilidad (Lévy, 2003), como productora y reproductora de tipos de sociabilidad y subjetividades referidas al viaje como experiencia (Soldano, 2017), es posible constatar el registro de otros aspectos en las práctica de movilidad de los destinatarios, identificados con la corporalidad, sensorialidad, afectividad, motivaciones y deseos, entre otros (Palma Arce, 2017; Zunino, *et al.*, 2017; Tironi y Mora, 2018). En esta investigación, esos otros aspectos, en parte, se inscriben bajo la dimensión de conciencia práctica y dimensión inconsciente de la acción (Giddens, 2015 [1984]).

La presente investigación sostiene como hipótesis general que en el diseño del PIM Rosario, marco de las políticas públicas de movilidad, se aplicó una noción de autonomía centrada en aspectos cuantificables, que entiende a la práctica de movilidad cotidiana urbana como un ejercicio –de registro– racional en el uso de reglas y recursos de modo eficiente al momento de tomar decisiones de desplazamiento por parte de los usuarios en la ciudad, relativos a medición de tiempos de desplazamiento o “tiempos muertos”, ocupación del espacio por los distintos tipos de movilidad, estructura de costos, entre otros aspectos. Tales

políticas públicas condicionan, en parte, el desarrollo de un individuo autónomo en sus prácticas de movilidad en la medida que no consideran otras dimensiones de la acción –que podrían complejizarla–, dimensiones que constituyen aspectos relevantes en la sociabilidad y subjetividad –motivaciones y deseos, corporalidad, afectividad–, vinculadas a la noción de accesibilidad. De esta primera conjetura se desprende una segunda afirmación que señala que la experiencia de movilidad, y el entendimiento sobre ella, están predominantemente condicionados por la corporalidad del individuo dando lugar a distintas experiencias de autonomía, que van más allá de lo planificado en las políticas públicas.

Finalmente, respecto de la multiplicidad actual de miradas desde el campo científico puesta sobre “lo urbano” y con ello, en parte, la problematización sobre la ciudad –como se reseñó en párrafos anteriores–, vale aclarar que no hemos asumido una postura epistemológica en relación a sostener que el individuo construye la totalidad, las estructuras sociales tampoco, todo lo contrario. Lo que proponemos en esta investigación es una aproximación que pone el foco en la individualidad en instancias de urbanidad, que se despliegan en la ciudad, entendida como materialización de espacio y tiempo, en los términos de David Harvey (1998), en las cuales las estructuras sociales, en tanto reglas y recursos materiales, constriñen y habilitan a la persona a la toma de decisiones cotidianas según su entendimiento, en los modos en que Giddens lo plantea. Por lo tanto, siguiendo con la argumentación desplegada por Giddens, las decisiones individuales pueden reproducir o transformar –voluntaria o involuntariamente, con resistencias externas e internas a la persona– las estructuras sociales, tanto en sus reglas como en sus recursos materiales, en ello se explica en parte las continuidades y cambios en lo urbano y la ciudad, y los márgenes de autonomía y dependencia que las personas pueden desplegar.

Modalidad de Trabajo

La investigación asume una estrategia metodológica de tipo cualitativa, siguiendo un criterio hermenéutico-interpretativo, aplicada al caso de la ciudad de Rosario para el período 2010-2019. El inicio del período de análisis está definido por el año de acuerdo del cuerpo de documentos del PIM-Rosario, y su finalización se halla vinculada con la realización más significativa del trabajo de campo.

El criterio hermenéutico adoptado debe ser entendido en los términos de la teoría de la estructuración de A. Giddens, quien sostiene que, una investigación empírica en ciencias sociales –como la aquí expuesta–, es una tarea fundada en la dinámica de una “doble hermenéutica”, en tanto es un trabajo de comprensión y traducción de “orden segundo” que

hace el investigador social sobre un campo de estudio de “orden primero”, es decir, de “fenómenos ya constituidos provistos de sentidos” por actores sociales (Giddens, 2015[1984]:310).

Sin desconocer la distinción entre niveles de abordaje microsocial y macrosocial, también reconocemos los reparos teóricos-metodológicos que Giddens señala para esta distinción cuando se lleva adelante una investigación empírica. El autor indica que los términos “micro” y “macro” pueden ser pensados como niveles contrapuestos en estas instancias; además que esa distinción se vuelve imprecisa al investigar la interacción social en torno a rutinas, sendas y encuentros que estructuran la vida cotidiana. La estrategia metodológica de esta investigación pretende, en parte, asumir y resolver dicha tensión, reconociendo los límites y el abordaje del trabajo de campo en la propuesta del autor. (2015[1984]:173).

Poner en tensión la relación entre las prácticas de movilidad cotidiana urbana, las políticas públicas sobre este campo, y la autonomía individual, se sostiene desde la noción de dualidad de estructura; es decir, la coexistencia y relación de un nivel institucional de la estructuración social –análisis institucional–, en tanto integración sistémica, en instancias de de no-copresencia y, otro nivel, que responde al comportamiento de los actores en condiciones de integración social, copresencia, a través de la identificación y análisis de una conducta estratégica al sistema que se busca investigar⁶. Aplicar esta idea de dualidad estructural a investigaciones empíricas, señala Giddens, hace posible centrarse en un nivel, sin invisibilizar al otro.

A partir de este marco, el objeto de estudio quedó construido recogiendo los dos niveles de análisis que propone el abordaje desde la dualidad de la estructura, el institucional y el de conducta estratégica, pero priorizando este último. Esto se tradujo en que, para el nivel de análisis institucional del sistema de movilidad urbana, como orden virtual de relaciones –

⁶ En el campo de la teoría social los desarrollos sobre el actor, la práctica social y su función en las relaciones sociales que estructuran la vida cotidiana fueron muy vastos, principalmente, desde mediados del último siglo (Corcuff, 2014). En los términos que lo desarrolla Sherry Ortner (2016), podemos señalar la existencia de tres corrientes en torno a la práctica social muy esquemáticas: las “condicionantes”, las “interaccionistas” y las “teorías de la práctica”. Mientras que la primera corriente postula en términos generales que la estructura social, externa al individuo, sobredetermina la práctica de los actores –el estructuralismo, el funcionalismo y el marxismo, entre otras–, la segunda corriente –interaccionista–, resta relevancia a los condicionamientos estructurales y se centra en las interacciones interpersonales –la propuesta de Erving Goffman, posiblemente, sea la más significativa–. La última de las corrientes pretendió saldar esa contraposición a través de una relación dialéctica, y no una oposición, entre la estructura y la práctica de los actores sociales; como también, el par heredado de la contraposición conceptual objetivismo-subjetivismo (Corcuff, 2014:20), reduciéndolo a momentos o aproximaciones al estudio comprensivo de “la dialéctica de la vida social” (Ortner, 2016:14). Dentro de esta última corriente, se encuentra la propuesta teórica de Anthony Giddens (2015 [1984], 1979), junto a otros autores.

no copresencia– que opera en la estructuración de las rutinas cotidianas y en las posibilidades de autonomía individual de los viajeros, se identificó al PIM-Rosario, plan rector de las políticas públicas en la ciudad en estudio, diseñado e implementado por el ente municipal en sus distintas etapas –ETR y EMR–. Para el nivel vinculado a la observación de una conducta estratégica, en instancias de copresencia –integración social–, tomamos la práctica individual de movilidad cotidiana urbana en la ciudad de Rosario. Esta construcción permitió investigar la práctica de movilidad cotidiana en la ciudad de Rosario (2010-2019) de manera dinámica, priorizando las modalidades con que actores hacen uso de propiedades institucionalizadas –recursos y saberes provistos por las políticas públicas– para la constitución de relaciones sociales y subjetividad en instancias de copresencia al desplazarse –y más allá–; como así también, las estrategias administrativas de las políticas en el marco del PIM-Rosario, aplicadas a los contextos de interacción de la movilidad; captando así, las instancias de posibilidad y restricción de autonomía individual que dichas políticas abren a sus destinatarios.

A fin de poder captar los niveles de integración social e integración sistémica que persigue esta investigación, dada la complejidad de investigar en la vida cotidiana, y en señalar los límites definitivos del campo y su trabajo (Ragin, 2007; Guber, 2005), y sumado a que el giro de la movilidad ha generado todo un campo teórico-metodológico reciente en las ciencias sociales, específicamente, desde una perspectiva de la accesibilidad, nos condujo a explorar en un novedoso instrumento metodológico como el Diario de Viaje, además de las técnicas de entrevistas a informantes clave y análisis documental –de fuente primaria y secundaria–. Si bien hemos decidido dedicar un capítulo completo de la tesis a describir y problematizar toda la estrategia metodológica, en la medida que entendemos que, a la vez que de este modo permite una exposición más clara, por su sistematicidad, de la tarea realizada en este aspecto como así también la relación que mantiene con el marco teórico adoptado –que se desarrolla en el capítulo previo–, allí reside uno de los aportes de esta investigación, específicamente en lo referido al uso e implementación del Diario de Viaje para trabajos en el campo de la movilidad. Por lo tanto, en esta ocasión, solamente realizamos una breve introducción a las tres instancias de observación y análisis que estructuraron nuestro trabajo empírico.

1) El Diario de Viaje, que fue originalmente implementado por las investigadoras Gimena Perret Marino y Daniela Soldano (2017) para su trabajo de campo sobre movilidad en el conurbano bonaerense, tuvo un rol significativo en la recolección de información en los términos de la estrategia de dualidad de la estructura adoptada en la investigación y permitió

dar corporalidad a la conducta estratégica elegida: la práctica de viajar en la ciudad, sin invisibilizar el nivel institucional en el que se despliega: el sistema de movilidad en el marco del PIM-Rosario –así como otros sistemas que habilitan y constriñen la movilidad cotidiana urbana–. La metodología del Diario de Viaje posibilitó contribuir, en parte, a saldar las vacancias con relación a la recolección de información en el campo de los estudios de la movilidad, en la medida que se proyectan desde perspectivas predominantemente cuantitativas o cualitativas, y no en su complementariedad, generando una brecha metodológica. El presente trabajo, por lo tanto, conjugó, principalmente, por un lado, una usual herramienta cuantitativa de relevamiento y análisis de la movilidad por parte de municipios para el diagrama de sus políticas en este campo, la “Encuesta Origen/Destino 2008” para Rosario, a fin de definir una muestra no-probabilística significativa (Guber, 2005), con relación a características generales de desplazamiento de la población; y, por otro lado, la técnica cualitativa del Diario de Viaje. Esta estrategia metodológica nos habilitó a poder abordar los viajes urbanos en tanto una experiencia individual, centralmente corporal y autónoma, que pone en tensión las miradas ingenieriles de las políticas públicas de movilidad sustentables, diseñadas y aplicadas en las ciudades latinoamericanas –al menos–, durante los primeros años del siglo XXI, como es el caso de la ciudad de Rosario en Argentina. Entendemos también que este modo de emplearlo lo convierte en un instrumento útil de evaluación de las políticas públicas en la forma que fue aplicado, y que esta condición lo ubica en el plano de los aportes de esta investigación.

El Diario de Viaje fue materializado en soporte papel, y se aplicó a una muestra de dieciséis (16) viajantes de la ciudad de Rosario. La selección y elaboración de las consigas incorporadas al diario de viaje se estructuraron en torno a registrar las tres dimensiones de la acción que plantea Giddens, bajo la noción de “estratificación de la acción” a fin de poder captar, en parte, los tipos de registros que refieren a cada una de ellas y los aspectos que las componen, y que estructuran el entendimiento que los viajantes tienen de sus desplazamientos.

El trabajo de campo con este instrumento –la selección de los viajantes, su aceptación en participar en esta instancia, el completamiento por parte de cada uno de ellos– se desarrolló durante un período de nueve meses, de septiembre de 2018 a mayo de 2019. Una vez esta etapa primera fue llegando a su fin, se implementó, a partir de la lectura y análisis de los registros en los diarios de viajes, entrevistas informales, en los casos que consideramos significativo profundizar, estructuradas a partir de lo que Guber define como “categorización diferida” del investigador.

2) El fichado y análisis de información documental se priorizó a fin de analizar la movilidad cotidiana urbana en el nivel de integración sistémica, en tanto orden virtual de relaciones institucionalizadas –no copresencia– por principios y propiedades estructurales, organizado por agentes estratégicamente situados, es decir, principalmente, los integrantes de los equipos técnicos del ente municipal –en sus dos etapas ETR y EMR– que diseñaron e implementaron el PIM-Rosario. El PIM funciona como plan rector de las políticas públicas de movilidad aplicadas en la ciudad de Rosario operando en la estructuración de las rutinas cotidianas y en las posibilidades de autonomía individual de los viajantes, en tanto que, en relación al marco teórico adoptado, se emplearon y aplicaron saberes expertos –arquitectura y urbanismo, ingenierías, economía, entre otros– en una sociedad democrática como la analizada en nuestro caso (Giddens, 1998).

La tarea –de fichado y análisis de información documental– abarcó a registros escritos en papel⁷, ya sean documentos oficiales editados (principalmente del ETR, EMR y otros organismos municipales, metropolitanos y regionales, principalmente) y no oficiales (borradores de documento vinculados al diseño del PIM-Rosario); y registros en soporte electrónico –páginas web y sitios oficiales– de organismos gubernamentales y no gubernamentales, específicamente de nivel local, aunque no faltaron los de nivel provincial, nacional, regional e internacional, y en menor medida, medios de comunicación digitales de la ciudad de Rosario, principalmente, involucrados en la problemática de la movilidad cotidiana urbana para el período.

3) La realización de entrevistas semi-estructuradas fue orientada a partir de lo que en ciencias sociales se suele denominar “informantes clave” (Guber, 2005:133)⁸. El interés de las entrevistas estuvo enfocado, específicamente, en poder realizarlas a los integrantes de los equipos de expertos que, en las distintas etapas, formaron parte del ente gubernamental municipal –ETR (2003-2010) y EMR (2011)– responsables principales del diseño e implementación del PIM-Rosario, y quienes, algunos de ellos, ocuparon diferentes cargos a lo largo del período estudiado –y desde antes– a fin de poder reconstruir el entendimiento que sobre la práctica de movilidad cotidiana urbana y autonomía individual detentan, y que, institucionalizaron, al emplearlo en el diseño e implementación de reglas y recursos del PIM-

⁷ En este caso, dejamos por fuera el material reunido a través de los dieciséis (16) diarios de viajes que compuso el número de la muestra definida para nuestra investigación.

⁸ La modalidad entrevista se aplicó también a los viajantes que realizaron el Diario de Viaje, como se señaló anteriormente; sin embargo, decidimos no incluirlos en este punto de la estrategia metodológica en la medida que su selección no siguió los criterios de actores estratégicamente situados que propone la teoría de la estructuración, y que desarrollamos en el Capítulo Segundo. Además, la función y la modalidad de las entrevistas a los viajantes respondió, por tanto, a lo que Guber denomina “entrevistas informales” o “no-directivas”, más propias al campo de la antropología o etnografía (2005:132).

Rosario. También, dentro del EMR, se entrevistó a funcionarios políticos, no-técnicos, pero jerárquicamente por encima de los cuadros técnicos antes mencionados; como así también a expertos y asesores externos involucrados en la elaboración del plan de movilidad.

Finalmente, en tanto tarea reflexiva, en los términos que lo propone Guber (2005:87), el trabajo de investigación estuvo atravesado por la condición de ser, también, viajeros –y residentes– en la ciudad de Rosario, y por lo tanto, nuestras prácticas de desplazamientos cotidianos fueron también alcanzadas por las políticas públicas implementadas en el marco del PIM-Rosario. No es menos cierto que también tenemos una experiencia propia de desplazarnos en la ciudad, brindada por nuestra propia corporalidad y los medios que disponemos, que nos habilitan y constriñen en nuestra autonomía individual. Esta condición requirió, en parte, adoptar una suerte de vigilancia epistemológica que significaba exponernos de modo sistemático a situaciones críticas en nuestros viajes diarios –y más allá– en los términos de la teoría de la estructuración; es decir, incomodarnos en nuestras rutinas, adoptando medios de viajes que no usamos habitualmente, preguntarnos por qué elegíamos determinados recorridos y horarios, qué nos pasaba cuando compartíamos situaciones de encuentros con otros viajeros, qué hacían ellos y qué hacíamos nosotros, entre otras acciones. Esta tarea constante nos permitió mirar con más atención, es decir, con un registro más consciente desde dónde estábamos parados, principalmente, nuestro objeto de indagación, y de este modo, no convertir nuestro “saber mutuo” o “sentido común” sobre la experiencia de viajar por la ciudad de Rosario en un saber científico nuevo –tras la excusa de ser el resultado de un trabajo interpretativo de los registros de los viajeros–, que es uno de los grandes desafíos de las ciencias sociales que señala Giddens (2015[1984]:357). No es menos cierto que, al ser un viajante de la ciudad de Rosario, el trabajo hermenéutico interpretativo de las experiencias descriptas en los diarios de viajes, los relatos de los entrevistados en sus distintos formatos y la información en la documentación relevada, habilitó a un trabajo de comprensión más afín a nuestro objeto. Sin ir más lejos, encontrarse habitualmente en lugares o medios de transporte de la ciudad, y poder interpretarlos –“vivenciarlos”–, en parte, a la luz de los registros de viajeros y expertos, entendemos que permitió expresar la heterogeneidad de matices –estéticos– de moverse en la ciudad.

Estructura de la Tesis

Organizamos la escritura de la tesis a partir de una introducción, siete capítulos temáticos –separados en dos secciones–, las conclusiones, la bibliografía y fuentes documentales utilizadas y consultadas.

Los Capítulos Primero y Segundo componen una Sección Primera de la tesis, en la cual se desarrollan las aproximaciones y precisiones teórico-metodológica de la tesis en relación a la movilidad desde la noción de accesibilidad (Lévy, 2003). Noción de accesibilidad que entiende a la movilidad como un atributo de los individuos, que habilita pensar los desplazamientos como un tipo de relación social situada –ciudad– (Giddens, 2015 [1984]), implicando distintas dimensiones de la experiencia de desplazarse (Soldano, 2017) que complejizan la noción de autonomía individual central en esta área de estudio (Amar, 2011); lo cual requiere de aproximaciones y herramientas metodológicas específicas por lo novedoso del campo de estudio.

En el Capítulo Primero abordamos y precisamos, en tanto marco teórico, los conceptos centrales que delimitan nuestro objeto de estudio, y con el cual procedimos al análisis del caso, centrándonos en torno a las siguientes áreas temáticas o nodos problemáticos que, permanentemente, estuvieron tensionados por la teoría de la estructuración, la cual se presenta como un terreno propicio para profundizar desde el “giro de la movilidad”. Es así que planteamos, las cuestiones de la ciudad y lo urbano como un ensamblaje espacial y cultural, cambiante, específicamente, “la calle”, que se convierte en el entorno frecuente de la práctica de movilidad aquí estudiada; y las políticas públicas, en tanto acción estructurante de la organización social por parte del Estado, en términos de etapas (Díaz, 1998) y bajo dos grandes matrices teóricas: socio-céntricas y estado-céntrica (Barros, *et al.*, 2016), que permitan encuadrar teóricamente el análisis sobre el PIM-Rosario. Problematicamos, a su vez, la movilidad urbana, desde un encuadre teórico centrado en la cuestión de la accesibilidad, priorizando la perspectiva que la coloca como productora y reproductora de tipos de sociabilidad y subjetividad/es (Soldano, 2017), en tanto viaje urbano como experiencia corporal singular y solitaria. Finalmente, desarrollamos, específicamente, los aportes de la teoría de la estructuración, de A. Giddens (2015[1984]), concentrándonos en los conceptos de lo cotidiano y la autonomía individual, a través de la noción de rutinización de la vida diaria; ubicando en el centro del proceso de integración social y su (re)producción, los desplazamientos diarios y, particularmente, en condiciones de corporalidad, que el autor denomina, sendas diarias. En las prácticas de movilidad urbana, en las ciudades actuales, se destaca el rol del Estado en el ordenamiento y la reproducción de las rutinas sociales a través de políticas públicas, en base creciente de saberes expertos, que intentan regular o suprimir todo aspecto humano que se resista al orden; sin embargo, señala Giddens, el orden nunca es posible de modo total en el nivel de co-presencia –integración social–, dejando márgenes para

experiencias de autonomía individual en las distintas dimensiones de la acción –estratificación de la acción–, a partir de la reflexión de los individuos.

En el Capítulo Segundo, a partir de las discusiones actuales en el campo de la metodología aplicada a las investigaciones frente al giro de la movilidad –ya mencionadas–, nos pareció pertinente contribuir al diálogo exponiendo la estrategia metodológica en relación a la fuerza explicativa que presenta la teoría de la estructuración para este campo; y específicamente, entre las herramientas utilizadas, desarrollar el uso y el diseño que le dimos al Diario de Viaje, en tanto instrumento que consideramos novedoso para relevar información en relación a la práctica de desplazamiento cotidiano urbano en condiciones de copresencia. El capítulo describe y explica, en clave crítica, siguiendo el concepto de doble estructuración, la estrategia de observación y análisis de los dos niveles del sistema de movilidad urbana de Rosario; es decir, el nivel de no-copresencia y el nivel de copresencia; reconociéndolos como aproximaciones al mismo objeto de estudio. Para el nivel de no-copresencia, se utilizó el fichado y análisis de información documental y la entrevista a informantes claves; mientras que para el nivel de copresencia se empleó el Diario de Viaje. En algunos pasajes decidimos explicar las razones de las decisiones metodológicas que adoptamos en el trabajo de campo, principalmente, la referida a la definición de la muestra no-probabilística de viajantes y la manera en la que se articuló con la información de la EOD/2008; como así también, aquellas decisiones que marcan diferencias con el uso que Perret Marino y Soldano le dieron al Diario de Viaje en su investigación. También exponemos las ventajas que presenta el Diario de Viaje para abordar la autonomía individual en los desplazamientos cotidianos, principalmente, la posibilidad de captar aspectos de la práctica de viaje que son invisibilizados por los instrumentos de diagnóstico y planificación de las ciencias del transporte habitualmente empleados por las agencias gubernamentales al diseñar las políticas de movilidad, específicamente, las EOD. A su vez, hacemos referencia a las desventajas que el Diario de Viaje presentó a los objetivos perseguidos, sugerencias a ser incorporadas en investigaciones futuras, y algunos dilemas de tipo éticos en cuanto al uso de los registros de los viajantes.

La Segunda Sección de la tesis se organiza en términos de contrastación de las hipótesis centrales que orientaron la investigación; hipótesis que, si bien se comprenden entre sí, se les otorga distinta preminencia para la estructuración de los capítulos al interior de la sección; y además, se enfocan en distintos niveles de análisis, siguiendo la propuesta de la teoría de la estructuración de Giddens. Mientras que el Capítulo Tercero, se centra en reconstruir, historiando el período, la noción de autonomía individual desplegada por los equipos técnicos en el diseño e implementación del PIM-Rosario para el período elegido;

ubicándose el análisis, en el nivel de la movilidad cotidiana, en tanto integración sistémica – situaciones de no-copresencia– en los términos de la teoría de la estructuración, a fin de contrastar, principalmente, la primera parte de la hipótesis general⁹; los Capítulos Cuarto, Quinto, Sexto y Séptimo, se articulan, principalmente, en torno a la segunda hipótesis general¹⁰ de esta investigación, desplegándose en cada uno de los capítulos una de las tres dimensiones –conciencia práctica, conciencia discursiva, inconsciente– que componen el “modelo de estratificación de la acción” (Giddens, 2015 [1984]), exponiendo el entendimiento que los viajeros de la muestra, desde su corporalidad, a través de los tipos de registro – registro reflexivo de la acción, racionalización de la acción y motivación– plasmados en sus diarios de viajes, tienen de sus experiencias de movilidad, evidenciando nociones de autonomía individual singulares.

El Capítulo Tercero presenta las formas en que las políticas de movilidad urbana son planificadas e implementadas, actualmente, por lo expertos, en el mundo, la región y el país, en tanto planes de movilidad (PM); orientadas por criterios de sustentabilidad y sostenibilidad económica –esto último, principalmente, en países en vía de desarrollo como Argentina–, acompañadas por organismos internacionales –con asesoramiento técnico y financiamiento, principalmente–, como el Banco Mundial, Banco Interamericano de Desarrollo, entre otros; que proponen nuevas prácticas de desplazamiento, centradas en la autonomía individual, donde los medios no-motorizados de movilidad, son un tipo para el logro de ese objetivo; y del cual el PIM-Rosario es un caso, con sus singularidades, además de pionero en Argentina. El PIM-Rosario, a la luz del análisis de las políticas públicas, en tanto ciclo de acción, atravesó distintas etapas hasta la actualidad, a partir de las diferentes formas que adoptó (Subirats, 1992; Díaz, 1998), que nos permitieron identificar acuerdos, continuidades y rupturas en relación a lo que entendieron por movilidad cotidiana y autonomía individual entre los integrantes de los equipos técnicos que aplicaron a sus tareas de diagnóstico, diseño e implementación significativos a los fines de contrastar la hipótesis de la investigación. Las etapas que desarrollamos en el capítulo fueron tres; la primera (2003-2009) y la segunda

⁹ Hipótesis general que señala que, se aplicó una noción de autonomía centrada en aspectos cuantificables, que entiende a la práctica de movilidad cotidiana urbana como un ejercicio –de registro– racional en el uso de reglas y recursos de modo eficiente al momento de tomar decisiones de desplazamiento por parte de los usuarios en la ciudad; condicionando, en parte, el desarrollo de un individuo autónomo en sus prácticas de movilidad en la medida que no consideran otras dimensiones de la acción –que podrían complejizarla–, dimensiones que constituyen aspectos relevantes en la sociabilidad y subjetividad –motivaciones y deseos, corporalidad, afectividad–, vinculadas a la noción de accesibilidad.

¹⁰ A partir de la primera conjetura se desprende una segunda afirmación que señala que la experiencia de movilidad, y el entendimiento sobre ella, está predominantemente condicionado por la corporalidad del individuo dando lugar a distintas experiencias de autonomía, y más allá de lo planificado en las políticas públicas.

(2010-2011) etapa, estuvieron enfocadas en los trabajos de diagnóstico y diseño por parte de los equipos técnicos del ETR; mientras que la tercera etapa (2012-2019), ya bajo la denominación de EMR, estuvo orientada, principalmente, a la implementación de acciones en el marco del PIM-Rosario.

Los Capítulos Cuarto y Quinto se organizan a fin de abordar la “dimensión de la conciencia discursiva” sobre las prácticas rutinarias de desplazarse de los viajeros en la ciudad, identificada con la intencionalidad de lo que hacen y sobre las cuales tienen una comprensión precisa, “teórica” –en los términos de que lo plantea la teoría de la estructuración de Giddens (2015[1984])–, que dejan registradas en sus diarios de viajes; que habilitó a echar luz, al ser abordados desde el enfoque de la accesibilidad, sobre aspectos que la EOD/2008 (ETR, 2011 d), instrumento central de recolección y sistematización de datos sobre los desplazamientos en la ciudad de Rosario, para el diseño del PIM-Rosario, invisibiliza en relación a la experiencia de viajar desde la corporalidad –género, edad y discapacidad permanente– y en condicionantes estructurales específicas, que dan lugar a distintas experiencias de autonomía. Esta dimensión permite describir a través de un relato coherente de las propias actividades las razones que movilizaron a los destinatarios del PIM-Rosario en la estructuración, en parte, de sus rutinas de desplazamiento por la ciudad. Otros elementos de la organización de las rutinas diarias, tales como zonificación –días, horarios–, sedes –de encuentros con otros viajante–, reglas y recursos, en tanto saberes (mutuo, práctico y experto) y objetos, respectivamente, empleados para moverse en la ciudad, serán abordados en el Capítulo Quinto.

El Capítulo Sexto aborda la “dimensión conciencia práctica” de las experiencias de movilizarse de los viajeros –otra de las tres dimensiones que componen la estratificación de la acción para Giddens–, que hacen de la práctica un proceso continuo, un fluir, donde el viajante expresa un control reflexivo sobre su cuerpo para sí y en el entorno, más allá de su registro racional, que permite indagar las diferencias entre lo que las personas dicen y hacen. A estos fines, y a diferencia de lo que se realizó en los Capítulos Cuarto y Quinto, ponemos el foco, en el hacer frente al pensar, en el marco de los trabajos de Alan Warde, Sara Pink, Howard Becker, entre otros. Desplazarse es una práctica en la cual el viajante implica una serie de saberes –mutuo, práctico y experto– los cuales se convierten en competencias al hacer; como también, una sensorialidad y afectividad –percepciones de seguridad y amenazas en relación a otros, al entorno, a un recurso, a la ausencia de alguno de ellos– que se encarnan en la experiencia y que organizan la acción, simultáneamente. En este sentido, priorizamos la condición de experiencia individual, en sus aspectos corporales, singular y solitaria, e

impersonal del viaje urbano; en función de analizar los márgenes de autonomía del viajante en esta dimensión.

El Capítulo Séptimo aborda, principalmente, la “dimensión inconsciente” de las experiencias de viajes –una de las tres que componen la estratificación de la acción en la teoría de la estructuración Giddens–, donde los motivos de la acción residen, y donde una de sus formas, es el deseo. El deseo es parte de la acción de viajar, y comprende a la corporalidad en otras instancias. Las experiencias de viajes vividas, a través de las posturas y gestualidades al desplazarnos, están en la memoria; en la memoria entendida, no como un recuerdo consciente, ni tampoco como olvido, sino como esquemas de percepción que aplicamos cotidianamente para tomar decisiones –que desarrollamos en el Capítulo Sexto–; son estos mismos esquemas de percepción los que habilitan a desear, idealizar o imaginar otros modos de viajar y otros lugares urbanos en los cuales estar; lugares donde las sensaciones placenteras sean posibles. La corporalidad es vivida de otro modo por los viajeros; allí, en torno a esquemas de percepciones y sensaciones que ubican al cuerpo, durante los desplazamientos, en situaciones de comodidad, tranquilidad, seguridad; situaciones donde el individuo ha construido una instancia de autonomía del entorno usual, aunque ideal, a modo de lo que David Harvey (1998) denomina “heterotopías”. En este capítulo abordamos, principalmente, la experiencia del viaje deseado en torno al modo en que idealizan desplazarse los viajeros desde sus experiencias corporales previas; y sobre los destinos, en cuanto lugares y espacios, dentro de la ciudad de Rosario donde desearon ir, y cuáles son los constreñimientos materiales y estructurales, y principalmente, los motivos individuales que tabican y/o limitan la posibilidad de realizarlos autónomamente.

SECCIÓN PRIMERA

PERSPECTIVA TEÓRICO-METODOLÓGICA PARA EL ANÁLISIS

Capítulo Primero: Perspectivas teóricas para el análisis de la autonomía individual en la práctica de la movilidad cotidiana urbana

Presentación

El territorio urbano, en tanto ciudad, reaparece como una forma de organización espacial creciente de la población en el marco del proceso de revolución industrial (Sennett, 1997; Puebla, 2009). A partir de finales del siglo XIX, obras como las de Max Weber (1987) y Georg Simmel (1988 [1903]), entre otras, problematizaron lo urbano más allá de una forma de disposición poblacional con características específicas sobre un territorio, referidas a la densidad y extensión en términos estadísticos y jurídicos como dispositivo estatal (Castells, 1974; Capel, 1975), para convertirlo en un objeto de estudio de las ciencias sociales a través de postularlo –lo urbano– como un “modo de vida” (Wirth, 1968 [1932]), una “cultura” (Castell, 1974), que se diferencia de otras. En sus inicios la diferencia se marcaba con el modo de vida rural (Noel, 2018; Crovetto, 2019); aunque actualmente, tal distinción entre lo urbano y lo rural se ve cuestionada en algunos aspectos (Brenner, 2013; Grenee, 2018; Berardo, 2019), sigue manteniendo sus especificidades (Lezama, 2002), y sobre una de ellas, se enfoca este capítulo: el desplazamiento humano (Giddens, 2015[1984]).

En los últimos años, la reflexión sobre la vida urbana implica múltiples aproximaciones disciplinares, tales como: la Geografía Urbana (Salerno, 2012), la Ecología Urbana (Crojethovich y Herrero, 2005; Barsky, 2005 y 2012), la Teoría Social (Berman, 2008; Crovetto, 2019), la Antropología Urbana (Lefebvre, 1976; De Certeau, 2000;), la Sociología Rural (Pahl, 1966; Clout, 1976), la Historia –en y de la ciudad– (Sábato, 1998; Sennet, 1997; Sassen 1991, 2010), la Ciencia Política (Rinesi, 1994; Sassen, 2010; Salazar *et al.*, 2017), entre otras. El campo de la movilidad en las ciencias sociales, “el giro hacia la movilidad” como señala Paola Jirón (2012), abrió nuevas posibilidades de análisis sobre la urbanidad y sus prácticas; y más específicamente, desde una aproximación de la accesibilidad de los desplazamientos humanos (Lévy, 2003; Augé, 2017; Le Breton 2017; Soldano, 2017) que desandaremos en este capítulo; específicamente entendiendo la accesibilidad, en los términos de Daniela Soldano (2017), como una aproximación a la práctica de desplazarse en tanto productora y reproductora de tipos de sociabilidad y subjetividad/es vinculadas al viaje como experiencia individual; experiencia, que desde este encuadre, recupera aspectos identificados con la corporalidad, sensorialidad, afectividad, motivaciones y deseos, entre otros. Vale decir, que ingresaremos al campo de los estudios urbanos para indagar la

movilidad cotidiana urbana (Jiron, 2009; Salerno, 2012), desde una perspectiva de la accesibilidad (Soldano, 2017), entendiendo a la movilidad cotidiana urbana como práctica central de la estructuración del modo de vida en la ciudad bajo la forma de “rutina”, y más allá, que desarrolla Anthony Giddens, principalmente, en su obra *La constitución de la sociedad* (2015 [1984]).

La ciudad y la vida urbana –y más allá, también– en las sociedades actuales es, en los términos del último autor citado, un sistema social estructurado al interior de una totalidad societaria, con bordes espacio-temporales definidos, pero no cerrados. Principalmente organizado a través de la institucionalidad estatal en un orden jerárquico desde el Estado nacional centralizado hasta sus niveles de organización administrativa inferiores; para el caso aquí en estudio: el estado municipal (Giddens, 1995, 2015 [1984])¹¹.

El Estado, en sus distintos niveles, es el principal actor que dota de institucionalidad a las prácticas de la vida cotidiana urbana en el marco de principios estructurales, “principios de organización de totalidades societarias” que “dan lugar a precisos mecanismos de integración societaria” (Giddens, 2015 [1984]:211-215). La institucionalidad de la vida social, que Giddens define como propiedades estructurales, “aspectos institucionalizados de sistemas sociales que se extienden por un tiempo y un espacio” (2015 [1984]:215)¹², el Estado la instituye a través de diferentes acciones, donde las políticas públicas son, quizás, las principales (Subirats, 1992; Díaz, 1998); implicando un constreñimiento a las relaciones de los actores situados, que variará su cualidad restrictiva para cada individuo según el contexto de cada acción y las condiciones corporales y estructurales –socioeconómicas, espaciales, entre otras– del agente (2015 [1984]:207)¹³.

Sin embargo, estructura institucionalizada por parte del Estado, es tanto habilitadora como constrictiva, en la medida que la misma otorga a los agentes individuales tanto reglas como recursos para la acción, aunque de forma asimétrica (Giddens, 2015 [1984]:199-208), que pueden emplearlas tanto para reproducir las condiciones de la vida cotidiana como para

¹¹ En el primer apartado del presente capítulo se plantea la singularidad de las sociedades actuales en la teoría de A. Giddens, a partir de lo que el autor define como el principio estructural específico en ellas: el desgajamiento de las instituciones económicas y estatales en las sociedades capitalistas; lo que implica que no se desconoce la incidencia de otras instituciones en la creación de propiedades estructurales, aunque en menor grado que el que el Estado detenta. Estas ideas están desarrolladas con gran amplitud, también, en el Capítulo primero de su obra *Modernidad e identidad del yo. El yo y la sociedad en la época contemporánea* (1995).

¹² Para el caso de esta investigación, tanto los principios estructurales como las propiedades estructurales de la movilidad como sistema social están expresados, en parte, en el documento PIM-Rosario (ETR, 2011c), que es analizado en el Capítulo Tercero de esta tesis.

¹³ Giddens señala un segundo tipo de constreñimiento, el constreñimiento material (2015[1984]:204), “derivado del carácter del mundo material y de las cualidades físicas del cuerpo” del actor, que se complementa con el constreñimiento estructural, y que será desarrollado en el apartado sobre la vida cotidiana en este mismo capítulo, retomando así, la teoría del autor, de modo más específico para este aspecto.

transformarlas; es decir, más allá de las irremediables circunstancias de dependencia a las que un individuo está expuesto, y requiere para poder construir su seguridad ontológica para la vida en sociedad –como señala Giddens–, también puede operar esos mismo recursos para generar autonomía individual en su accionar, a través de actos reflexivos o no –inconscientes– según su entendimiento, que implican instancias de autogobierno, más allá de que su corporalidad no pueda llevarla a cabo, como por ejemplo, desear desplazarse de tal o cual forma por la ciudad, lo que David Harvey, denomina, heterotopías (1998), y que analizamos extensamente en el Capítulo Séptimo de esta investigación.

En este contexto y marco interpretativo, nos proponemos desandar, en este capítulo, algunas de las temáticas actuales que atraviesan a las ciencias sociales y que constituyen el dispositivo teórico de análisis de la presente tesis; el cual se enmarca en el campo de los estudios urbanos en una clave centrada en la experiencia individual urbana de movilidad; experiencia que, desde la perspectiva de la accesibilidad aquí adoptada, crea y reproduce la vida cotidiana en instancias de interacción y sociabilidad, como aspectos de la subjetividad, a través de los desplazamientos diarios. En este sentido, el desarrollo de cada uno de los apartados se organiza para echar luz sobre la relevancia del individuo y su experiencia en la construcción de la vorágine de la vida urbana “desde abajo”, sin desatender el análisis de las estructuraciones sociales que lo hacen “desde arriba”, de acuerdo al modo que lo postula Marshall Berman (2008). La calle, en tanto espacio público, se constituye, en los términos de Saskia Sassen (2010), en el ensamblaje espacio-temporal de este aspecto de la cotidianidad: la movilidad cotidiana urbana.

1.1. La ciudad y lo urbano ámbito de la movilidad cotidiana

El estudio sobre la movilidad hoy se constituye como un campo novedoso asociado a los espacios urbanos, y con ello, la ciudad como producción histórica material, “como materialización del espacio y el tiempo” (Harvey, 1998:229), que requiere una aproximación, entre otras posibles, que problematice, en un intento interpretativo, esa historia, de modo de poder dar cuenta de sentidos atávicos y contingentes de las prácticas de desplazarse actuales.

1.1.1. Del desplazamiento humano a la organización espacial

El desplazamiento de hombres y mujeres es una práctica milenaria, inherente a la condición vital de los seres humanos y despojada de toda arquitectura en sus inicios; incluso hoy, deambular, lo sigue siendo en algunas culturas (Ingold, 2015). Fue la experiencia de andar –incluso para dejar de hacerlo– la que hizo necesaria y deseable la organización

arquitectónica del espacio. La ciudad es una manifestación, entre otras, de esa organización espacial¹⁴.

Cuando el humano comenzó a andar sobre sus pies, con un cuerpo con las mismas potencialidades físicas y fuerza de resistencia que hoy detenta (Le Breton, 2017), la ciudad posiblemente haya sido una consecuencia no esperada ni pensada de su obrar –humano–¹⁵, relativa a la necesidad corporal de detenerse –para descansar, comer, refugiarse temporalmente, por mencionar algunas–, realizada mucho tiempo atrás, durante el neolítico (Lezama, 2002)¹⁶. El detenerse devino en la acción de permanecer, y con ello la aparición de conocimientos que dieran sustentabilidad a la comunidad. El autor Manuel Castells, propone en su libro “La cuestión urbana” (1974), que la ciudad se debió a la aparición de técnicas de cultivo durante el neolítico, en condiciones naturales favorables, que permitieron optar por las primeras experiencias de sedentarismo humano, que con el correr del tiempo condujeron a la conformación de espacios urbanos aproximadamente 5000 años a.C. en algún lugar de Asia¹⁷.

Más acá en el tiempo, y en el origen de nuestra cultura occidental –la cual marcó nuestra historia latinoamericana–, el cuerpo siguió rigiendo la organización del espacio urbano, aunque con mayor sofisticación, en la Atenas de Pericles en el siglo V. a.C. En el libro *Carne y Piedra* (1997), Richard Sennett, analiza la relación entre la experiencia corporal de desplazarse y la ciudad, desarrollando en sus dos primeros capítulos –uno para el cuerpo masculino y otro para el cuerpo femenino– la estructuración de la vida ateniense como último período occidental en el que *la carne* –el cuerpo y sus atributos– organizó *la piedra* –la ciudad–¹⁸. La primacía del cuerpo y su desplazamiento fue tal en ese momento, que se

¹⁴ “El origen de la ciudad, igual que el de la aldea, puede explicarse como la resultante de esa tensión de la que participa toda la vida animal, ésta es la que surge entre la necesidad del movimiento y la del asentamiento” (Lezama, 2002:36).

¹⁵ El concepto de obrar se sostiene en la definición que propone A. Giddens, quien la diferencia de acción. Obrar supone la capacidad de hacer algo por parte de un individuo, que no denota una intención mentada; vale decir que no lo hace esperando un resultado previamente pensado –y por ello no hay registro reflexivo sobre su cuerpo, necesario para el desarrollo de la vida cotidiana– pero si tiene consecuencias (Giddens, 1987:46-48).

¹⁶ A fin de profundizar esta problemática desde el campo de las ciencias sociales, específicamente desde la sociología urbana, se recomienda la lectura del libro de José Luis Lezama (2002) “Teoría social, espacio y ciudad”, quien plantea para el “fenómeno urbano” sus primeras características este momento de la humanidad en el Capítulo Primero.

¹⁷ Posiblemente en Byblos, en el territorio actual del Líbano, haya sido la primera experiencia humana en este sentido.

¹⁸ El autor R. Sennett, propone que es Atenas, en la historia de Occidente, el último período donde el cuerpo determina al conocimiento –“la mente”, “la voz, en la organización del espacio urbano; a partir de allí, sin que el cuerpo resista y obligue a modificaciones de lo pensado, el vector quedará invertido hasta nuestros días, posiblemente. “Esta historia ateniense a veces se presenta en término de un divorcio de la mente y el cuerpo...Pero al principio de nuestra civilización...el cuerpo gobernaba la palabra y privaba al hombre de la capacidad para vivir de manera racional...El calor del cuerpo, tal y como se expresaba en la retórica democrática, condujo al pueblo a perder el control racional en la discusión; el calor de las palabras en la política careció asimismo de la lógica narrativa que poseía en el teatro. Los atenienses fueron incapaces de crear un

expresó en el diseño de la ciudad misma, y en lugares valiosos para la vida cotidiana ateniense, como fueron el teatro y el ágora. Lugares –teatro y ágora– donde se redujeron al mínimo la presencia y alturas de paredes y barreras arquitectónicas para el ingreso y circulación. “Los atenienses establecían así una analogía directa entre cuerpo y edificio. No es que construyeran edificios con forma de cabeza o de dedos, sino que se basaron en su concepción fisiológica del cuerpo para crear la forma urbana” (Sennett, 1997:54).

Sin embargo, con el correr del tiempo, la arquitectura del espacio se impuso al cuerpo y a su condición vital de desplazarse, priorizando la organización de los cuerpos y su constreñimiento material. El desplazamiento, entonces, pasó a ser la acción de vinculación entre distintos espacios. El desplazarse del ser humano alcanzó entonces certezas, y también, límites en su experiencia corporal. La libertad del ser humano para moverse, con relación al modelo ateniense, comenzó a estar restringida, y sobre esos límites y certezas que fueron desplegándose en complejidad a través de las épocas hasta nuestros días, tuvo que comenzar a (re)organizar la experiencia individual de desplazarse.

Actualmente, la restricción en la experiencia individual de desplazarse tiene una expresión generalizada a nivel mundial en la movilidad cotidiana de tipo urbana, caracterizada por una duración, generalmente breve, de desplazamiento en la vía pública entre dos puntos en el espacio –origen y destino–, bajo distintos modos de hacerlo, que usualmente implica pernoctar en el lugar de residencia habitual, adoptando múltiples razones –trabajo, educación, ocio, entre otros–, y vinculada a una organización espacial específica: la ciudad (Jirón, 2012; Le Breton, 2014; Tapia, 2018).

La generalización de la movilidad cotidiana urbana se debe a un proceso de “revolución urbana” (Sennett, 1997:341); revolución que generó la expansión y crecimiento de la densidad y cantidad de ciudades, que no se ha detenido desde los comienzos del modo de acumulación capitalista industrial de mediados del siglo XVIII, y que se ha profundizado en las últimas décadas del siglo pasado y primeras del presente. En el libro *Planeta de Ciudades Miseria* (2014), Mike Davis señala que el proceso de urbanidad se ha incrementado exponencialmente en el mundo, principalmente, en países en vías de desarrollo en las regiones de Asia y Latinoamérica. Alguno de los datos significativos que expone Davis refieren a que, para el año 1950 había en el mundo 86 ciudades con más de un millón de habitantes;

diseño en piedra que remediara esas situaciones. Si los términos de este divorcio del cuerpo y mente han cambiado en el curso de nuestra historia, la división misma que comenzó en nuestros orígenes ha persistido. Esto implica que en nuestra historia lo <<humano>> significa fuerzas disonantes y no reconciliadas” (1997: 72). Esta perspectiva última, que describe Sennett, mente sobre cuerpo, pero tensionadas, en la organización de la ciudad, es la que recuperan las hipótesis de esta investigación.

actualmente, hay cerca de 550 que superan ese número de población. Según proyecciones de Naciones Unidas, para el año 2030, la población mundial urbana va a superar a la rural (Davis, 2014)¹⁹. Si tomamos como ejemplo de estas regiones de mayor crecimiento urbano mundial a la Argentina –país en el que se ubica la ciudad caso de nuestra investigación– para el año 2010 el 47,4% de la población nacional vivía en centros urbanos de más de 500.000 habitantes²⁰.

Esta generalización del tipo de movilidad cotidiana urbana a escala mundial no responde solamente a un proceso migratorio fenomenal e ininterrumpido durante más de dos siglos; no se reduce a una cuestión de “tamaño de población” viviendo en un espacio/ambiente de modo permanente y próximo, sino también a una “densidad” creciente –multiplicación– de las prácticas de desplazamiento de muchos de estos habitantes. Multiplicación de desplazamientos vinculados a cambios en los medios de movilidad y tecnologías de comunicación específicos a la movilidad (Durr Misseau, 2016)²¹; como también, en relación con nuevas formas de organización familiar, laboral y de recreación, por nombrar algunas (Dureau, 2004). Sumado a estos cambios que han incrementado los desplazamientos urbanos, para el caso de “ciudades globales” (Sassen, 1991) y “ciudades de escala intermedia” (Herzer, 1997; Jordán y Simioni, 1998; Salazar, *et al.*, 2017) la movilidad cotidiana se ve incrementada a diario, a su vez, por miles de personas que las transitan por horas o días con razones diversas, tales como turismo o trabajo, por nombrar las más usuales (Sheller y Urry, 2004)²². En las ciudades intermedias, cuyo rasgo característico es ser epicentros de áreas metropolitanas, la movilidad urbana se acrecienta, además, con la llegada

¹⁹ Esto no implica desconocer que, simultáneamente, se está dando un proceso denominado “migraciones de amenidad”, que conforman una tendencia social a escala mundial, de menor envergadura, vinculado a sectores sociales de ingresos medios o altos, y pueden describirse como la migración de personas desde las grandes metrópolis a ciudades pequeñas o pueblos, en búsqueda de determinada “calidad de vida” percibida como superior a la de sus anteriores lugares de residencia (Glorioso y Moss, 2006; Nakayama *et al.*, 2005). Este fenómeno migratorio es una migración inversa, de la ciudad al campo; pero que termina generando nuevas ciudades, y con lógicas aparentemente similares a las desarrolladas en aquellos lugares (González, *et al.*, 2009).

²⁰ Información disponible en: <http://www.ign.gob.ar/NuestrasActividades/Geografia/DatosArgentina/Poblacion>.

²¹ Es necesario destacar, y será problematizado en próximos apartados, que la “inmovilidad urbana” también es una experiencia vinculada al campo de problematización sobre desplazamiento individual, principalmente, en grandes ciudades o metrópolis, referida a condiciones de desigualdad estructural y capitales espaciales de los ciudadanos (Gutiérrez, 2009; Palma Arce y Soldano, 2010).

²² Este tipo de movilidades son de característica urbana pero no de tipo cotidianas, tal como fue definida anteriormente y, por lo tanto, no objeto de estudio en esta investigación. Seguramente, las circunstancias de ciudades de paso, con permanente flujos migratorios, distintas de aquellas donde los extranjeros permanecen bajo el rótulo de refugiados, incrementa también la cantidad de desplazamientos urbanos, sin embargo, a diferencia de la anterior, no es una novedad en la historia de la humanidad, aunque no menos preocupante (Sassen, 2013; Baumann, 2016). “Como expresa Dureau (2004) las categorizaciones de las movilidades según criterios espaciales (migración internacional/interna/intra-urbana) y temporales (migración definitiva/migración temporal/movilidad cotidiana) se vuelven cada día menos pertinentes en el contexto de una diversificación de las escalas temporales y espaciales de la circulación” (Cosakov y Di Virgilio, 2018:2).

diaria de con-nacionales de regiones próximas por razones educativas, salud, ocio, entre otras; como es el caso de la ciudad de Rosario, objeto de estudio de esta investigación (Jordán y Simioni, 1998)²³.

1.1.2. La ciudad: espacio y cultura urbana

La ciudad como ámbito del tipo de movilidad aquí investigada, en tanto población dispuesta en condiciones de proximidad, “pared por medio” en “asentamiento cerrado –o localidad–”, tal como lo sostiene Max Weber en su desarrollo de tipología de ciudades, no es exclusiva a nuestra época (1977:938). Sin embargo, la trama –como organización del espacio– y la dinámica de las urbes adquiere especificidades a lo largo de la historia, como lo expresa la construcción arquetípica de ciudades que el propio Weber elabora. El aporte de la teoría weberiana en cuanto a la tipología de ciudades, como los trabajos de Georg Simmel sobre la mentalidad del urbanita a principios de siglo XX (1988 [1903]), entre otros; fueron referencia para la introducción de un tema y campo específico de análisis en las ciencias sociales desde principios del siglo pasado, significativo para el abordaje del objeto de estudio en nuestra investigación, como son el modo –o modos– de vida urbano y los estudios urbanos, respectivamente (Wirth, 1967 [1938]; Sorre, 1957; Lynch, 1960; Davis, 1972; Castells, 1974).

La definición de ciudad y sus límites afronta un amplio debate desde sus inicios entre los investigadores; entre otras razones, por la transversalidad de las disciplinas que la tiene como objeto de estudio, la propia complejidad del objeto estudiado y los cambios tecnológicos permanentes, que desdibujan y/o reconfiguran las fronteras espaciales y culturales de la distinción rural-urbano (Greeve y Abrantes, 2018; Berardo, 2019). En este sentido, Horacio Capel (1975) señala una diferenciación relevante en cuanto a las dificultades de conceptualización con relación a lo urbano, que recuperamos a fin de indicar el camino a problematiza en esta investigación,

Por un lado, está la cuestión de la definición teórica del hecho urbano en contraposición a lo rural, y la enumeración de los rasgos esenciales de la ciudad. Por otro, la definición concreta utilizada en cada país para determinar con fines estadísticos lo urbano, y fijar el límite a partir del cual puede empezar a hablarse de ciudad como entidad distinta de los núcleos rurales o semirurales (Capel, 1975: 266).

En tal sentido, la noción de ciudad que manejamos en esta investigación, no se reduce a límites jurisdiccionales y precisiones estadísticas de población, en tanto necesidad de organización estatal, que no desconocemos y que implican atribuciones administrativas

²³ La ciudad de Rosario al ser cabecera del Área Metropolitana de Rosario recibe 161.722 viajes diarios desde las localidades circundantes por motivos de trabajo, estudio, ocio, entre otros (EOD2008: 74).

relevantes –al menos para el caso argentino, que es donde se ubica la ciudad de Rosario–; sino que implica, a su vez, el campo de las teorías en torno a lo urbano; lo urbano en cuanto una dinámica social específica, más allá de los atributos antes mencionados, en tanto que no se explica ni sucede solo por una declaración jurídico-administrativa.

En un trabajo, que puede ser señalado como constitutivo para el campo de los estudios urbanos, Louis Wirth se aboca a problematizar el *urbanismo* como modo de vida de la ciudad. Para ello, define a la ciudad “como un establecimiento relativamente grande, denso y permanente de individuos socialmente heterogéneos” (Wirth, 1967 [1938]:4). Serán estas características de la ciudad, que van adquiriendo históricamente singularidades, las que implican la existencia del “urbanismo, (como) un complejo de rasgos que componen el modo característico de la vida” en ellas; lo que en otro lugar de su trabajo define como “locus” del urbanismo” (Wirth, 1967 [1938]:4). La existencia de este modo de vida urbano es tal –y distinta de la suma de los atributos de la ciudad–, que el urbanismo excede los límites de lo que Wirth define como *urbanización*: aquello que denota el desarrollo y extensión de los factores de la vida urbana. Este locus urbano “no se encuentra exclusivamente en establecimientos que son ciudades en un sentido físico y demográfico”, sino que su influencia alcanza áreas que no reúnen las características citadinas expresadas por el autor; la exceden componiendo una “cultura urbana”, como lo interpreta Capel (1975).

Frente a esta singularidad de la vida social urbana, Wirth afirma que es necesario postular una sociología de la ciudad que descubra las formas de acción y organización social que emergen allí, que si bien ponen en relación características comunes a toda ciudad, la manera en la que se vive en ellas habilita especificidades históricas en la vida urbana cotidiana (Wirth, 1962 [1938]: 4). Esta afirmación funciona como postulado teórico en esta investigación para el estudio de la experiencia de movilidad en la ciudad de Rosario.

En su libro antes mencionado, Manuel Castells (1974)²⁴ indica la singularidad de la vida urbana en la ciudad, y la necesidad de reflexionar específicamente sobre ella desde las ciencias sociales, más precisamente, desde una “sociología urbana”. En su teoría reconoce la distinción y entidad de la urbanización como una singularidad espacial y cultural (Castells, 1974:16), señalando que esta distinción refiere, por un lado, a la ciudad –lo urbano– como una “concentración espacial de la población a partir de unos determinados límites de dimensión y densidad”, y por otro lado, a un fenómeno cultural en tanto una “difusión del sistema de

²⁴ Obra en la que considera entre los antecedentes de una sociología urbana los aportes de los trabajos de Max Weber y Louis Wirth con dispar valoración.

valores, actitudes y comportamientos que se resume bajo la denominación de ‘cultura urbana’²⁵ (Castells, 1974:15).

Sin embargo, Castells expone una falencia en la definición conceptual de “lo urbano” como fenómeno espacial que se distingue de lo rural –lo otro espacial– en la historia del campo de los estudios urbanos cuando se intenta aplicar al análisis empírico. El déficit del concepto urbano se presenta en la medida que la cantidad y densidad de población que se considera necesario para formar una ciudad ha variado –y varía– históricamente, a lo largo de las sociedades y países. Esta falencia en la definición teórica de lo urbano –que fue también problematizada por Wirth–, como la dimensión espacial que da lugar a una cultura singular, desnuda una falta que no tiene resolución posible en términos de consensos aritméticos o administrativos en el campo de la sociología urbana, sino que implica incorporar una nueva característica al concepto de ciudad –además de su densidad y dimensión– referida a su función específica. “La ciudad no es, por tanto, un lugar de producción, sino de gestión y dominación, ligado a la primacía social del aparato político-administrativo” (Castells, 1974:19).

La cultura urbana, la experiencia cultural de la vida urbana –locus urbano– está en referencia a los rasgos de la ciudad, rasgos que refieren a una concentración espacial de población en determinados límites de dimensión y densidad, como también en la primacía de las instituciones administrativas del poder político en la organización de la vida social cotidiana a través de sus políticas públicas.

Sobre estas bases se organizan instituciones político-administrativas propias de la ciudad y que le dan una consistencia interna y una mayor autonomía con relación al exterior. Es precisamente esta especificidad política de la ciudad lo que hace de ella un mundo en sí mismo y define sus fronteras como sistema social. (Castells, 1974:20)

En esta misma dirección, Anthony Giddens señala que “La urbe es mucho más que un *ambiente* físico. Es un <<reservorio>> de recursos administrativos en cuyo entorno se edifican las sociedades agrarias” (2015 [1984]:213). Sin embargo, incorpora una condición propia a las ciudades y a la vida urbana de las sociedades capitalistas modernas, a partir del siglo XVIII, significativa para esta investigación, como es el “desgajamiento de, pero con interconexión, de las instituciones estatales y económicas” (2015 [1984]:213). Este desgajamiento implicó la consolidación y expansión de dos esferas atravesadas por el progreso técnico; que para el caso del Estado –institución estatal–, significó una expansión en

²⁵ En este punto, Castells se distancia de la propuesta de Wirth, en la medida que señala que la “cultura urbana” sólo se da en las sociedades capitalistas surgidas a partir de la revolución industrial (Castells, 1974:15).

su función administrativa, con fines de vigilancia poblacional, generando nuevos entornos sociales –“ambientes creados”– con la singularidad de habilitar interacciones en modo de copresencia (integración social) y no-copresencia²⁶ (integración sistémica), “consustanciando e integrando presencia y ausencia” con impronta individual: la rutinización es una expresión significativa de ello –que será desarrollada en otros apartados del presente capítulo– (2015 [1984]:211). Estos modos de interacción social implican un proceso creciente de desanclaje espacio-temporal de la vida cotidiana, producida por la voluntad de vigilancia del Estado y mediada por los progresos tecnológicos a partir de saberes expertos (Giddens, 1995).

La ciudad, en tanto espacio urbano, será entendida, retomando las aproximaciones de Capel, Wirth, Castell y Giddens, como una concentración espacial de la población a partir de unos determinados límites de dimensión y densidad –jurídicos y estadísticos variables a cada estado–, con un sistema de valores, percepciones y comportamientos estructurados en base a una significativa organización brindada por las acciones de las instituciones político-administrativas, que constituyen una “cultura urbana” específica. La cultura urbana implica de este modo experiencias cotidianas individuales distintas de otras experiencias cotidianas –las de tipo rural, por mencionar las más usuales en el campo de las ciencias sociales²⁷–, en la medida que habilita mayor densidad de interacción de copresencia y no-copresencia –y ausencias–. Estas condiciones en las que la interacción social sucede, implican un cierto tipo de dinámica social que le es propia a la vida urbana, y que desarrollaremos a continuación.

1.1.3. La vorágine de “la calle”

Actualmente, más allá de la singularidad en cada una de las ciudades, la cultura urbana está signada por el cambio continuo –como rasgo de la modernidad–. Si bien el cambio no es exclusivo de la forma de organización urbana, sí lo es la celeridad de su ritmo. El estudio de las ciudades desde la vida urbana –estudios urbanos–, permite introducir un enfoque de análisis que desarrolla Marshall Bermann en su libro *Todo lo sólido se desvanece en el aire* (2008), quien no hace más que volver una y otra vez a la calle para mostrar como las ideas

²⁶ Esta distinción entre presencia-copresencia y ausencia-no-copresencia es significativa en la presente investigación en la medida que la práctica de movilidad urbana es analizada como experiencia individual corporal autónoma –en un marco de constreñimientos materiales y estructurales– que puede conducir al actor a estar o no-estar en lugares de la ciudad –ampliamente organizados desde las instituciones estatales, en este caso el Ente de Movilidad Rosario, a través del PIM– independientemente de si.

²⁷ En este sentido, el tema de lo urbano como distinción de la ciudad remite a contraposiciones iniciales del campo de los estudios urbanos –que hoy están en entredicho debido a procesos de metropolización, tecnologías de la comunicación, entre otros cambios–, como son “ciudad-campo” y “rural-urbano”, que no se desconocen, pero que sus desarrollos exceden los objetivos de esta investigación (Wirth, 1962 [1938]; Castell, 1974; Grenee y Abrantes, 2018).

modernas en el campo de la política, la economía, la literatura, la filosofía, la ciencia, por nombrar algunas, toman forma. Forma urbana, en el cuerpo de los individuos y en sus interacciones callejeras en ciudades emblemáticas como París, San Petersburgo, New York, entre otras. La forma urbana tiene un proceso de construcción y reconstrucción –apropiación de los individuos de lo urbano– tanto desde “arriba” como desde “abajo”. La dinámica de este tipo de cambio, señala Bermann, es la de un “torbellino social”, una “*vorágine*” que procede desde arriba, a través de procesos de modernización espacial e infraestructural por parte de inmensas organizaciones administrativas, que estructuran la vida cotidiana a fin de “poder controlar, y a menudo de destruir, las comunidades, los valores, las vidas” (2008:5); y desde abajo, la vida urbana tiene también una fuente de organización en las experiencias individuales de la interacción cotidiana de quienes viven la ciudad. Los habitantes padecen, adoptan, resisten o revolucionan las organizaciones impuestas desde arriba –instituciones del estado, de la sociedad civil o el mercado–, conformando un entorno social donde la condición de época es el cambio.

La vorágine no es caos, adopta formas dialogadas entre la imposición desde arriba y la recreación de los individuos desde abajo, como señalamos anteriormente. Saskia Sassen, en el libro *Territorio, autoridad y derecho* (2010), analiza el desarrollo de ordenes sociales, en tanto marcos temporales y espaciales, específicamente, en términos de organización de la autoridad, desde el medioevo a la globalización²⁸, para proponer que, a lo largo de la historia, las ciudades se han diferenciado por la presencia de rasgos singulares que surgen de la combinación de condiciones y dinámicas, que la autora denomina componentes u elementos, “...que obligan a los gobernantes y habitantes a responder y adaptarse de manera creativa y novedosa” (Sassen, 2010:105)²⁹. Esa combinación de componentes/elementos conforma “ensamblajes” territorialmente situados (tiempo y espacio), que expresan “lógicas organizadoras” de una sociedad³⁰. Los componentes son definidos como

institucionalizaciones complejas que se constituyen mediante procesos específicos y surgen de luchas e intereses conflictivos. Son interdependientes y, al mismo tiempo, mantienen su especificidad, con lo cual cada uno puede ser identificado. Esa especificidad está condicionada, en parte, por el nivel de formalización e institucionalización (Sassen, 2010:23-24).

²⁸ Saskia Sassen, al igual que Wirth y Castells –anteriormente mencionados–, retoma los postulados teóricos que Max Weber despliega sobre la tipología de ciudades en “Economía y Sociedad” (1977).

²⁹ Es necesario aclarar que la propuesta analítica y expositiva de Sassen, refiere a grandes procesos históricos, principalmente de Occidente.

³⁰ Cabe aclarar que los elementos que Saskia Sassen toma para el análisis histórico de la conformación y sucesión de los tres órdenes –medieval, estatal y global– son: autoridad, territorio y derecho; la autora señala que es posible agregar otros o elegir otros a los que ella seleccionó (2010:23).

Los ensamblajes espacio-temporales, que representan un orden dado, conformados por componentes, en tanto definidos como condiciones y dinámicas, implican la idea de cambio – como conflicto–, un cambio que sucede en términos de *histéresis*, es decir, lo nuevo rara vez surge ex nihilo³¹ –nada surge de la nada o desde la nada–, sino que está profundamente imbricado con lo anterior (Sassen, 2010: 23). Este cambio puede ser portado por múltiples actores, entre ellos, el individuo –incluso, sin reconocimiento formal en términos jurídicos–, quien mediante sus prácticas puede portar el punto de inflexión para los cambios de ordenamientos y sus ensamblajes (Sassen, 2010:30).

En este sentido, los componentes que identificamos por su especificidad, estructurando el entramado urbano actual por la interdependencia que mantienen, y que se consideran significativos a los objetivos de esta investigación para el tipo de ciudad aquí en estudio – principalmente, de cultura occidental moderna– son: a) lo estatal como forma de organización de la autoridad política; b) el capitalismo de mercado como modo de acumulación; c) el conocimiento científico de base tecnológica; y d) la experiencia individual de desplazamiento en contexto de interacción. Estos componentes (re)crearon –histéresis– de la ciudad un ensamblaje milenario de la vida urbana: “la calle”. La calle, en tanto ensamblaje espacio-temporal de la ciudad –entre otros–, se organiza en la interdependencia de una dinámica en los términos de vorágine –que propone Berman–, y que vamos a desandar en los próximos párrafos, sosteniendo que los tres primeros componentes (a, b y c) responden a un accionar, generalmente, que ensambla “desde arriba”; mientras que, el último de ellos (d) implica, preferentemente, una dinámica “desde abajo”, en el torbellino social de la vida urbana actual.

La arquitectura de la calle no fue, ni tampoco en todo el mundo lo es hoy, como se la experimenta cotidianamente bajo la distinción entre calzada y vereda, o “calle-y-vereda” (Jameson, 2012); sino que fue el resultado –siempre en disputa y cambiante (Sadik-Khan y Solomonow, 2016)– del accionar de la vida urbana. La calle como la conocemos actualmente –calzada y vereda– tiene su reaparición en el siglo XVIII –ya estuvo presente en Occidente en las ciudades romanas–, no de modo tan generalizado como en la actualidad, sino más circunscripto a sus grandes avenidas (Sennett, 1997). La calle como ensamblaje urbano tiene como componente principal el modelo de organización del espacio y de las relaciones sociales que acontecen a partir de la “proliferación de autoridades públicas y de superagencias

³¹ Similar interpretación posee A. Giddens del modo en que se estructura y cambia la vida social, al señalar un contrapunto con la propuesta de Durkheim en relación a la existencia de lo social independiente del individuo. “Pero los actores humanos, en tanto agentes competentes discernibles, no existen aislados unos de otros como lo están el cobre, estaño y plomo. No entran ex nihilo a formar entidad nueva por su fusión o asociación” (Giddens, 2015[1984]:202).

destinadas a organizar inmensos proyectos de construcción, especialmente en el campo del transporte y la energía” (Berman, 2008:67). La movilidad urbana a partir del siglo XIX, está cada vez más condicionada por las políticas públicas que las superagencias estatales impulsan y desarrollan, con el fin principal de ejercer el monopolio de la violencia a través del rápido desplazamiento de la fuerza militar y el control policial (Sennett, 1997) y, de crear condiciones favorables para el desarrollo del capitalismo de escala nacional (Sassen, 2010); aunque también implicó –desde abajo– la apropiación con otros múltiples sentidos: construcción de identidades políticas (Sábato, 1998); composición y diferenciación de clases sociales (Berman, 1998; Rinesi, 1994); distinción entre lo privado y lo público (Sennett, 2002); la sensorialidad (Corbin, 2005); entre otros.

En la ciudad contemporánea, el otro componente que organizó la calle como espacio urbano fue, principalmente, el modo de acumulación capitalista de mercado que impulsó formas de vinculación social ciudadinas que no han dejado de reproducirse y expandirse hasta la actualidad (Simmel, 1988 [1903]). La movilidad individual para el capitalismo, desde el siglo XVIII en adelante, tiene un sentido central para darle existencia al mercado, en la medida que a través de ella en las calles el intercambio de mercancías es factible. Sennett desarrolla la idea de “individuo móvil” al analizar la obra *Las riquezas de las naciones* de Adam Smith, en la medida que el libre mercado debe ser entendido, principalmente, como la posibilidad de libre circulación de los cuerpos con mercancías y saberes que necesitan ser intercambiados; por tanto, es condición necesaria tener un espacio urbano adaptado para la fluidez de los mismos (1997:290). Esta nueva connotación del desplazamiento –distinto del sistema feudal– implicó la noción de que lo urbano es una articulación de movimientos callejeros, compuesto por experiencias individualizadas con fines específicos, otorgándole también un sentido político moral en tanto expresión de la libertad –individual– que debía ser resguardada (Sennett, 1997:294). Desde entonces, la calle sigue siendo un ensamblaje espacio-temporal en transformación, en torno a disputas político morales entendidas como “reconocimiento social”, en los términos emancipatorios que propone Axel Honnet (2009), de la libertad que distintos cuerpos tienen a transitarla, y que es uno de los objetivos de esta investigación.

La calle, además de responder en su organización a la simultaneidad de aspectos referidos a la proliferación de agencias y políticas estatales, y las exigencias de un modo de acumulación, también respondió –y lo continúa haciendo– a un proceso creciente de cientificismo que se consolida finalmente en el espíritu decimonónico que se expresó, por un lado, en una nueva interpretación de la espacialidad urbana y, por otro, en una distinción del

desplazamiento urbano de esa espacialidad como problemática académica. En términos de la espacialidad, el cientificismo implicó, como señalan Bermann (2008), Sennett (1997), Harvey (1998), y Foucault (2006), entre otros, que arquitectos y urbanistas, ya desde el siglo XVIII, diseñaron ciudades en Francia, Estados Unidos, Rusia, por nombrar algunos casos, desde perspectivas naturalistas, planteando fuertes analogías entre el ordenamiento de la ciudad y la composición del cuerpo, las reglas de la geometría, entre otras.

A su vez, la impronta cientificista se expresó complejizando la noción de ciudad al introducir la distinción entre espacio urbano y desplazamiento urbano de la mano de enfoques fisicalistas y biologicistas. Michael Foucault, señala, en su libro póstumo, *Seguridad, territorio y población* (2006), que el concepto de “medio”, propio de la física newtoniana, fue aplicado para la organización de las ciudades desde el siglo XVIII en Francia, definido como el espacio en el cual se despliegan series de elementos aleatorios que se influyen mutuamente, permitiendo pensar “el problema de circulación y causalidad” (Foucault, 2006:41); es decir, hay una causa-efecto entre el espacio y el modo en el que circulan las personas en él. Esto se tradujo en la separación de las condiciones físicas del espacio del de la circulación de las personas, incorporando con mayor fuerza la dimensión tiempo de desplazamiento en el ensamblaje calle³²; lo que generó un proceso de control más complejo, dado que habilitó a reconvertir la noción de “pueblo” por el de “población”; acreditando la interpretación de la población como un conjunto de agregados estadísticos, que podían ser descompuestos, para facilitar el control de la circulación urbana y, más allá, a través de una individualización de los cuerpos. De modo que, desde la Ilustración, los cuerpos quedaron incorporados al ensamblaje de la calle como componente de una nueva organización del espacio-tiempo dado por nuevas tecnologías de control social y vigilancia (Harvey, 1998), que se han extendido hasta nuestros días en las aproximaciones ingenieriles no solo de la arquitectura urbana sino también de la movilidad cotidiana (Salerno, 2012); objeto de estudio en esta investigación.

A su vez, este cientificismo no solo tomó forma de tecnologías sociales para la organización del tiempo y espacio, los cuerpos y las relaciones entre sí, sino también, de tecnologías materiales o artefactos tecnológicos (Thomas y Buch, 2008), que afectaron el ensamblaje urbano, más específicamente, la calle. Las nuevas tecnologías materiales condujeron a nuevas experiencias de movilidad en la vida urbana, que, para el caso de la

³² “El medio será entonces el ámbito en el cual se da la circulación. Es un conjunto de datos naturales, ríos, pantanos, colinas, y un conjunto de datos artificiales, aglomeración de individuos, aglomeración de casas, etc. El medio es una cantidad de efectos masivos que afectan a quienes residen en él. Es un elemento en cuyo interior se produce un cierre circular de los efectos y las causas, porque lo que es efecto de un lado se convertirá en causa de otro lado” (Foucault, 2006:41).

ciudad y su circulación, desde finales del siglo XIX, fueron el tren, el tranvía y el automóvil. Si bien no se desconoce la relevancia de la invención de la bicicleta para las prácticas de movilidad en el último cuarto del siglo XIX (Pinch y Bijker, 2009), ésta no implicó una modificación significativa de las percepciones individuales espacio-temporales en las interacciones callejeras como lo hicieron los otros medios en ese momento³³. Estos cambios tecnológicos permiten visibilizar como la experiencia individual de desplazarse, en condiciones de interacción, transforma el ensamblaje calle “desde abajo”.

La calle, como ensamblaje, se encuentra afectada por la experiencia de moverse de los habitantes, y la interacción social, en contexto de interdependencia con los otros componentes. La “carne” es un elemento que sigue ordenando la “piedra”, en los términos de Sennett. En esta dirección, diversos autores, Lefebvre (2013), De Certeau (2000), Bourdieu (1977, 2000), Harvey (1998), Giddens (2015 [1984]), entre otros, han analizado las posibilidades de transformación y/o resignificación de las condiciones espaciales y temporales por partes de los individuos. David Harvey, en su libro *La condición de la posmodernidad* (1998), señala a las “prácticas materiales” individuales como elementos de cambio de las condiciones estructuradas por la dinámica de la economía política, en la medida que se fundan en “la irreductibilidad del cuerpo humano”, en tanto es el lugar de lucha real en y para la vida cotidiana que no puede ser totalmente colonizado por los dispositivos tecnológicos y burocráticos –tecnocracia–.³⁴

Para el caso de la movilidad, la categoría de Harvey es significativa cuando se analiza, tal cual lo hizo Bermann para la ciudad de San Petesburgo en el siglo XVIII, cómo las experiencias prácticas de los habitantes de las ciudades al momento de desplazarse van modificando, en actos de resistencia, el ensamblaje de la calle. Esta situación se la observa con la incorporación del tranvía y vehículos motorizados desde comienzos del siglo XX en la

³³ Vale aclarar que, la condición de incidir significativamente en las interacciones callejeras, como así también, en la traza urbana, si se observa a partir del PIM para la ciudad Rosario. El uso de la bicicleta se analiza extensamente, tanto como política pública de movilidad diseñada e implementada por los equipos técnicos del EMR –desde arriba– interviniendo la calle, calzada y vereda, con ciclovías y biciesendas, respectivamente, en el Capítulo Tercero; como así también, como medio de desplazamiento incorporado por los viajantes rosarinos y sus experiencias en torno a moverse en bicicleta –desde abajo–, del Capítulo Tercero al Capítulo Séptimo de este trabajo.

³⁴ Harvey, señala, en este sentido: “El cuerpo existe en el espacio y debe someterse a la autoridad (por ejemplo, la prisión o vigilancia en un espacio organizado) o forjarse espacios específicos de resistencia y libertad –heterotopías– en el seno de un mundo represivo... La irreductibilidad (para nosotros) del cuerpo humano significa que la resistencia sólo puede movilizarse desde ese lugar de poder en la lucha por liberar el deseo humano” (1998:227). Esta instancia emancipadora, en cuanto autonomía individual, bajo la noción de <<heterotopías>>, será abordada, principalmente, para la dimensión inconsciente de las experiencias de viajes –una de las que componen la estratificación de la acción en términos de Giddens–, donde los motivos de la acción residen, y donde una de sus formas, es el deseo, principalmente, la experiencia del viaje deseado en torno al modo en que idealizan desplazarse los viajantes desde sus experiencias corporales previas, como acto de resistencia.

trama urbana, que introdujo el peligro como experiencia masiva en la ciudad, en su dinámica de “accidente”; alterando las percepciones de tiempo-espacio y la sensorialidad de desplazarse, que reforzó la necesidad de un ordenamiento de la movilidad urbana a través de políticas públicas específicas (Amar, 2011). Sin ir más lejos, en ciudades argentinas como Buenos Aires y Rosario –esta última, caso de estudio en esta investigación–, la introducción del tranvía a finales del siglo XIX fue muy resistida por el ciudadano de a pie debido a la peligrosidad que significaba su convivencia en la calle. El semanario porteño “Caras y Caretas”, y el rosarino “Monos y Monadas”, lo manifiestan periódicamente en sus publicaciones, como lo recopila Gisela Galassi en *“Fantasía fúnebre: relatos visuales del tranvía eléctrico”* (2011). En abril del año 1899, en el semanario de Buenos Aires, apareció una imagen, enmarcada con una corona fúnebre, de la Parca con un tranvía entre sus manos sobrevolando la ciudad, debajo de un reloj de arena con dos muletas cruzadas a modo de escudo, y una leyenda que la acompañaba debajo, que decía³⁵: “Quiso la muerte un día/ que no quedase aquí bicho viviente, / y como otro recurso no tenía, / nos mandó ese tranvía,/ con el que está matando a tanta gente” (Galassi, 2011:283). A su vez, el semanario de Rosario, en 1911, frente a los sucesivos accidentes fatales, en muchos casos ocasionados por la debilidad de los frenos, el silencioso andar, la velocidad de los mismos y las instalaciones eléctricas, entre otros, relevados por Galassi, llamó a los usuarios a boicotear el uso del tranvía bajo frases como: “la vida rosarina es más peligrosa que la vida entre apaches”, denominando al mismo como el “monstruo más temible de Rosario” (Galassi, 2011:282).

Galassi sintetiza en una frase las sensaciones de la experiencia de movilizarse por las ciudades que explica, en parte, la creciente presencia del estado con políticas públicas para el transporte y la arquitectura urbana de la calle –calzada y acera– a principios del siglo XX a nivel mundial, y específicamente, en Rosario,

Así, a los múltiples inconvenientes de la prestación (demoras, falta de higiene, fallas mecánicas), se sumaban los accidentes mortales que dejaban al descubierto la ausencia de control por parte del Estado y el desinterés de la empresa en mejorar el servicio, a pesar de las importantes ganancias que obtenía (Galassi, 2011:283).

En *Las consecuencias de la modernidad* (1994) Giddens, para describir el mundo contemporáneo, recurre al término “juggernaut”, en cuanto debe ser pensado como una carroza procesional, que transporta la imagen del dios Krishna, que a su paso va aplastando

³⁵ También en la sección “Todo es broma” del semanario rosarino, entre los meses de agosto y noviembre del año 1911, se utilizó varias veces la imagen de la Parca para representar a este avance tecnológico del movimiento, señala Galassi (2011).

incluso a sus más fieles seguidores. Sin embargo, el concepto toma para el autor, hoy, una imagen pertinente al tema que venimos desarrollando:

El Juggernaut de la modernidad no es de una sola pieza...No es una locomotora hecha de maquinaria integrada sino una en la que se dan grandes tensiones, contradicciones Y el tira-y-afloja de diferentes influencias. Cualquier intento de capturar la experiencia de la modernidad debe comenzar con esta visión, que en última instancia derivan de la dialéctica del tiempo y el espacio que se expresa en la constitución del espacio-tiempo en las instituciones modernas (Giddens, 1994:132).

Las sociedades actuales, más allá de los sistemas expertos, no implican sensaciones de seguridad ontológica en los individuos; más allá de la fiabilidad que proporcionan, señala Giddens; en parte, esto se debe a que la tecnología habilita la separación del tiempo y el espacio, como experiencia individual, y fragmentando las interacciones sociales, no requieren de la copresencia, reorganizándolas, a su vez, en instancias virtuales y/o de ausencia, “desanclaje”; y todo esto acontece, en un proceso donde el individuo se torna reflexivo a partir del uso del conocimiento experto del nuevo entorno, que lo conduce a la incertidumbre, pero también a la acción.

Será la calle, como una expresión “juggernaut”, parte del espacio urbano y escenario principal de la movilidad cotidiana aquí estudiada, la que permite observar la forma en que las condiciones y dinámicas –componentes– estatales, modos de acumulación y tecnológicas se ensamblan, posibilitando y afectando –en términos de Foucault– la circulación de los cuerpos en la ciudad. La calle, como ensamblaje, se dispone como rasgo inescindible de la ciudad desde la industrialización hasta la actualidad, que permite la circulación de las personas en el medio urbano a modo de escenario con ciertos rasgos –de estatalidad, de acumulación y tecnológico, entre otros–; habilitando, además, la relación entre diferentes aspectos de la vida cotidiana y la generación de otros contextos sociales a su interior. Esta situación la recrea Bermann para la calle de la ciudad más moderna de Europa, ya a finales del siglo XVIII:

(...) la Nevski era el único espacio público en San Petesburgo que no estaba dominado por el Estado. El gobierno podía controlar, pero no generar las acciones e interacciones que tenían lugar allí. De ahí que la Nevski apareciera como una especie de zona libre en que se podían desenvolver espontáneamente las fuerzas sociales y psíquicas... La Nevski era el único lugar de San Petesburgo (y quizás de todo Rusia) donde convergían todas las clases existentes, desde las noblezas de cuyos palacios y residencias urbanas adornaban la calle...hasta los artesanos más pobres, las prostitutas, los bohemios y los marginados que se hacinaban...La calle los reunía, los hacía girar en una vorágine y los dejaba que hicieran con sus experiencias y sus encuentros lo que pudieran (Bermann, 1988; 198- 199).

La calle, es el espacio público que vincula y da sentido al espacio privado (Peliowski, 2015), habilitando que este último se manifieste, en parte. Pero es también la calle un espacio

que permite portar parte de lo privado (Sennett, 2002), entendido no sólo como aquello definido por un espacio –propiedad privada–, sino también, como condición que se lleva en el cuerpo al desplazarse o permanecer en la vía pública, bajo la forma de lo íntimo, en tanto oculto a la mirada del otro e inaccesible al contacto (Sibila, 2008), que también es parte de nuestro objeto de estudio, en los términos de accesibilidad, que será problematizado en otro apartado de este capítulo.

1.2. Estado y desplazamiento urbano

Actualmente las políticas públicas, además de regular cada vez más la movilidad cotidiana urbana a través de agencias estatales como desarrollamos en el apartado anterior, han tomado mayor protagonismo en los últimos años, debido a los cambios que las ciudades están experimentando a nivel mundial en términos de densidad y disposición poblacional (Gutierrez, 2009; Davis, 2014; Wacquant, 2015), extensión espacial (Castells, 1974; Harvey, 1985), hipermovilidad e inmovilidad de personas y mercancías (Sassen, 1991; Gutiérrez, 2009) y el incremento del atravesamiento tecnológico en la vida diaria (Giddens, 1996; Durr, 2016; Tironi y Valderrama, 2018), entre otros.

Este nuevo protagonismo de las políticas públicas en torno a la movilidad implica problematizar algunas cuestiones en este sentido, principalmente, desde categorías de análisis que propone la ciencia política y el sub-campo de las políticas públicas (Valenti y Flores Llanos, 2009), a fin de precisar conceptos y categorías en el marco de esta investigación. Para ello, brevemente, desarrollaremos: qué se entiende por políticas públicas, y su análisis en etapas y/u objeto; cuáles son los dos grandes modos que adoptan las dinámicas entre estado y sociedad en la elaboración e implementación de las políticas públicas, y finalmente, cómo esta dinámica se refleja en las políticas de desplazamiento en el último tiempo, y más específicamente, en los planes de movilidad urbana, como es el caso del PIM-Rosario.

1.2.1. Definición y función de las políticas públicas en la estructuración social

Las políticas públicas como elemento de estructuración de la vida cotidiana en sociedades actuales, en los términos que lo plantea la teoría de la estructuración que desarrollamos a comienzo de este capítulo, en tanto marco general de la investigación, requieren ser analizadas en tanto acción típica del Estado. En este sentido, en relación al concepto de “políticas” como potestad del Estado, hay un debate central en el alcance de su rol –del Estado– a través de las mismas, en el campo de la ciencia política (Aguilar

Villanueva, 1992; Gantus, 2016), referido a la distinción entre “políticas estatales” y “políticas públicas” (Przeworski, 1976); que en nuestra investigación es necesaria para la construcción del objeto de estudio, y cuyo uso –de los conceptos– responderá a “las conjeturas básicas con las que se explica la ocurrencia de la política”, como señala Aguilar Villanueva (1992:21).

Entre las distinciones, es significativa la que refiere al rol del Estado, en tanto que, el concepto políticas estatales comprende “un conjunto de acciones y omisiones que manifiestan una determinada modalidad de intervención del estado” (Oszlak y O’Donnell, 1981); mientras que el concepto de políticas públicas implicaría “el programa de acción de una autoridad pública” (Meny y Thoenig, 1992:11), en tanto “productos de la administración” estatal elaborados e implementados (Subirats, 1992: 9-10). Nos referimos a políticas públicas en términos “no de política como actividad humana, como la práctica social integradora por excelencia, sino de política como producto de esa acción” (Díaz, 1998:5). Vale decir que la noción de política pública, es un tipo de política estatal, en tanto implica una acción del Estado a través de sus organismos administrativos –administración pública– (Boneti, 2017), no así la omisión de actuar –entendida, como ausencia de producto–. Las políticas públicas, en tanto producto de una relación jerárquica previa, implican una función rectora no determinista –en concordancia con el marco teórico que viene siendo desarrollado– de procesos sociales como lo sostienen Oszlak y O’Donnell:

Si bien es controvertido el sentido y extensión que cabe otorgar al término "política estatal" (o "pública")...De dicha intervención puede inferirse una cierta direccionalidad, una determinada orientación normativa, que previsiblemente afectará el futuro curso del proceso social hasta entonces desarrollado en torno a la cuestión. (1995 [1981]: 112-113).

Identificar a las políticas públicas como producto, señala Gantus (2016), implica incorporar para su análisis un dispositivo analítico específico del campo de la Ciencia Política-Administración Pública, a partir de pensarlas como un proceso que se desenvuelve en etapas –policy process– (Gantus, 2016:190). Cristina Díaz, quien lo denomina “ciclo de las políticas públicas”, lo describe de manera esquemática a partir de un relevamiento que realiza de distintas corrientes (Anderson, May, Wildavsky y Ripley), de la siguiente manera:

Con ligeras variantes, las subdivisiones de la dinámica del proceso contemplan: la construcción de la agenda (que supone la emergencia del problema, su definición y su inserción en el conjunto de cuestiones priorizadas en el programa de decisión y actuación del poder público), la formulación de la política (es decir la fase en que una vez consideradas alternativas de intervención se adopta una decisión sobre la estrategia fundamental a concretar), la implementación del programa o programas

establecidos, su evaluación y eventualmente la finalización o extinción de la política misma (Díaz, 1998:9).

Proponer un dispositivo analítico en base a etapas de las políticas públicas – construcción de problema, formulación de la acción, implementación, evaluación y extinción– no implica, atendiendo a críticas a la que ha sido sometido el esquema (Nakamura, 1987; Sabatier y Jenkins-Smith, 1993), sostener que el mismo es un proceso lineal y temporal, como tampoco explicativo (causal determinista o teleológico), sino más bien, que a modo de esquema heurístico permite realizar una reificación interpretativa de reconstrucción ex post de momentos de trabajo de los equipos expertos; para nuestro caso, de los equipos expertos que diseñaron e implementaron el PIM-Rosario como política pública.

Las políticas públicas, pueden también ser analizadas desde las formas que adoptan, en tanto objeto (Fernández Arroyo y Schejtman, 2012), distinto de un análisis ex post del proceso, aunque no necesariamente contradictorio. A partir del análisis de la obra de Joan Subirats, *Análisis de políticas públicas y eficacia de la administración* (1992), Díaz (1998) señala que hay once formas que las políticas públicas adoptan; sin embargo, actualmente, las mismas pueden ser sistematizadas en cuatro formas centrales. En el campo de la administración pública: plan, programa, política y proyecto (Evalesd, 2008; Cohen y Franco, 2005; Banco Mundial, 2011; Fernández Arroyo y Schejtman, 2012). El plan, en tanto política, busca “alcanzar un objetivo de interés público” (Banco Mundial, 2011:12), entendido como un conjunto de grandes metas gubernamentales, descripción de una perspectiva deseada, que definen lineamientos para la acción (Díaz, 1998), que pueden implicar, finalmente, políticas específicas. La política tiene que ver con decisiones y/o acciones gubernamentales de actuar sobre una cuestión problemática, que implicará la aplicación de programas y proyectos (Díaz, 1998; Fernández Arroyo y Schejtman, 2012); como por ejemplo el reconocimiento de la necesidad de proteger derechos individuales, colectivos o minorías. El programa refiere a una construcción técnica con mayor o menor capacidad de expresar la complejidad del problema sobre el cual operar. Los programas, que se componen de un conjunto de proyectos que persiguen los mismos objetivos (Cohen y Franco, 2005); son los que establecen prioridades de intervención, organizan los proyectos, definen el marco institucional y asignan los recursos (Fernández Arroyo y Schejtman, 2012). Finalmente, los proyectos son la unidad mínima de asignación de recursos para el logro de uno o más objetivos específicos, como señalan Cohen y Franco (2005); deben tener una población objetivo de la problemática que se busca abordar, una localización específica, y tiempos de inicio y finalización.

Ambas problematizaciones teóricas nos brindarán las herramientas para analizar el documento PIM-Rosario, desde una perspectiva de proceso y de forma.

1.2.2. Plan de Movilidad: Estatalidad a escala local y participativa

Las políticas públicas pueden ser agrupadas a partir de la dinámica que se establece en la relación entre el Estado y la sociedad. En el campo de la ciencia política, esta dinámica dio como resultado dos corrientes teóricas vigentes, siguiendo la distinción de Castellani y Sowter, que se agrupan, en una visión explicativa, por un lado, de tipo “socio-céntrica”, y otra, de tipo “Estado-céntrica” (Castellani y Sowter, 2016:22).

Las teorías de corte socio-céntrica, tanto en sus vertientes liberal-pluralista como marxista, señalan que las políticas públicas surgen de las demandas que los actores sociales o grupos de interés o presión de la sociedad le plantean al Estado en cualquiera de sus niveles. Las teorías de índole marxistas (Block, 1977; Offe, 1985; O'Donnell, 1977; Portantiero, 1977; Poulantzas, 1986, 1991), que tanto a nivel latinoamericano, y principalmente en Argentina, tuvieron un gran arraigo en la comunidad científica, postulan que las demandas que el Estado más atiende están identificadas con los grupos de presión económicos empresarial, en tanto clases capitalistas, que se traducen en políticas públicas de inversión directa en infraestructura o protección de intereses de estos sectores. Castellani y Sowter, señalan que, con menor impronta en la producción teórica regional y local, las teorías próximas a la mirada liberal-pluralistas postulan un Estado más permeable a ser condicionado y a procesar demandas más heterogéneas –ecológicas, de género, culturales, educativas, entre otras– procedentes de actores sociales diversos con otras lógicas de agrupamiento; donde la categoría de sociedad civil toma otra dimensión y complejidad (Bentley, 1949; Truman, 1951; Olson, 1980; Acuña y Vacchieri, 2007).

Para las teorías que abordan la dinámica de las políticas públicas como una iniciativa principalmente del Estado –estatocéntricas–, Castellani y Sowter señalan que se identifican con teorías neo-institucionalistas, las cuales recuperan las ideas de autonomía estatal traducida en capacidad administrativa de los gobiernos para orientar los procesos de transformación y modernización del estado y la sociedad (Amsden, 1989; Evans, 1995, 1996; Skocpol, 1989; Repetto, 2003). En los últimos tiempos, han aparecido los aportes de la llamada Escuela de la Elección Pública, donde el Estado manteniendo como actor la centralidad de la escena social, “aparece como un conjunto de actores que maximizan sus propios intereses y cuya acción se explica por la propia lógica y racionalidad de la función pública” (Castellani y Sowter, 2016:23). De este modo, el Estado en su toma de decisiones y desarrollo de acciones no

aparece como un actor monolítico sino compuesto por un grupo de actores con intereses diversos orientados a la función pública, con cierto predominio del interés público (Buchanan, 1968, 1969, 2003; Rosa, 2001).

Bajo esta distinción, las políticas públicas de movilidad a nivel mundial, regional y nacional han venido experimentando un proceso de desplazamiento en su diseño y aplicación desde el esquema “estado-céntrico”, que deviene desde el siglo XVIII como hemos desarrollado en el apartado anterior, pero que tomó mayor fuerza a principios del siglo pasado con la aparición de las políticas de transporte (Amar, 2011; Salerno, 2012), hacia un esquema de tipo “socio-céntrico” en los últimos tiempos; cuando las políticas públicas de desplazamientos se posicionaron en el paradigma de la movilidad, más específicamente, desde una perspectiva de la accesibilidad, donde las singularidades de los habitantes que se mueven y viajan por los territorios, principalmente, de tipo urbanos, para ciudades intermedias o metropolitanos, son considerados fuente significativa de demandas para el diseño de las mismas (Jordán y Simioni, 1998).

El esquema socio-céntrico adoptado para el campo de la movilidad –entre otros–, está vinculado en el último tiempo, en parte, a una recuperación de lo “local” como fenómeno socio-territorial acotado, en términos territoriales y poblacionales, frente a la dimensión nacional y global (Díaz, 1998), desde donde pensar los problemas a enfrentar y soluciones a dar en el diseño e implementación de las políticas públicas; de este modo, lo local aparece asociado, en muchas ocasiones, a la ciudad o metrópolis, como escala de estatalidad; donde el caso de Rosario, a través del PER (1998), es una expresión de esta nueva dinámica, como instancia de trabajo previa del PIM-Rosario –que desarrollamos en el Capítulo Tercero–. Esta nueva dimensión implica pensar la estatalidad a través de los gobiernos locales y un proceso de descentralización territorial del poder (Boisier, 2010; Falletti, 2010; Montecinos, 2005); perspectiva que implicó, en los últimos años, a su vez, pensar a las políticas públicas locales con una importante impronta de los actores de la sociedad civil en la participación de los asuntos públicos, que en el campo de las ciencias políticas se ha denominado: políticas de tipo participativas (Avritzer y Boaventura de Sousa, 2004; Fung y Wright, 2003; Cabannes, 2004; Robin y Ford, 2013). Estas formas de participación política están vinculadas a un debilitamiento de los canales tradicionales de participación política y diálogo con el Estado, léase, partidos políticos, sindicatos, organizaciones vecinales, entre otras; que condujeron a la creación de nuevos mecanismos de relación con las autoridades estatales (Jordan y Simioni, 1998).

En América Latina, las políticas públicas de tipo participativas han sido aplicadas –y estudiadas– para diversas esferas de la vida cotidiana (Goldfrank, 2006; Ford, 2010), entre ellas, también han tenido un fructífero desarrollo en el campo de la movilidad (Dextre, 2012; Steffens, 2013; Salazar *et al.*, 2017), donde la ciudad de Rosario y su Plan de Movilidad ha sido elaborado bajo esos criterios (ETR, 2011c). Sin embargo, la inquietud teórica que sobrevuela en el campo de las ciencias sociales, y específicamente en el campo de la movilidad (Bailey y Grossardt, 2006; Cascetta, *et al.*, 2015; Stewart, 2017; Navas y Zegras, 2018), con respecto a esta dinámica de planear e implementar las políticas públicas, y que hacemos propia en esta investigación, en torno a una perspectiva desde la accesibilidad en los desplazamientos, es: ¿cuál es la real injerencia y/o presencia efectiva de las demandas individuales, en tanto dimensiones de la experiencia de desplazarse, en el diseño de las políticas públicas? ¿Cuáles son las dimensiones de la experiencia de desplazarse que generalmente son incorporadas a las políticas de movilidad actuales? Estas preguntas son recuperadas para el análisis del proceso de diseño e implementación del PIM-Rosario, en el Capítulo Tercero, a la luz de la teoría de la estructuración, en la cual las políticas públicas y acciones estatales tienen una función central en la organización de la vida cotidiana, tanto en su condición de constreñir como de habilitar a los individuos en los márgenes de autonomía, en este caso, en las prácticas de movilidad urbana cotidianas (Giddens, 2015 [1984]:199-208).

1.3. La experiencia de desplazarse

En el apartado Tercero, se problematizará la movilidad urbana desde un encuadre teórico centrado en la cuestión de la accesibilidad, priorizando la perspectiva que la coloca como productora y reproductora de tipos de sociabilidad y subjetividad/es (Soldano, 2017): el viaje urbano como experiencia individual, corporal (Giddens, 2015 [1984]; Sennett, 1997), singular y solitaria (Augé, 2009) e impersonal (Giddens, 1994).

1.3.1. La accesibilidad como enfoque de análisis

La movilidad ha sido estudiada de modo extensivo desde la perspectiva del transporte, principalmente desde las disciplinas como la geografía, economía, arquitectura y urbanismo, ingeniería vial y del transporte, planificación, entre otras (Small, 2001; Avellaneda, 2011; Salerno, 2012). Las políticas públicas en el campo de la movilidad han venido siendo diseñadas e implementadas, en los últimos tiempos, por equipos técnicos que trabajan, preferentemente, desde las disciplinas antes señaladas, con un registro racional, predominantemente cuantitativo/utilitarista de las experiencias de desplazamiento de los

“usuarios”, vinculado a lógicas de oferta y demanda (Marsili, 2011; Salerno, 2012), patrones de viajes en términos de origen y destino (Jirón, 2012) y ordenamiento espacial de cuerpos y mercancías (Small, 1986), bajo lo que denomina Soldano y Perret Marino (2015), perspectiva euclidiana de los desplazamientos.

Actualmente, se asiste a un cambio significativo en el estudio de la movilidad, en la medida que la temática excede la perspectiva tradicional por el estudio de la circulación de vehículos, y se despliega, también, hacia los individuos (Sheller y Urry, 2006; Cresswell, 2009; Gutiérrez, 2009). Hablar de movilidad, desde esta última aproximación, como señalan significa superar al concepto de transporte, implicando fundamentalmente “el cambio tanto del objeto como del sujeto de estudio” (Avellaneda y Lazo, 2011:48). Mientras que el objeto de estudio del transporte son los vehículos motorizados, para la movilidad el objeto de indagación son las prácticas de desplazamiento y los modos de desplazarse, más allá de la motorización (Krüger, 2017). A su vez, en cuanto al sujeto de estudio, desarrollan Avellaneda y Lazo, para el enfoque desde el transporte son los conductores de automóviles y los usuarios del sistema público de pasajeros; en tanto que, desde la aproximación de la movilidad “éstos se multiplican revelándose necesidades diferenciadas de una multitud de sujetos de la movilidad” (2011:49); quienes transitan en el espacio público, generalmente.

En el campo de las ciencias sociales, “el giro hacia la movilidad” como señala Jirón (2012), abrió nuevas posibilidades de análisis en los estudios urbanos desde “el campo de las teorías de la movilidad”, como las denomina Zunino Singh (2014). Este último campo se ha nutrido de innumerables teorías (Urry, 2000; Sheller y Urry, 2006; Widmer y Schneider, 2006; Gutiérrez, 2009; Amar, 2011), sobre la urbanidad y sus prácticas; y más específicamente, desde una aproximación de la accesibilidad de los desplazamientos humanos (Lévy, 2003; Augé, 2017; Le Breton 2017; Soldano, 2017).

La aproximación desde la accesibilidad al tema de los desplazamientos urbanos, y más allá, ha dado lugar al desarrollo de dos grandes áreas de investigación interdisciplinaria, como señala Soldano (2017). Por un lado, un área referida a la relación movilidad/accesibilidad y segregación, en la cual las condiciones de espacialidad de la práctica de desplazarse, en cuanto a lo infraestructural, y/o las condiciones y rasgos socioeconómicos de quienes habitan –y transitan– esos espacios adquiere centralidad en el abordaje (Lindon, 2002; Orfeuil, 2004; Soldano, 2008; Rofman, 2010; Avellaneda y Lazo, 2011; Liberali, Vidal-Koppman y Orduna, 2012; Palma Arce, 2010, 2017; Cosacov y Di Virgilio, 2018). Por otro lado, señala Soldano, se encuentra un área que propone considerar la práctica de desplazarse como productora y reproductora de tipos de sociabilidad y subjetividad/es vinculadas al viaje como experiencia

individual; experiencia que, desde el encuadre de la accesibilidad, recupera aspectos identificados con la corporalidad, sensorialidad, afectividad, motivaciones y deseos, entre otros, (Lazo, 2008; Kessler, 2009; Levstein y Boito, 2009; Le Breton, 2014, 2017; Romano, 2012; Zunino, 2014; Errauriz, 2014; Soldano y Perret Marino, 2015, 2017; Tapia, 2018; Tironi y Mora, 2018). Esta segunda área, en la cual se inscribe nuestra investigación, permite reconfigurar un “sujeto de estudio” distinto del utilizado desde la aproximación del transporte a la movilidad, en los términos señalados por Avellaneda y Lazo; en la medida que, se lo interpreta y construye desde una práctica de viaje que comprende otros aspectos además de los ligados a la racionalidad en la toma de decisiones en tanto usuario. Esta aproximación habilita a una diferenciación conceptual, en cuanto a la designación del sujeto de estudio entre el área de aproximación aquí adoptada y la que se enfoca en el transporte, como son la de “viajante” –viajero o viajera– (Le Breton, 2014, 2017; Soldano, 2017), y la de destinatario, conductor o usuario, más propios del análisis que realizan los expertos para el diseño e implementación de las políticas públicas sobre la movilidad (Salerno, 2012; Soldano y Perret Marino, 2015).

1.3.2. La corporalidad en la práctica de viaje

El viaje urbano es una experiencia corporal (Giddens, 2015 [1984]; Sennett, 1997), que puede incorporar la virtualidad (Tironi y Valderrama, 2018); singular y solitaria (Augé, 2009), de índole pública, pero que carga consigo también el significado de lo privado (Sennett, 2002) y lo íntimo, como ocultamiento, sin la espectacularidad de la época actual (Sibila, 2008); que construye y reconstruye sociabilidad y subjetividad (Soldano, 2017); y con ello estructura y transforma las condiciones de la ciudad como ensamblaje espacio-temporal (Lefebvre, 2013; De Certeau, 2000; Harvey, 1998), específicamente: la calle. La experiencia del viaje urbano implica poner en conexión múltiples “especies de espacios”: la cama, la habitación, el apartamento, la calle, la ciudad, entre otros, como describe Perec (1999), y los sentidos en torno a éstos.

La corporalidad como aspecto de la experiencia de moverse en la ciudad está siendo transformada. El viajante en las ciudades desde mediados de siglo XX, con la consolidación de la motorización en los medios de desplazarse, pasó a poseer “cuerpos pasivos”, como postula Sennett: “El viajero, como el espectador de televisión, experimenta el mundo en términos narcóticos. El cuerpo se mueve pasivamente, desensibilizado en el espacio, hacia destinos situados en una geografía urbana fragmentada y discontinua” (1997:20-21).

En esa pasividad del cuerpo también han sido alcanzadas las sensaciones, emociones y sentimientos de quienes viajan; en la medida que la sensorialidad y la emotividad se construyen en la experiencia de andar, y que son inherentes al desplazamiento cotidiano (Giddens, 2015[1984]); lo que no implica que las mismas no hayan estado presentes. Es así que el cuerpo adopta un rol pasivo; el viajero (conductor o pasajero), sentado como un espectador frente a una ventana –como si fuera una pantalla de televisión–, observa el entorno de su viaje –cuando es novedoso– con niveles mínimos de resistencia sobre avenidas y calzadas trazadas a tales fines.

Sin embargo, actualmente, el cuerpo como agente activo en el desplazamiento urbano ha tomado mayor protagonismo, debido a los cambios que las ciudades intermedias y metrópolis están experimentando a nivel mundial en términos de densidad y disposición poblacional que generan problemas de hipermovilidad (Sassen, 1991; Gutiérrez, 2009; Davis, 2014; Wacquant, 2015), y a la visibilidad de riesgos ecológicos, específicamente, en base a las economías del petróleo (Beck, 1998). Estos cambios condujeron a la implementación de políticas de movilidad sustentables y sostenibles que, por un lado, ponen el acento en medios de desplazamientos no motorizados individuales –peatonalización de áreas centrales, infraestructura de ciclovía y sistemas de bicicletas públicas, entre otros–, y por otro potencian el desplazamiento a través de medios de transportes masivos –recuperación de sistemas ferroviarios, sistemas de ómnibus, entre otros–, tanto a nivel mundial, latinoamericano y nacional (Pozueta, 2000; Montezuma, 2003; Amar, 2011; Rodríguez y Cruz, 2017; Tironi y Mora, 2018); donde el PIM-Rosario, es un caso (ETR, 2010) que desarrollamos y analizamos bajo estos criterios, entre otros, en el Capítulo Tercero.

En estas nuevas condiciones, la corporalidad toma centralidad en los desplazamientos urbanos, en la medida que el cuerpo se encuentra más expuesto en cuanto a su función atávica de agente de desplazamiento como a situaciones de interacción de mayor proximidad con otros cuerpos –en un colectivo o tren, en una parada de taxis o caminando en el área central–, y con ello, una implicación de un mundo de percepciones. La práctica corporal de moverse en la dimensión de la “experiencia de la velocidad”, como la definió Sennett (1997), reducir lo más posible la resistencia al movimiento generada por el cuerpo, de la época anterior, está perdiendo su hegemonía.

La centralidad de la corporalidad en la experiencia de desplazarse visibiliza también, a modo de paradoja, la inmovilidad de personas en las ciudades, y más allá (Gutierrez, 2009; Caldeira, 2012; Tapia, 2017). Como lo señala Augé, “mirándolo de cerca, nuestro mundo es quizá menos móvil de lo que parece. La profesión o la pobreza fijan una residencia a la

mayoría de los seres humanos” (2003:61). La movilidad con mayor impronta del cuerpo, también implica nuevas narcotizaciones de emociones y sensaciones durante los desplazamientos con motivos de las nuevas tecnologías de la comunicación, incluso, en el más universal de todos, que Tironi y Valderrama (2018) denominan: “el caminar idiótico”. Sin embargo, la narcotización no se reduce a la incorporación de nuevas tecnologías durante la práctica de movilidad, sino también, a nuevas formas de la experiencia de moverse sin resistencia, como los describe Sennett (1997), asociado a medios que están en auge bajo los modelos de movilidad sustentable y sostenibles, como es la exigencia por parte de los ciclistas de que se incrementen kilómetros de carriles específicos para transitar por la calzada, o incluso en la acera, denominados “ciclovías” y “bici-sendas”, respectivamente³⁶.

Probablemente, la siguiente frase de David Le Breton: “La condición humana ha devenido en condición sentada o inmóvil, ayudada por un sinnúmero de prótesis. No es pues de extrañar que el cuerpo sea percibido hoy como una anomalía...que algunos incluso sueñan con eliminar” (2017:18); siga aplicando para muchas de nuestras prácticas cotidianas. Sin embargo, en el campo de la movilidad urbana está en cuestión dado los cambios que venimos describiendo y que en el campo de las ciencias sociales, y más específicamente, desde la perspectiva de la accesibilidad en el paradigma de la movilidad, ha dado lugar a problematizaciones en torno a: género (Jirón, 2012; Jirón y Gomez, 2018; Herrera y Enguix Grau, 2019), edad (Trevignani y Videgain, 2016; Pautasi, 2017; Cortés-Morales y Christensen, 2017; Tapia, 2018), etnia (Grimson, 2005; Caggiano y Segura, 2014; Hirai, 2016); discapacidad, pero en forma escasa (Campos Medfina, *et al.*, 2019; Silva, *et al.*, 2019); sensorialidad y afectividad (Hernandez Lara, 2016; Rico y Segovia, 2017; Tironi y Mora, 2018), entre otras.

La corporalidad en la movilidad, con sus distintos rasgos –género, edad, discapacidad, percepciones, etnias, entre otras– y más allá de la proximidad creciente con otros viajantes puesta en juego en los desplazamientos urbanos, sigue siendo una experiencia individual en cuanto a solitaria e impersonal (Augé, 2009, 2010; Le Breton, 2014, 2017; Giddens, 1994), como características de una condición de época, que Augé denomina “sobremodernidad” (2003, 2007) y Giddens “modernidad radicalizada” (1994).

³⁶ Este es un reclamo que los viajantes de la muestra, que empleaban este medio de movilidad, dejaron como registro en sus diarios de viajes; en la medida que, ciclovías y biciesendas les habilitaba a moverse más tranquilos por la ciudad, pudiendo concentrarse en otras cosas –paisaje de la ciudad, por ejemplo– y no en el tráfico, como describimos y analizamos en los Capítulos Quinto y Sexto, principalmente. Este dato es significativo, en tanto que la ciudad de Rosario ha sido pionera a nivel nacional en la planificación e implementación de una política pública sustentable y sostenible en torno a un sistema de bicicletas, denominado actualmente “MI BICI TU BICI”, en el marco del PIM-Rosario, que analizamos en el Capítulo Tercero; que evidencia incidencia en las prácticas de movilidad de los viajantes de esta ciudad.

La práctica de desplazarse en la ciudad implica una experiencia de condición solitaria durante la mayor parte del día, generalmente, aunque en cada esquina, cuadra transitada o medio utilizado de transporte estemos próximos a otros cuerpos, vale decir, es “la soledad sin el aislamiento” (Augé, 2009:26). Lo solitario del viaje está asociado a la singularidad del viaje en nuestra corporalidad, pero también, desde los “planos” distintos de significados que tiene un mismo viaje, el espesor del mapa de nuestras rutinas diarias que fue siendo construido a lo largo del tiempo. En los términos que lo plantea Augé, analizando la experiencia de viajar en el metro de la ciudad de París, “se podrían distinguir varios planos de lectura (vida amorosa, vida profesional, vida familiar...), ellos mismos referidos, desde luego, a ciertas fechas claves” (2009:11). La soledad en la práctica implica una “sensibilidad” (Scribano, 2007), un espesor vinculado a capas de la sensorialidad, recuerdos, deseos, sueños, afectos, emociones y sentimientos (re)construidos por y en la historia personal (Le Breton, 1999, 2014; Scribano, 2007, 2009), que van más allá de los condicionantes sociales, que son de la impronta del viajante –“de ese viajero solitario” dice Augé–, algunas de las cuales están en el plano inconsciente de la acción –¿el olvido?– (Giddens, 2015 [1984]; Illouz, 2007), que la convierten en una experiencia individual, en un punto siempre inaccesible.

La impersonalidad como aspecto de la experiencia de desplazarse está asociada en la actualidad a una creciente organización de la vida cotidiana en torno a sistemas abstractos cada vez más extensos –sobre cálculos precisos de beneficios y riesgos– establecidos sobre sistemas expertos –y señales simbólicas–, que son “sistemas de logros técnicos o de experiencia profesional que organizan grandes áreas del entorno material y social en el que vivimos” (Giddens, 1994:37); las cuales generan condiciones de sociabilidad basadas en compromisos anónimos entre los agentes (Giddens, 1994:81). Giddens, en este sentido, desarrolla el caso de los sistemas de movilidad aéreos, en los cuales los turistas –viajantes– confían en poder unir origen y destino a través de un vuelo, desconociendo generalmente una buena cantidad de saberes adyacentes en cuanto a volar, hablar el idioma a visitar, sistema político o costumbres, entre otros, que son filtrados, para su simplificación, por los sistemas expertos, y que le brindan previsibilidad a la acción. Estos sistemas abstractos, que implican un creciente desanclaje espacio-temporal de la vida diaria –deslocalización–, fueron mutando la forma de la fiabilidad inherente a la vida social y su institucionalización de, una basada en lazos de confianza personales que deben construirse con el tiempo –ganarse la confianza–, en lo que Giddens denomina “compromiso de presencia” (1994:81), a una de predominancia impersonal, que es la fiabilidad en el sistema, la cual es independiente de quienes lo integren o interactúen, y que se basa en una condición reflexiva del actuar en la experiencia por parte

del individuo. Esa condición reflexiva de la práctica, señala Giddens, implica una acción de evaluación –examinación– permanente del actuar a la luz de nueva información, principalmente, de tipo científica provista por los sistemas expertos, que empuja la vida social hacia organizaciones impersonales y desancladas (1998:47), en la medida que cada vez más, los individuos desarrollan habilidades expertas en sus experiencias cotidianas, que no es más que poner en “intersección los sistemas expertos y la vida cotidiana” (1994:133).

La impersonalidad en la experiencia de desplazarse, implica que “Las rutinas estructuradas por los sistemas abstractos poseen un carácter vacío, no moral, y esto cobra validez en la idea de que lo impersonal inunda progresivamente lo personal” (Giddens, 1994: 116). Sin embargo, esto no implicaría solamente una disminución de la vida personal y en un incremento de la vida cotidiana a través de sistemas de organización impersonal, sino una transformación de la naturaleza de la vida personal en términos de copresencia –compromiso de presencia–. Es decir, la sociabilidad que se informaba sobre la lealtad y la autenticidad del trato en el tiempo con otro, en instancias de copresencia, –que después podía implicar instancias de no-copresencia–, se ha vaciado en función de la fiabilidad del sistema.

En el campo de la movilidad, opera un proceso de desmembramiento de prácticas tradicionales, de tipo personales, y una articulación de nuevas prácticas impersonales, marcadas por un creciente desanclaje que constituyen sistemas sociales más abstractos, en torno a sistemas expertos de tecnología creciente, muchos de ellos sistematizados e institucionalizados en políticas públicas y, que dan lugar a nuevas organizaciones rutinarias espacio-temporales, que se resuelven de modo impersonal. Este rasgo impersonal de la experiencia de desplazarse, fruto de una condición de racionalidad creciente que conduce a una burocratización de las rutinas en términos weberianos, no significa para Giddens, partiendo del postulado de Jürgen Habermas, en la cual la modernidad es “un proyecto inconcluso” de creación humana, el fatalismo de una ausencia de la autonomía y la espontaneidad del individuo en su acción (1994:131-132). Es decir que, el “yo” no puede ser disuelto en la fragmentación de la experiencia, en tanto controles que operan los sistemas expertos y abstractos; el individuo, en tanto “yo”, desde su reflexividad y autoidentidad puede recomponer su propia experiencia (1994:141), en una tarea dialéctica de corporalizar y re-localizar la práctica de desplazarse (1994:133). Sin embargo, la autonomía no es un rasgo de la experiencia de desplazarse, como lo son la corporalidad, soledad e impersonalidad descriptas; sino una posibilidad de/en la experiencia, en los términos aquí planteados, y que se desarrollarán en el último apartado.

1.4. Lo cotidiano construido desde las prácticas de movilidad. La perspectiva teórica de A. Giddens

En el campo de la teoría social los desarrollos sobre el actor, la práctica social y su función en las relaciones sociales que estructuran la vida cotidiana fueron muy vastos, principalmente desde mediados del último siglo (Corcuff, 2014). En los términos que lo desarrolla Sherry Ortner (2016), podemos señalar la existencia de tres corrientes en torno a la práctica social muy esquemáticas: las “condicionantes”, las “interaccionistas” y las “teorías de la práctica”, o como las define Philippe Corcuff, “teorías de las estructuras sociales a las interacciones” (2014:35). Las primeras de ellas, señala Ortner, postulan en términos generales que la estructura social, externa al individuo, sobredetermina la práctica de los actores, donde estarían comprendidas corrientes como el estructuralismo, el funcionalismo y el marxismo, entre otras. La perspectiva interaccionista, puso en entredicho la perspectiva anterior, “descartaba casi todos los condicionamientos estructurales y se centraba en una microsociología de las interacciones interpersonales” (Ortner, 2016:14), en la cual la propuesta de Erving Goffman (1967, 2009), probablemente, sea la más significativa. Finalmente, la última de las corrientes pretendió saldar esa contraposición a través de una relación dialéctica y no una oposición, entre la estructura y la práctica de los actores sociales; como también, el par heredado de la contraposición conceptual objetivismo-subjetivismo (Corcuff, 2014:20), reduciéndolo a momentos o aproximaciones al estudio comprensivo de “la dialéctica de la vida social” (Ortner, 2016:14). En esta última corriente, se encuentran las obras de Pierre Bourdieu (1977, 2004), Marshall Sahlins (1981), Norbert Elías (1982, 1990) y Anthony Giddens (2015 [1984], 1979), entre otros.

Entre estos autores que pertenecen a la tercera corriente, Anthony Giddens intentó combinar en su teoría de la estructuración, la relación dialéctica entre las estructuras sociales y la acción, a través de la noción de dualidad de estructura que define como

Estructura en tanto es el elemento y el resultado de la conducta que ella organiza recursivamente; las propiedades estructurales de sistemas sociales no existen fuera de una acción, sino que están envueltas inveteradamente en su producción y reproducción (2015[1984]:395).

En su teoría, Giddens se propuso “percibir las estructuras sociales desde el ámbito del movimiento”, como lo sintetiza Corcuff (2016:60), en donde la interacción social, comprendida por las conexiones entre la integración social –copresencia de los actores– y la integración sistémica –no copresencia de los actores– (2015 [1984]:122), reproduce y transforma, en modo permanente, las condiciones de la vida cotidiana a través de la acción

reflexiva de los actores. Esa interacción social se estructura, predominantemente, a través de prácticas rutinizadas –rutinas– de los agentes que son “la expresión saliente” de la dualidad de la estructura (2015 [1984]:122).

En *La constitución de la sociedad. Bases para la teoría de la Estructuración* (2015[1984]), Giddens hace hincapié en la necesidad de comprender las conexiones de la vida cotidiana, y su estructuración, atendiendo al aspecto corporal de la acción de los agentes, y más específicamente, lo referido al desplazamiento rutinario en la construcción de lo cotidiano. Por tal motivo, será abordada centralmente en este apartado para problematizar los aspectos de la construcción y reproducción de la cotidianidad a partir de la rutinización de los desplazamientos, y más allá –sin que ello no implique echar mano de otras obras del autor.

La relevancia de la corporalidad a lo largo de *La constitución de la sociedad*, y la centralidad que esta obra tiene en el constructo teórico del autor, implicó un reconocimiento y diferenciación conceptual por parte de Giddens frente a los cambios que se han ido dando en el último tiempo, y que es sustancial a los objetivos de la investigación, con relación a la noción de género (Butler, 2002; Kaufmann, 2011; Rico y Segovia, 2017). Giddens, en una entrevista realizada por Bernd Kiessling en el año 1988, cuatro años después de publicada la obra mencionada, señala:

Estamos obligados a adaptar nuestro aparato categorial al desarrollo social. ¡Piense Ud, solamente en el movimiento de mujeres! *Los sujetos humanos son siempre sujetos específicos de género, bien hombres o bien mujeres*. Si hoy tuviera que escribir otra vez *The Constitution of Society*, consideraría esta diferencia en mayor medida junto con sus consecuencias para la teoría de la sociedad; precisamente porque considero al movimiento de mujeres más influyente que, por ejemplo, el tradicional movimiento de los trabajadores (Aronson y Conrado, 1999: 68).

En la vida cotidiana actual, además de los profundos cambios en torno al género, y anterior a éste, se opera un proceso de desmembramiento de prácticas tradicionales y una articulación de nuevas prácticas marcadas por un creciente desanclaje, instituido –e instituyente– por sistemas sociales más abstractos, en torno a saberes expertos y señales simbólicas (Giddens, 1994), que da lugar a nuevas organizaciones sociales espacio-temporales más extensas, estructuradas en contextualidades de copresencia y no-copresencia, con incremento de esta última opción, ya desarrollados en otros apartados (Giddens, 2015 [1984])³⁷. Estos cambios, señala Giddens, tienen una incidencia trascendental para la estructuración de la actividad social en el campo de los desplazamientos cotidianos:

³⁷ “Relaciones con los que están físicamente ausentes, según dije, suponen mecanismos sociales distintos de los incluidos en contextos de copresencia. Debemos atender aquí a algunas cuestiones básicas sobre la

La mecanización del transporte fue el principal factor que llevó a las formas impresionantes de convergencia espacio-temporal...Pero la ruptura más radical y determinante en la historia moderna (cuyas consecuencias están lejos de haberse agotado hoy) es la separación entre los medios de comunicación, gracias al desarrollo de las señales electrónicas, y los medios de transporte, que incluyen siempre, por un medio u otro, *la movilidad del cuerpo* (Giddens, 2015[1984]: 155).

Este desanclaje, provisto por la incorporación de saberes expertos que desarrollan sistemas sociales abstractos, implica una profunda transformación de la vida cotidiana³⁸, en la medida que habilitan –y obligan– resoluciones de manera individual –*intensionalidad*– en contextos de influencias globalizantes –*extensionalidad*–. En cuanto al campo de la movilidad, sostiene Giddens, esta situación se evidencia en términos de disponibilidad de presencia –coincidir con otro en situación de copresencia– con la que cuenta un individuo actualmente (2015 [1984]: 155). Por un lado, hubo un aumento de la cantidad de medios de movilidad –sistemas de taxis, colectivos, aviones, monopatines eléctricos, entre otros– que le permiten a un actor la copresencia (en términos de lo que es la estructura social y de lo que está informado de ella al actor) y, por otro lado, acrecentó las asimetrías sociales dada las mayores extensiones de los sistemas sociales abstractos, y las diferenciaciones individualizantes –verticales y laterales– contenidas en ellos.

En relación a estas nuevas condiciones y prácticas de la vida cotidiana, Giddens señala en *Modernidad e identidad del yo*, que en las propiedades estructurales de las sociedades actuales que “al tiempo que ofrecen posibilidades de emancipación, crean mecanismos de supresión más bien que de realización del yo” (1995:15). Esta sentencia invita a identificar en el marco de la teoría de la estructuración, bajo el principio de “dualidad de la estructura”, mecanismos de supresión y de posibilidad para la autonomía individual –una forma de emancipación– en la vida cotidiana contemporánea, y más específicamente, en relación con la <<movilidad del cuerpo>> por su centralidad en la vida diaria.

estructuración de las instituciones. Estas presentan un aspecto <<lateral>>, en particular en el mundo moderno, a causa de la enorme expansión del distanciamiento espacio-temporal de una actividad social en la era contemporánea. Pero plantean también, una vez más, el problema de la historia, porque los otros ausentes incluyen generaciones pasadas cuyo <<tiempo>> puede ser muy diferente del tiempo de quienes bajo algún aspecto se ven influidos por residuos de sus actividades” (Giddens, 2015[1984]: 72).

³⁸ Giddens aborda con profundidad, en varias de sus obras posteriores a *La constitución de la sociedad*, otros ámbitos donde se produce esta dinámica, ámbitos tales como: “la intimidad” (1998), “el si-mismo” (1996), “identidad del yo” (1995), “estilo de vida” (1995), entre otros que podrían citarse. En todas ellas, aparece la tensión entre los constreñimientos de la estructura social y la emancipación individual.

1.4.1. Sendas diarias: rutinización en el cuerpo

El desplazamiento, en tanto acción, “es un proceso continuo, un fluir en el que el registro reflexivo que el individuo mantiene es fundamental para el control del cuerpo que los actores de ordinario mantienen de cabo a cabo en su vida cotidiana” (Giddens, 2015 [1984]:46). La acción, implica autonomía y dependencia en base al poder que todo actor o agente, entendido como “sujeto humano global localizado en el espacio-tiempo corpóreo del organismo vivo” detenta en una situación de la vida social (Giddens, 2015[1984]:86).

La vida cotidiana adopta, en parte, desde la propuesta de Giddens, una dinámica de “regiones”. La regionalización³⁹, como el autor denomina a esta dinámica, implica la estructuración de trayectorias rutinizadas, construidas a partir de “sendas diarias”: recorridos espacio-temporales de actores individuales, sobre las cuales no tienen control pleno, en términos del registro de racionalización de lo que hacen (Giddens, 2015 [1984]:162).

La regionalización supone también, la intersección con trayectorias diarias de otros actores, generando una distribución de “encuentros”⁴⁰ –copresencia– a lo largo de las sendas diarias, que adoptan la dinámica de “sedes”. Las sedes son “<<lugares de parada>> donde la movilidad física de trayectorias de agentes se suspende o es reducida por la duración de encuentros u ocasiones sociales...donde hacen intersección las actividades de rutina de diferentes individuos” (Giddens, 2015 [1984]:151). Las sedes no son los “destinos” de quienes viajan, las sedes son la contextualidad del viaje con otros, el encuentro. Sin embargo, es necesario aclarar, que no todos los encuentros tienen el mismo “tinte o ethos social” al interior de una sede, en ellas se superponen encuentros de mayor o menor “compromiso convencional” entre los actores (Giddens, 2015 [1984]:108-109).

Los destinos en la movilidad, diferente a las sedes, son aquellos lugares a donde se quiere arribar, y están definidos por la “razón” que esgrime del desplazamiento realizado quien se traslada –pudiendo existir bajo una misma razón varios destinos–⁴¹. La razón es “un momento reflexivo de atención de un sujeto...que sucede cuando alguien es invitado por otro

³⁹ “<<Región>> se puede emplear a veces en geografía para denotar un área físicamente deslindada sobre un mapa de los caracteres físicos del ambiente material. No es esto lo que entiendo por ese término, que, en el uso que le doy aquí, siempre connota la estructuración de una conducta social por un espacio-tiempo” (Giddens, 2015[1984]: 154)

⁴⁰ “Encuentros son fenómenos secuenciados que se interpolan en la serialidad de una vida cotidiana, que le dan forma. Las propiedades sistemáticas de encuentros se pueden remontar hasta dos características principales: abrir y cerrar, y tomar turnos” (Giddens, 2015[1984]:105).

⁴¹ La incorporación del concepto “destino” para las sendas diarias no es tomado de la obra de A. Giddens aquí desarrollada para vertebrar el marco teórico de la investigación, sino que es tomada de la EOD/2008 (2011), respondiendo a una decisión metodológica de análisis y exposición. En la obra del autor (Giddens, 2015[1984]) lo aquí considerado bajo el concepto destino aparece vinculado a las siguientes definiciones: “núcleo físico” (p.155), “centros principales” (p.163), entre otras.

a citar <<una razón>>...de ciertos aspectos de su actividad, o en general, a explicarlo” (Giddens, 2015 [1984]:107)⁴². Las razones, en términos generales, pueden diferenciarse entre “obligatorias” y “no obligatorias” en relación con la observancia de reglas que hacen a la reproducción de sistemas sociales más extensos –expresan, en parte, el carácter de una región– en el que el individuo interviene. Esta diferenciación en las razones –obligatorias y no-obligatorias– operan de modo general pero no uniforme, en la medida que constriñen o habilitan en relación a las condiciones físicas corporales y medios disponibles de los actores.

La naturaleza de un constreñimiento es históricamente variable, como lo es la de las cualidades habilitadoras generadas por la contextualidades de una acción humana. Es variable en relación a las circunstancias materiales e institucionales de una actividad, pero también en relación con las formas de entendimiento que los agentes poseen acerca de esas circunstancias (Giddens, 2015[1984]:209).

Las razones esgrimidas por un actor en sus desplazamientos diarios no son el único sentido de sus movi­lidades, en ellos sucede lo vinculado a la “motivación” de los viajes. “Si razones denotan los fundamentos de la acción, motivos denotan deseos que la mueven” (Giddens, 2015 [1984]:43-44). Los motivos proveen “planes generales o programas sobre los cuales se escenifica un espectro de conductas” (2015[1984]:44) por parte de los actores para distintos aspectos de su vida cotidiana. A diferencia de las razones, las motivaciones no están presentes en la conciencia continua del actor –racionalización o registro reflexivo– durante la acción; permanecen en su inconsciente –dimensión–, y se presenta como una dimensión significativa al actor cuando la rutina se ve interrumpida en su continuidad, y con ello, interpelado en los deseos que la impulsan⁴³. “Motivos alcanzan un dominio directo sobre la acción sólo en circunstancias relativamente inusuales, en situaciones que de algún modo quiebran la rutina” (2015[1984]:44). En este sentido, Giddens manifiesta que los procesos de regionalización individual no deben ser entendidas (reducidas) como un mero escenario donde actores solo responden a una reproducción pautada de la vida cotidiana, con grados diferentes de conciencia sobre el cuerpo y afectividad, sino que debe reconocer también la presencia de deseos en la conducta cotidiana del individuo –rutinización–. La dimensión motivacional –inconsciente– pudiendo operar de manera autónoma, lo hace con cierta dificultad por ubicarse casi exclusivamente en el plano inconsciente, a pesar de su preeminencia en y para la vida social. En esta dimensión inconsciente de la acción, se presenta la mayor falta de las ciencias

⁴² Esta acción reflexiva fue aplicada a través de la técnica del “Diario de Viaje”, lo que permitió a los viajeros enunciar razones de sus viajes diarios. Esta técnica será desarrollada en el Capítulo Segundo.

⁴³ “Buena parte de nuestra conducta cotidiana no reconoce motivación directa. Mientras que actores competentes casi siempre pueden ofrecer un informe discursivo sobre las intenciones y las razones de su actuar, no necesariamente podrán aducirlo sobre sus motivos” (Giddens, 2015[1984]:44).

sociales en su tarea emancipadora –en tanto saber experto–; es decir, la falta de un trabajo “interpretativo general de la motivación de las rutinas de la vida diaria” (Giddens, 2015 [1984]:157) la cual es necesaria para un ejercicio mayor de autonomía por parte de las personas en la organización de sus rutinas, y específicamente, en la movilidad como centralidad de la cotidianidad⁴⁴. De modo contrario, el saber socialmente disponible se impone acríticamente sobre los individuos, estructurándolos –sepultándolos– en la gestualidad, posturas y percepciones corporales regladas por los sistemas sociales extensos de las sociedades contemporáneas, con base creciente en sistemas expertos –poder administrativo–. Por ello, Giddens (1998) desarrolla y analiza uno de los ejemplos más notorios de autonomía motivacional, que se traduce a la corporalidad de la acción, referido a la elección de la sexualidad de un individuo, donde el saber psicológico –en tanto sistema experto– abrió las puertas a la consciencia individual.

Volviendo sobre la noción de sedes, éstas van más allá de la estructuración de la vida social en términos de exclusiva copresencia, en la medida que implican también a quienes no están: la “ausencia” de otros cuerpos (una forma de no-copresencia en contextos de integración social). Giddens señala en este sentido que “Las propiedades físicas del cuerpo y de los medios en que se mueve otorgan inevitablemente a la vida social un carácter serial y limitan las modalidades de acceso a otros <<ausentes>> por un espacio” (2015[1984]:164). Esta condición de las sedes, también como dinámica social de la ausencia, por las condiciones del cuerpo y los medios disponibles para realizar las rutinas diarias que tienen los viajantes, manifiesta una contextualidad intrínseca entre integración sistémica (no-copresencia) e integración social (copresencia) de las sociedades modernas en entornos de desanclaje creciente, principalmente, a través de las políticas públicas –y estatales– que operan como poderes administrativos limitantes para la serialidad de la vida cotidiana (a modo de constreñimientos). Esta condición de integración sistémica de las sociedades actuales, producida, en parte, por las políticas públicas en base a sistemas expertos cada vez más complejos, implica que también, las sedes y diferentes contextualidades, son proporcionadas a los actores por otros actores en posiciones estratégicas en la estructura social, indica Giddens (2015[1984]:64); y serán ellos quienes la utilizarán, o no, otorgándole condiciones de copresencia y ausencia –dualidad de la estructura–⁴⁵.

⁴⁴ En este postulado: “El hecho de que los seres humanos teorizan sobre su acción significa que, así como la teoría social no fue un invento de teóricos sociales profesionales, así las ideas producidas por esos teóricos inevitablemente hacen realimentación sobre la vida social misma” (Giddens, 2015[1984]:63).

⁴⁵ En las políticas de movilidad, equipos expertos y cuadros técnicos disponen de un poder estratégico sobre los principios de estructuración de la vida cotidiana, al establecer las reglas y recursos que los destinatarios van a

Las condiciones de las sendas diarias y las sedes denotan el modo en que las regionalizaciones individuales se ordenan al interior de sistemas sociales más extensos (extensionalidad), reproduciendo –en cierta medida– aspectos institucionalizados de este último, lo que Giddens denomina “el carácter” de una región⁴⁶ (2015 [1984])⁴⁷. Actualmente, los sistemas sociales son más extensos que en otros momentos de la historia humana, alcanzando límites globales –algunos de ellos–, aunque los más generalizados están contenidos en la extensión del estado-nación de economía capitalista (Giddens, 2015 [1984]: 222-227). A fin de explicar a qué refiere con el carácter de una región, Giddens señala que, previo al desarrollo del capitalismo, en muchas sociedades, las regiones individuales estaban circunscriptas a un lugar físico, “el hogar”, de modo que las rutinas familiares y de producción se daban en partes distintas de una misma vivienda. El capitalismo de la revolución industrial generó una diferenciación global de los sistemas sociales familiares y de producción, separando el hogar y el lugar de trabajo, implicando la aparición de nuevas regionalizaciones en torno a nuevos desplazamientos, que implicaron nuevos destinos –fábrica, escuela, entre otros–, nuevas razones de viajes, nuevas sedes –la calle, como escenario principal del encuentro–, y nuevas ausencias –personas con discapacidad, desocupados, entre otros, que no accedían a los nuevos “lugares” institucionalizados y no institucionalizados– (Giddens, 2015[1984]:154-155).

Otro rasgo de una región es su “forma” –estructuración de movilidad física y sedes–, la cual refiere a la existencia de fronteras en la vida social, que en la mayoría de los casos, señala Giddens, provienen de “marcadores físicos o simbólicos”⁴⁸, que adoptan la expresión de constreñimientos sociales en las rutinas individuales. Estos “marcadores” –mojones fronterizos– actúan en la movilidad cotidiana individual acotando las opciones de recorridos, como también, las opciones de “posturas” y “gestualidad” del cuerpo en el encuentro con

emplear para las prácticas de movilidad, y más allá; afectando la autonomía individual (Zunino, 2000). Aquí reside parte del sentido de analizar la práctica de movilidad cotidiana urbana en torno a los márgenes de autonomía en esta investigación, es decir, indagar qué recursos y reglas para los desplazamientos urbanos fueron diseñados e implementados por los equipos técnicos del ETR/EMR en el PIM-Rosario, en tanto agentes estratégicamente situados en la estructura social; y de qué modo fue operado por los destinatarios –viajantes– para organizar sus prácticas de viaje, generando mayores márgenes de autonomía individual o no.

⁴⁶ “Por el <<carácter>> de una regionalización denoto los modos en que la organización espacio-temporal de sedes se ordena en el interior de sistemas sociales más amplios” (Giddens, 2015[1984]:153).

⁴⁷ Para el caso de nuestra investigación, las regionalizaciones de los viajantes, estructuradas sobre sus prácticas de movilidad individual urbana, expresan el carácter –se organizan– del sistema de movilidad provisto por el PIM-Rosario, y más allá de éste, sobre otros sistemas sociales que el primero –PIM-Rosario– no atiende, restringiendo las autonomías individuales. Este análisis y caracterización se desarrolla en el Capítulo Cuarto y Quinto de esta tesis.

⁴⁸ “Por <<forma>> de la regionalización entiendo la forma de las fronteras que definen la región. En la mayoría de las sedes, las fronteras que separan regiones tienen marcadores físicos o simbólicos” (Giddens, 2015[1984]: 153).

otros durante los desplazamientos (sedes). En consecuencia, se constituyen en referencias para el mantenimiento y estructuración de la “seguridad ontológica” de cada individuo en las instancias de interacción social en los encuentros (Giddens, 2015 [1984]:155-158). La seguridad ontológica, “es una búsqueda desesperada de organizar <<operaciones de seguridad>> para rescatar sentimiento de autoestima en la puesta en escena de rutinas” (Giddens, 2015 [1984]:157), la cual proviene de organizar “rutinas predecibles” (p.85); de allí la centralidad de la “rutinización” para entender la vida diaria. Estas operaciones de seguridad, que buscan reducir la angustia y aumentar la confianza de la vida diaria individual, implican que “existe una participación afectiva profunda, aunque difusa, en las rutinas de la vida cotidiana de los actores (agentes)” (Giddens, 2015 [1984]:159), que forman parte del “ethos social” de las sedes y encuentros. El ethos social en estas instancias implica la utilización de un saber aprendido: “un saber mutuo”, a través del cual implementan las operaciones de generación de confianza. Este saber mutuo, que tiene un aspecto tácito –saber práctico o reflexivo– y uno asequible racionalmente al actor (Giddens, 2015 [1984]:359-360) que se elabora a partir de la interacción en situaciones de copresencia colaborativas y restrictivas; opera junto a “saberes expertos” –de tipo general y específico al sistema en el que está participando–; un “saber práctico” vinculado con habilidades corporales –independiente a la condición de copresencia–, y “saberes producidos” por las sanciones a sus estrategias al actuar⁴⁹, que componen el entendimiento del agente en la interacción social, su saber propio.

El grueso de los <<reservorios de saber>>, según la expresión de Schutz, o de lo que prefiero denominar *saber mutuo* que forma parte de encuentros, no es directamente asequible a la conciencia de los actores. La mayor parte de ese saber es de carácter práctico: es inherente a la capacidad de <<ser con>> en las rutinas de una vida social (Giddens, 2015 [1984]:42).

Este saber mutuo que se compone y expresa la presencia de la dimensión afectiva en la rutinización de la vida cotidiana –en sendas diarias y encuentros–, se estructura a través de “percepciones” o “esquemas de percepción”, contruidos en contextos sociales a través de la experiencia de cada uno de los actores. Las percepciones, compuestas por sentimientos, emociones y sensorialidad, que operan en la dimensión reflexiva de los individuos, se traducen en escenificaciones corporales por medio de “gestos” y “movimientos corporales”,

⁴⁹ Los saberes utilizados para la interacción social se nutren y componen de reglas –además de recursos– que no implican, necesariamente, una reproducción automática; lo que significa que desatender una regla, por omisión o por actuar conscientemente contra ella en una estrategia que se da el actor, implica la sanción, y con ello, pasa a formar parte del saber propio, es un “saber producido” por el actuar distinto de los “saberes disponibles” (Giddens, 2015[1984]:125). La siguiente frase, permite esclarecer, en parte, esta idea con relación a los saberes: “Reglas denotan por un lado constitución de sentido, y, por otro, la sanción de modos de conducta social” (Giddens, 2015 [1984]:55).

que funcionan como “marcadores” (límites) que abren y cierran la interacción –serialidad de la vida cotidiana (Giddens, 2014 [1985]:107)–, tales como la región anterior (rostro o “trabajo facial”) y la región posterior (espalda) del cuerpo, que implican exposición (a establecidos y/o pares) y ocultamiento (a extraños o inferiores) del propio ser frente a otros, indicando sentimientos de confianza o angustia (Giddens, 2015 [1984]:117,156-170). En suma, todos estos elementos del saber mutuo, implican en tanto seguridad ontológica la “expresión de autonomía de gobierno corporal dentro de rutinas predecibles” (2015 [1984]:85).

La postura viene a ser la síntesis de la relación entre lo sabido –saber propio– por el actor de la vida social y el cuerpo en situaciones de copresencia. “Postura incluye aquí muchas modalidades sutiles de movimiento corporal y gesto, así como la trayectoria más general del cuerpo por los sectores regionales de las rutinas diarias” (Giddens, 2015 [1984]:117-118). La postura de un individuo tiene la diversidad que le confiere la intervención de su senda diaria espacio-temporal en la complejidad vertical –simultaneidad– y lateral –extensión– de la interacción social definida por las posibilidades de la totalidad societaria e intersocietaria en que vive, y su senda de vida o ciclo de vida. En las sociedades contemporáneas, a diferencia de lo que sucede en aquellas donde integración social e integración sistémica son más o menos equivalentes y la acción –en tanto postura– presenta una “estratificación delgada”, los individuos pueden poseer una postura simultánea en un espectro vasto de zonas,

en el hogar, el lugar de trabajo, el vecindario, la ciudad, el Estado nacional y en un sistema mundial, y todas ellas exhiben aspectos de integración sistémica que cada vez más vincula los detalles menores de la vida cotidiana a fenómenos sociales de una extensión espacio-temporal enorme (Giddens, 2015 [1984]:117-118).

Estas dos totalidades societarias hoy coexisten en muchas partes del mundo, nuestro país (Soldano y Perret, 2017), y la ciudad de Rosario, objeto de esta investigación, expresada en las rutinas diarias de sus habitantes, abordadas desde la problemática de la segregación en el campo de la movilidad (Liberali, Vidal-Koppman y Orduna, 2012; Palma Arce, 2010, 2017; Cosacov y Di Virgilio, 2018) –Vilma, una viajera, fue el caso más significativo en nuestra investigación–. Es en este punto, donde la noción de ausencia y de ausente, toma otra dimensión y sentido.

Volviendo sobre el concepto de marcadores simbólicos de regiones y sedes, vinculado al aspecto de la “duración”⁵⁰ de una región, Giddens señala como significativo para la vida social la zonificación, en tanto frontera temporal. Si bien el autor no brinda una definición precisa, sino más bien realiza un despliegue de ejemplos, puede interpretarse a la “zona” como el uso del espacio en función de la organización temporal ampliamente adoptada por la sociedad para la estructuración de las rutinas cotidianas por parte de los individuos. En este sentido, Giddens señala que la gran “frontera de actividad social”, en parte mitigada por los avances tecnológicos, ha sido la división entre noche y día. Sin embargo, hay otras zonificaciones que mantienen su vigor en la estructuración de las conductas cotidianas, como es la existencia de “zonas semanales y diarias...tan puntillosamente categorizadas. Muchas rutinas ocurren a intervalos precisos de siete días” (Giddens, 2015 [1984]:153), componiendo las condiciones de obligatoriedad y no-obligatoriedad de las razones de desplazamiento. Es necesario agregar que, dentro de tipos de zonificación, aparece de modo significativo para nuestra investigación, la división del año en estaciones, dado que dan lugar a distintas estructuraciones de rutinas, sendas diarias y medios de movilidad en los individuos.

1.5. La autonomía en la vida cotidiana. La rutina como posibilidad

La movilidad cotidiana urbana desde el siglo XIX está cada vez más regulada por las políticas públicas de desplazamiento que diseñan e implementan las agencias estatales (Berman, 1988; Sennet, 1997). A su vez, en los últimos años, la problemática de la movilidad cobró una renovada importancia (Urry, 2000; Sheller y Urry, 2006; Widmer y Schneider, 2006; Amar, 2011) a partir de los evidentes cambios que experimentan las ciudades a nivel mundial, regional y local –densidad, segregación, extensión espacial, hipermovilidad e inmovilidad, nuevos atravesamientos tecnológicos, entre otros– que fueron planteados en los apartados anteriores. Por tal motivo, se registra en las administraciones estatales locales–ciudades y metrópolis–, bajo los términos de la sustentabilidad, un proceso de diseño e implementación de nuevas políticas públicas de desplazamiento, que abandonan una perspectiva enfocada en el transporte por una perspectiva de movilidad, la cual toma al individuo como unidad de medida y no a los flujos vehiculares (ETR, 2010; Salerno, 2012; Avellaneda y Lazo, 2011). Perspectiva de movilidad que tiene a la autonomía individual entre

⁵⁰ “El tiempo nocturno era una <<frontera>> de actividad social tan acusada como puede haberlo sido cualquier frontera espacial. Sigue siendo una frontera, por así decir, sólo escasamente poblada. Pero la invención de medios potentes y sistematizados de iluminación artificial ha ampliado notabilísimamente las potencialidades de escenarios de interacción en horas de la noche” (Giddens, 2015[1984]:152). Como se verá en los Capítulos Cuarto, Quinto y Sexto, la noche en las sendas diarias sigue teniendo su fuerza simbólica.

los objetivos centrales de las prácticas de desplazamiento (ETR, 2010; Amar, 2011; Sadik-Khan y Solomonov, 2016; Tironi y Mora, 2018).

Operar sobre la autonomía del individuo, entendida como autogobierno, a través de las políticas públicas –como el caso en estudio– implica adentrarse en una de las contradicciones centrales en el campo de las ciencias sociales (Schneewind, 2009), sin desconocer otras. Dicha contradicción, abordada en distintas épocas (por autores tales como T. Hobbes, J. Locke, J.J. Rousseau, E. Kant, entre otros), refiere a que las condiciones que el Estado establece para la vida en sociedad a través de sus acciones –las políticas públicas son una de ellas– restringen la autonomía del individuo en pos de un orden social que asegure su supervivencia y la del colectivo. A pesar de los esfuerzos filosóficos y teóricos la contradicción sigue vigente (Baumann, 2007; Beck, 1998; C. Castoriadis, 1983; Sennett, 2006; Giddens, 2015 [1984]; Salcido Serrano, 2015) y funcionará como una de las hipótesis de fondo que recorrerá esta investigación.

Las políticas públicas en el campo de la movilidad son diseñadas por equipos técnicos que trabajan con un registro racional predominantemente cuantitativo/utilitarista de las experiencias de desplazamiento de los “usuarios” (dimensión consciente), vinculado a lógicas de oferta y demanda y ordenamiento espacial de cuerpos y mercancías (poder administrativo), provista desde conocimientos expertos como la ingeniería, arquitectura, economía y geografía, entre otros (Salerno, 2012; Avellaneda, 2011; Avellaneda y Lazo, 2011), que terminan fragmentando la experiencia de movilidad, al desatender aspectos de otras dimensiones de esta experiencia, tales como, la sensorialidad, corporalidad, emotividad, entre otras.

La problemática de la autonomía individual en la vida cotidiana para el campo de los estudios urbanos no es una temática sólo actual (Salcido Serrano, 2015; Rico y Segovia, 2017), ya estaba presente en sus comienzos. Simmel lo manifiesta con claridad:

Los problemas más profundos de la vida moderna se derivan de la demanda que antepone el individuo, con el fin de preservar su autonomía e individualidad de su existencia, frente a las avasalladoras fuerzas sociales que comprenden tanto la herencia histórica, la cultura externa, como la técnica de la vida (Simmel, 1988:47).

La autonomía, desde una aproximación filosófica moderna, es entendida fundamentalmente, como la capacidad individual de autodeterminación o autogobierno en condiciones de dependencia, como lo propone J.B. Schneewind en su obra *La invención de la Autonomía* (2009). Giddens se ha ocupado de examinar el vínculo entre las ciencias sociales y los problemas filosóficos; en la medida que las primeras no pueden desarrollarse al margen de

ciertos conceptos y principios filosóficos, si bien no por ello constituyen saberes puramente especulativos, por cuanto solo pueden ser validadas a través del esclarecimiento de procesos concretos de vida social (Giddens, 2015 [1984]:19). El tema de la autonomía en la estructuración de la vida cotidiana recorre gran parte de la obra de este autor (1993, 1994, 1995, 1996, 1998, 2015[1984]).

Giddens introduce el concepto de una “autonomía racional de la acción” (Giddens, 1993:163), a través del cual considera la autonomía individual como una posibilidad que se inscribe en la vida cotidiana, en tanto proceso de integración social y sistémica, que se enmarca en relaciones de dependencia (2015 [1984]:62) y que pueden transformarse en el marco del poder que detentan los actores o colectividades (2015 [1984]:54). Giddens, en *Transformaciones de la intimidad. Sexualidad, amor y erotismo en las sociedades modernas* (1998), señala que: “La autonomía es la capacidad de los individuos de reflexionar por sí mismos y de autodeterminarse: deliberar, juzgar, elegir y actuar en diversos modos posibles de acción” (1998:111); y agrega que la autonomía sólo es posible en las sociedades modernas, debido al alto grado de discursos provistos por sistemas expertos disponible para los individuos; discursos que les permiten desarrollar ciertas condiciones de reflexividad, que pueden dar lugar a procesos de emancipación. En relación a estas nuevas condiciones y prácticas de la vida cotidiana, Giddens manifiesta en *Modernidad e identidad del yo* que “las instituciones modernas, al tiempo que ofrecen posibilidades de emancipación, crean mecanismos de supresión más bien que de realización del yo” (1997:15). Esta sentencia invita a identificar en el marco de la teoría de la estructuración –bajo el principio de dualidad de la estructura– mecanismos de supresión y de posibilidad para la autonomía individual.

Si bien la autonomía, en los términos que la describe Giddens, constituye un acto reflexivo y, a su vez, prácticas sociales, “la emancipación presupone la autonomía de acción” (Giddens, 1997:110). La autonomía individual implica, como posibilidad, un proceso de reorganización personal frente a la fragmentación impersonal de una experiencia social, una acción de reconocimiento y/o autoconciencia frente a lo inconsciente de un agente social e históricamente situado, por medio de la crítica –externa e interna–, a partir de la cual es posible recrear un discurso propio a través de recursos reflexivos. Tales recursos no solo suponen una acción de reflexión, sino que tienen lugar a partir de un cuerpo, en cuanto “soporte biológico” –necesidades y sensorialidad– (Castoriadis, 1983) y construcción histórico-social, y de una experiencia vivida y viva social y singularmente (emociones y sentimientos), que implican prácticas. El discurso propio y la práctica corporal, construida desde la autonomía, tiene lugar frente a un Otro, respecto del cual surgen relaciones de

cooperación, conflicto o contradicción (Giddens, 2015 [1984]:222-240). El discurso propio da lugar a mi *ley*, a mi auto-regulación en el marco de la vida social (autogobierno/autodeterminación). Como acto fundacional, puede dar espacio a acciones – posturas, gestos, desplazamientos, ausencias– de larga duración o repetitivas, que no necesariamente deben ubicarse en el plano de la consciencia para poner en ejercicio la autonomía, y puede impulsar, por otra parte, instancias de acciones colectivas – “intersubjetivas”– en la medida que la autonomía individual se construye *desde y con* otros agentes que comparten saberes análogos (mutuos) –de tipo expertos, señales simbólicas, entre otros– (Giddens, 1995:44).

La teoría de la estructuración –teoría que proporcionará el marco teórico de nuestra investigación– hace hincapié en la necesidad de comprender las conexiones de la vida cotidiana atendiendo a la dimensión corporal de la acción de los agentes, en su desplazamiento para construir lo cotidiano. La noción de *dualidad de la estructura* implica reconocer, por un lado, una estructuración de la vida cotidiana de las sociedades modernas en base a crecientes sistemas abstractos en los procesos de rutinización, en la cual el Estado asume un rol fundamental a través de políticas públicas en torno a sistemas expertos (poder administrativo que busca serialidad y control de los individuos fragmentando las experiencias); y, por otra parte, la posibilidad de un uso y recreación autónoma de las reglas y recursos que proveen los mismos sistemas, a partir de ciertas condiciones de reflexividad de los individuos, que habilita la auto-regulación reflexiva, ofreciendo instancias de emancipación, en cuanto reorganización autónoma de la experiencia.

Pensar en términos de autonomía individual en las experiencias de movilidad en las condiciones de sociedades actuales que venimos describiendo, para Giddens implica, como ya fue desarrollado anteriormente –ver apartado 1.3–, una reorganización personal de la experiencia de desplazarse, frente a un proceso creciente de fragmentación o desmembramiento de la misma, en cuanto disociar, aislar, y finalmente, simplificar, los elementos reflexivos, corporales e inconscientes que estructuran la acción (Giddens, 2015 [1984]), a través de los sistemas abstractos y sistemas expertos (1994), generando condiciones de desanclaje –deslocalización– e impersonalidad de la acción, que remiten a una descorporalización de la acción, un “desmembramiento” literal de la misma, y pérdida de fiabilidad en los compromisos de copresencia –una forma de seguridad ontológica–, debilitando las instancias de sociabilidad en la vida cotidiana, donde la perspectiva euclidiana de los desplazamientos señalada por Soldano y Perret Marino (2015) es un ejemplo, entre otros.

En este sentido, la autonomía individual como posibilidad, y no como rasgo, de la experiencia de desplazarse, Giddens lo expone en la Sección VI de su libro *Consecuencias de la modernidad* (1994), señalando que implica una reorganización del actor del “yo” en la rutina, desmembrado en la fragmentación de la experiencia por parte de los sistemas expertos (1994:141), que implica, una re-localización de la acción que ponga la centralidad de la misma en la corporalidad, de modo de construir fiabilidad –seguridad ontológica– en instancias de copresencia de modo de personalizar la vida cotidiana. Esta tarea implica un rol activo del actor en la rutina diaria de: reanclaje de los sistemas sociales abstractos a través de construir lazos de familiaridad –en cuanto afectividad– en la rutina; crear situaciones de copresencia espaciales de intersección de confianza personales e impersonales –reapropiación de espacios públicos o privados como plazas, shopping, colectivos, entre otros–; componer sus sendas diarias a través de habilidades compuestas por los saberes expertos puestos en los sistemas abstractos más extensos y el saber mutuo cotidiano; y finalmente, movilizarse cotidianamente en la intersección consciente de un sentido pragmático –costo-beneficio– y de un activismo ético-político que implica desplazarse en la ciudad (Giddens, 1994:133).

Bajo estas categorías teóricas nos proponemos abordar la relación entre las nuevas prácticas sociales de movilidad urbana y los niveles de autonomía individual que ellas posibilitan. En este sentido, uno de los abordajes que nos habilitaron estas categorías teóricas fue problematizar y organizar la estrategia metodológica del trabajo de campo, específicamente, en relación al diseño e implementación del instrumento Diario de Viaje que aplicamos para el relevamiento de información de los viajantes de Rosario, y que desarrollamos en el capítulo siguiente.

Segundo Capítulo: Aproximaciones metodológicas al estudio del sistema movilidad cotidiana desde la perspectiva de la accesibilidad. La experiencia del viaje en la ciudad

Presentación

La complejidad de investigar en la vida cotidiana (Guber, 2005), y más específicamente en el campo de la movilidad (Jirón, 2009), implica utilizar distintas técnicas, que en esta investigación consistieron en: el Diario de Viaje, entrevistas semi-estructuradas a informantes claves y análisis documental –de fuente primaria y secundaria–. Frente a la novedad del campo de estudio, como hemos señalado en el Capítulo Primero, entendemos que se requiere para el estudio de la movilidad urbana de estrategias metodológicas específicas, nuevas y dinámicas, siguiendo los ejercicios realizados en otras investigaciones (Lazos y Contreras, 2009; Jirón, 2012; Perret Marino y Soldano, 2017), las cuales deben ser expuestas argumentativamente para su crítica y validación en cuanto a su diseño y uso⁵¹, en el marco y relación de discusiones de esta índole, principalmente, en el plano regional y local (Soldano, 2017; Gutiérrez, comp., 2017; Zingh *et al.*, 2017).

Nuestra investigación, como se indicó en la Introducción, se posiciona sobre la noción de dualidad de estructura para el análisis del sistema de movilidad cotidiana en la ciudad de Rosario, para el período 2010-2019, en los términos de la teoría de la estructuración; implicando una perspectiva que aborda la conexión entre el nivel institucional de la estructuración social, en tanto instancias de integración de no-copresencia –sistémica–, y el nivel que responde al comportamiento de los actores en instancias de copresencia, a través de identificar una conducta estratégica que visibilice este plano de la integración social. Este posicionamiento nos condujo a diseñar un abordaje metodológico que hiciera posible captar este proceso dialéctico de la vida social, sin determinismos, como lo propone Giddens para investigaciones empíricas, sino como momentos o aproximaciones al estudio hermenéutico-interpretativo del objeto (2015 [1984]:173).

El nivel de análisis institucional, señala Giddens, comprende “poner en suspenso las destrezas y la conciencia de los actores para considerar las instituciones como reglas y recursos reproducidos inveteradamente” (2015 [1984]:393). Mientras que, el nivel de análisis

⁵¹ En este sentido, parte de las ideas expuestas sobre el Diario de Viaje en este capítulo, formaron parte de un trabajo que fue expuesto en el Congreso VI Congreso de la Asociación Latinoamericana de Antropología (ALA). Modalidad Virtual. Del 23 al 28 de noviembre de 2020, bajo el título “Aproximaciones metodológicas al estudio de la movilidad urbana. El diario de viaje”.

que hace foco en una conducta estratégica, “pone en suspenso instituciones socialmente reproducidas y que atiende al modo en que los actores hacen registro reflexivo de su obrar; al modo en que aplican reglas y recursos en la constitución de una interacción” (Giddens, 2015 [1984]:393). Si bien, tomamos los dos niveles de análisis que propone el abordaje de dualidad de la estructura, el institucional y el de conducta estratégica, priorizamos este último, siguiendo el criterio teórico del autor, quien señala que “Reintroducir la dualidad de estructura lleva a abandonar el espacio-tiempo virtual del análisis institucional y a retomar así una <<historia>>” (Giddens, 2015 [1984]:220); una historia que debe ser entendida en tanto experiencia corporizada, y por tanto situada; que en nuestro caso la expresan los viajantes de Rosario en sus prácticas de movilidad y márgenes de autonomía.

Esto se tradujo en la identificación de observables para cada nivel de la estructura social y la definición de herramientas de relevamiento de información específica para cada uno de los niveles; orientados a poder falsar la hipótesis general de nuestra investigación. Para el nivel de análisis institucional del sistema de movilidad urbana, como orden virtual de relaciones (no-copresencia), que opera en la estructuración de las rutinas cotidianas y en las posibilidades de autonomía individual de los viajantes, se identificó al PIM-Rosario, plan rector de las políticas públicas de movilidad aplicadas en la ciudad en estudio. En este nivel se emplearon las técnicas de entrevista a informantes clave y el fichado y análisis de información documental. Para el segundo nivel, vinculado a la observación de una conducta estratégica, en instancias de integración social –copresencia–, tomamos la práctica (individual) de movilidad cotidiana urbana: los viajes diarios por la ciudad de Rosario; y empleamos la técnica novedosa del Diario de Viaje.

En síntesis, esta construcción habilitó investigar la práctica de movilidad cotidiana de tipo urbana en la ciudad de Rosario, permitiendo enfocarnos sobre las modalidades con que actores hacen uso de propiedades estructurales para la constitución de relaciones sociales y subjetividad en instancias de interacción, y más allá; como así también, las estrategias de control que se aplican a los límites contextuales y las posibilidades de autonomía individual en la práctica de desplazarse, que son los objetivos de este trabajo.

Esto implicó atender a uno de los debates actuales en el campo de los estudios de la movilidad. Distintos trabajos, en el último tiempo, han abordado las vacancias con relación a la recolección de información en el campo de los estudios de la movilidad (Hernandez y Witter, 2011; Flamm, *et al.*, 2007; Jirón, 2009; Gutiérrez, 2017; Zunino *et al.*, 2017), en la medida que se proyectan desde perspectivas predominantemente cuantitativas o cualitativas, y no en su complementariedad, generando, lo que Diego Hernández y Regina Wittner (2011)

definen, una <<brecha metodológica>>, al analizar las distintas técnicas que se aplican a la recolección de información en los estudios sobre los desplazamientos urbanos.

Hernández y Wittner, señalan que esa brecha responde, generalmente, por un lado, a una aproximación históricamente consolidada desde la perspectiva del transporte, con impronta de conocimiento ingenieril y métodos de corte cuantitativos, vinculados a tomas de decisiones por parte de las agencias de planificación gubernamentales; y por otro lado, a estudios más recientes desde los enfoques de la movilidad y accesibilidad, llevado adelante por saberes del campo de las ciencias sociales, principalmente, la antropología, y con métodos de corte cualitativos. Este antagonismo implica desaprovechar información necesaria para explicar y comprender un proceso tan complejo como es el de la movilidad cotidiana, en la medida que los métodos cuantitativos utilizados con perspectivas de la ingeniería trabajan sobre niveles de lo urbano con altos grados de formalización y abstracción, generalmente con matrices de origen y destino de los viajes según modos de transporte; el ejemplo más significativo que desarrollan los autores son las “Encuesta de Origen y Destino” (EOD), bastante extendidas en la región latinoamericana, generalmente, fruto del diseño de un plan de transporte, para áreas metropolitanas, como es el caso del PIM-Rosario, entre otros⁵². Los métodos cualitativos, señalan los autores, que priorizan entrevistas en profundidad, etnografías y observaciones participantes a nivel barrial, por mencionar algunas, se enfocan en el individuo y su experiencia de desplazarse, más propios de la antropología, etnografía, sociología, entre otras, operando con niveles de lo urbano en términos micros en torno a la interacción social.

De este modo, el análisis de Hernández y Wittner, permite señalar que, el objeto de estudio se nos “escapa” por ambos lados –al menos–, por el lado de los abordajes cuantitativos, con la ausencia de las dimensiones individuales de la experiencia de la movilidad al ocuparse de las abstracciones de flujos de desplazamientos; y por el lado de las metodologías de tipo cualitativas, se pierde la posibilidad de generalización del conocimiento conseguido, aunque se gane en profundidad (Ragin, 2007). Si bien ambas aproximaciones han respondido originalmente a objetivos diferentes, que actualmente siguen válidos en diferentes circunstancias, es necesario pensar en términos de complementariedad los dispositivos metodológicos –lo cual no evitará que siempre haya carencias en el conocimiento logrado del objeto estudiado–, que cruce indagaciones sobre las potencialidades estadísticas de

⁵² Mencionamos algunos otros planes de movilidad que realizaron y/o proyectaron la elaboración de EOD para su diseño e implementación en la región: AMSantiago (Chile), 2001; AMMendoza (Argentina), 2010; Mar del Plata-Batan (Argentina), 2015; AMMontevideo (Uruguay), 2016; ZMValle de México (México), 2017).

desplazamiento (abstracto) de la población y las experiencias individuales (concretas) de accesibilidad, en términos de desagregaciones verticales –estratificación socioeconómica, residencia, entre otros– y/u horizontales, en cuanto a rutinas diarias en torno a género, edad, por mencionar algunos (Kaufmann *et al.*, 2004).

En este sentido, entonces, nos interesa describir y explicar la estrategia metodológica para cada uno de los niveles; pero, específicamente, el uso de la técnica Diario de Viaje (Perret Marino y Soldano, 2017), y el modo en que aquí se lo articula con enfoques predominantemente cuantitativos del campo de la movilidad, específicamente, con la “Encuesta Origen/Destino 2008. Movilidad en el área Metropolitana de Rosario” (EOD/2008) como elemento de complementariedad, pero también, de diferenciación en la indagación sobre los desplazamientos en perspectiva de accesibilidad, para la definición, en gran parte, de la muestra no probabilística de la población viajante. Entendemos que de este modo contribuimos, también, al debate sobre la “brecha metodológica”, para el diseño de políticas públicas de movilidad, aunque también, su evaluación, que es una de las carencias actuales.

La técnica del Diario de Viaje como se la utilizó en nuestra investigación presenta alguna novedad para el campo de los estudios de movilidad urbana, aunque no es original, en la medida que fue aplicado –y de allí adoptada– en la investigación sobre desplazamientos llevada adelante por Gimena Perret Marino y Daniela Soldano (2017) en el conurbano bonaerense. Sin embargo, presenta algunos matices en su organización, en función de que utilizamos otro marco teórico, conjugamos otros criterios y estrategia en la definición de la muestra –EOD/2008– y perseguimos otros objetivos, que están vinculados exclusivamente a indagar sobre las instancias de desplazamientos rutinarios en la vía pública: experiencias de viajes en <<la calle>>, no así en aspectos de la vida en el hogar como abarcó también el trabajo de Perret Marino y Soldano (2017).

El modo de exposición de la estrategia metodológica de este capítulo se organiza en torno a los dos niveles del sistema de movilidad que la teoría de la estructuración señala, y que indagan esta investigación: el nivel de no-copresencia y el nivel de copresencia; reconociéndolos como aproximaciones al mismo objeto de estudio.

2.1. Abordaje metodológico del nivel institucional

La modalidad adoptada para nuestro trabajo empírico en el nivel institucionalizado del sistema de movilidad cotidiana urbana que organiza la estructura social bajo condiciones de no-copresencia, definido por reglas, recursos, principios y propiedades estructurales que agentes estratégicamente situados diseñan e implementan en base a saber experto para el

empleo de los destinatarios, como es el caso del PIM-Rosario, confluye en dos instancias de observación y análisis: la realización de fichado y análisis de información documental, como así también, las entrevistas a informantes claves. El modo de empleo de ambas herramientas metodológicas, que describimos a continuación, estuvo fuertemente orientado a la luz de la teoría de la estructuración, como se explica a continuación, y que no fue desarrollado en la mención que de ambas herramientas se realizó en la Introducción de esta tesis.

2.1.1. Fichado y análisis de información documental

Este abordaje se priorizó para examinar los principios y propiedades estructurales del sistema de movilidad cotidiana urbana presentes en el PIM-Rosario, referidas especialmente a sus características institucionalizadas –recursos y reglas– que opera en la estructuración de las rutinas cotidianas y en las posibilidades de autonomía individual de los viajeros; esta dos condiciones que se le asignan al PIM-Rosario, a la luz de la teoría de la estructuración suceden en la medida que fue elaborado e implementado bajos los criterios de saberes expertos –arquitectura y urbanismo, ingenierías, economía, entre otros– y en una sociedad regida por principios democráticos (Giddens, 1995, 1998) . A través de esta técnica pudimos también reconstruir, en parte, qué entendían los equipos técnicos del ente municipal en sus distintas etapas –ETR y EMR– por una experiencia de movilidad cotidiana autónoma, a partir de analizar el tipo de diagnósticos, reglas y recursos que plasmaron en los documentos vinculados al trabajo de planificación y aplicación del PIM-Rosario a lo largo de este período.

El fichado y análisis de información documental, tanto de registros escritos en papel⁵³: documentos oficiales editados (principalmente del ETR, EMR y otros organismos municipales⁵⁴, metropolitanos y regionales, principalmente) y documentos no oficiales (borradores de documento vinculados al diseño del PIM-Rosario); como registros en soporte electrónico –páginas web y sitios oficiales– de organismos gubernamentales y no gubernamentales, específicamente de nivel local, aunque no faltaron los de nivel provincial, nacional, regional e internacional; y en menor medida, de medios de comunicación digitales de la ciudad de Rosario (diario La Capital, diario Rosario/12, y Rosario 3.com, entre los más destacados⁵⁵), principalmente, involucrados en la problemática de la movilidad cotidiana urbana para el período. El empleo de este instrumento metodológico fue priorizado, por tanto,

⁵³ En este caso, como se señaló anteriormente, dejamos por fuera el material reunido a través de los dieciséis (16) diarios de viajes que compuso el número de la muestra no probabilística definida para esta investigación.

⁵⁴ Los más significativos, en este nivel fueron, el Poder Ejecutivo Municipal, y el Concejo Municipal de Rosario; este último, con la promulgación de ordenanzas municipales para la reglamentación de la movilidad en la ciudad.

⁵⁵ Diario La Capital <https://www.lacapital.com.ar>; diario Rosario/12 <https://www.pagina12.com.ar>; Rosario3.com <https://www.rosario3.com>.

en el análisis y desarrollo del Capítulo Tercero de esta tesis; aunque, a lo largo del resto de los capítulos, estos documentos, específicamente la EOD/2008 (ETR, 2011d), son retomados para tensionar el análisis de la información de los registros de la experiencia de los viajeros en los diarios de viajes y la diagramación ingenieril del sistema de movilidad en Rosario.

La extensión del proceso de investigación (2012-2020) implicó que el relevamiento y análisis documental, principalmente de la información generada por el ETR y EMR, haya tenido dos etapas en su instrumentación; una primera etapa, centrada en el análisis de documentos en soporte papel y, una segunda etapa, que priorizó el relevamiento de los soportes digitales. Esta distinción en dos etapas en el trabajo de relevamiento documental está mediada por los cambios tecnológicos acontecidos en el período de investigación, referido a la incorporación masiva de TIC's a los contextos de la vida cotidiana, y que los equipos técnicos del ente de movilidad municipal –EMR– emplearon de manera masiva para la implementación de una parte significativa de recursos y reglas para la movilidad cotidiana de los usuarios en el marco del PIM-Rosario, como así también para la comunicación institucional de acciones de gestión.

En la primera etapa de esta tarea de trabajo de campo, el trabajo se sostuvo, principalmente, en la recolección, relevamiento y análisis de registros documentales en papel –con el correr del tiempo muchos fueron publicados en los sitios oficiales, específicamente, del EMR⁵⁶–, que nos permitió acceder a documentación no-oficial y/o no publicada, como borradores de trabajo durante los años de diseño y elaboración del PIM-Rosario. Esta etapa y circunstancias nos revelaron de manera significativa que era necesario, para reconstruir el entendimiento de los equipos técnicos sobre la movilidad y la autonomía individual, remontar la mirada retrospectiva más atrás del año de inicio dado a nuestro recorte temporal en la investigación hasta el 2003; año que remite a la creación del ETR⁵⁷, por una ordenanza municipal, y que desarrollamos extensamente en el Capítulo Tercero de esta tesis.

Una segunda etapa, más próxima en el tiempo, asociada con analizar, en parte, el modo de implementación de las políticas públicas de movilidad diseñadas en el PIM-Rosario (2012-2019), sin abandonar el uso de registros documentales en soporte papel, nos vimos obligados a incorporar el trabajo de relevamiento y análisis sobre los registros de soporte electrónico en páginas web y sitios oficiales, principalmente, el sitio del EMR. En esta etapa del relevamiento atendimos específicamente a la descripción de las App's⁵⁸ provistas por el

⁵⁶ Sitio oficial del EMR: <http://www.emr.gov.ar>.

⁵⁷ Sitio oficial del ETR: <http://www.etr.gov.ar/#>.

⁵⁸ Información disponible en: http://www.etr.gov.ar/movi_rosario_app.php.

sitio del EMR como reglas y recursos para viajar por la ciudad –las cuales también, algunas de ellas utilizamos, a modo experimental–; como así también, el de la Municipalidad de Rosario (MR)⁵⁹ y su Centro Integrado de Operaciones Rosario (CIOR)⁶⁰. En cuanto a los espacios virtuales institucionales, es de destacar que se han incrementados permanentemente en el último período de investigación en distintas plataformas, tales como: Facebook, Twitter, Instagram, YouTube, entre otras, para instituciones como el EMR⁶¹, MR⁶²⁶³⁶⁴⁶⁵ y CIOR⁶⁶⁶⁷, entre las más relevantes a nuestros objetivos. Si bien reconocemos la presencia de estas plataformas integrando el sistema de movilidad cotidiana, no han sido de análisis extendido en esta investigación –aunque si las hemos relevado– por la razón que han tenido una maximización de su uso por parte de las autoridades durante el último tiempo –principalmente, durante el 2020–, quedando por fuera de nuestro período de investigación. Además, inicialmente eran utilizadas para publicitar las acciones de gestión en este campo por los organismos oficiales; y es en este último tiempo que empezaron a ser empleadas para brindar preferentemente información diaria a la ciudadanía de las condiciones del sistema de movilidad, no así para proporcionar App’s u otro tipo de recursos para el viaje cotidiano, como sucede en el sitio oficial del EMR⁶⁸. Si es cierto que, en términos de la teoría de la estructuración, brindar este tipo de información en tiempo real permite a los viajantes atenuar la incertidumbre que producen las situaciones críticas en los desplazamientos por la ciudad habilitando a otros márgenes de autonomía individual; a su vez, afianzaría la dependencia –el control– sobre la vida de los viajantes, reforzando así, la hipótesis sostenida en esta

⁵⁹ <https://www.rosario.gob.ar>.

⁶⁰ Es necesario aclarar que realizamos la diferenciación entre el ETR/EMR y la Municipalidad de Rosario (MR), esta última asociada al Poder Ejecutivo Municipal (PEM) y sus secretarías y direcciones municipales, en la medida que, como se desarrolla en el Capítulo Tercero, el Ente es “un organismo autárquico descentralizado administrativa y financieramente, dotado de plena capacidad para actuar en los ámbitos del derecho público y derecho privado”, condición que tuvo incidencia directa en la tarea autónoma de planificación e implementación del PIM-Rosario por parte de los equipos técnicos, al menos hasta finales de 2019.

⁶¹ <https://twitter.com/MovilidadRos>.

⁶² <https://www.rosario.gob.ar>.

⁶³ <https://www.facebook.com/MovilidadRosario>.

⁶⁴ <https://www.youtube.com/user/Munirosario>.

⁶⁵ https://www.instagram.com/muni_rosario/.

⁶⁶ <https://www.facebook.com/Centro-Integrado-de-Operaciones-Rosario-110103350678294>.

⁶⁷ https://twitter.com/CIOR_Rosario.

⁶⁸ A modo de hipótesis, este cambio, a la luz de algunos hallazgos que se desarrollan en el Capítulo Tercero, puede ser interpretado en el marco del cambio de color político en el PEM de Rosario a finales del año 2019, después de treinta años ininterrumpidos de gobierno del Partido Socialista –y aliados–. Durante estos años, al menos desde el 2003 cuando fue creado el ente municipal, los cuadros técnicos tenían suficiente autonomía para gestionar la movilidad en la ciudad de Rosario otorgado por el aval de los decisores de gobierno; sin embargo, esta condición pareciera estar modificándose si se aprecia la evidencia en los espacios de comunicación institucional, precisamente, en el plano de los sitios oficiales, donde la información, de cara a la ciudadanía, de las acciones en políticas de movilidad ahora son monopolizadas por dependencias identificadas con la MR –secretarías– a través de varias de estas plataformas TIC’s; cuando en las etapas anteriores era tarea, casi exclusiva, del EMR y a través de su página oficial.

investigación. La relevancia de estos nuevos espacios virtuales, ámbitos del nivel de integración de no-copresencia, es uno de los interrogantes abiertos para próximos abordajes y nodos problemáticos de investigaciones futuras, donde y desde la etnografía digital, podrían aportar herramientas metodológicas⁶⁹.

2.1.2. Entrevista a informantes clave

La realización de entrevistas semi-estructuradas fue orientada a partir de lo que en ciencias sociales se suele denominar “informantes claves”, en el período que va desde diciembre de 2017 a abril de 2019. Si bien no desconocemos las tensiones en relación a esta denominación de los entrevistados en el campo de las ciencias sociales (Menéndez, 2002), en nuestra investigación la noción de informante clave está definido por la condición de agente estratégicamente situados en la estructura social, en los términos que los propone la teoría de la estructuración: “buscan regular reflexivamente las condiciones generales de una reproducción sistémica, sea para mantener las cosas tal como son, sea para cambiarlas” (Giddens, 2015 [1984]:64)⁷⁰. Estos actores son los encargados de proporcionar las reglas y recursos que hacen a la integración sistémica –no copresencia– creciente en las sociedades actuales, con base en el empleo de saber experto; organizan el poder administrativo que, en parte, constriñe y habilita las condiciones de la vida de los individuos en la integración social afectando los márgenes posibles de autonomía individual. Las políticas públicas, frente a la centralidad que tiene el Estado en la estructuración de los sistemas sociales actuales –además y junto a las instituciones económicas del capitalismo (Giddens, 2015 [1984]:213)–, tienen una función central.

En las políticas de movilidad, equipos expertos y cuadros técnicos disponen de un poder estratégico sobre los principios de estructuración de la vida cotidiana, al establecer las reglas y recursos que los destinatarios van a emplear para las prácticas de movilidad, y más allá; por lo tanto, aquello que los cuadros técnicos entiendan por desplazamientos urbanos al diseñar los planes de movilidad, a partir de desplegar los saberes expertos y perspectivas que

⁶⁹ La etnografía digital, sobre la cual muchos abrevan en aspectos de la teoría de la estructuración de Giddens (Hine, 2004; Pink *et al.*, 2019), a partir de crecientes entornos sociales estructurados a través de las nuevas tecnologías de la comunicación y la información; las cuales han desarrollado múltiples técnicas para poder analizar las prácticas sociales en esta dimensión aplicadas a diferentes campos (Sibila, 2008), que nosotros decidimos no aplicar, y que argumentamos los porqué en el apartado siguiente de este capítulo referido a la exposición del instrumento Diario de Viaje.

⁷⁰ La modalidad entrevista se aplicó también a los viajeros que realizaron el Diario de Viaje; sin embargo, decidimos no incluirlos en este punto de la estrategia metodológica dado que no los consideramos informantes clave según las condiciones aquí definidas, en cuanto no ocupan un lugar de control con incidencia significativa sobre el diagrama del sistema de movilidad de Rosario y sobre las relaciones de copresencia entre los usuarios comprendidos.

disponen, incide en la noción de movilidad autónoma a intentar promover en la práctica del viaje; permitiendo contrastar las hipótesis central de nuestra investigación⁷¹. Esta incidencia se acrecienta en las sociedades actuales, en los entornos de desanclaje creciente de interacción social –como profundizamos en su explicación teórica en el Capítulo Primero y analizaremos en el Capítulo Tercero–, a partir de la masiva incorporación de tecnologías de la información y la comunicación, que son ampliamente utilizadas por el Estado –entre otros– para su intervención en la coordinación de la vida cotidiana a través del diseño, planificación e implementación de las políticas públicas; en nuestro caso, las que adoptan la forma de planes de movilidad urbana

El criterio teórico de “actores estratégicamente situados” nos permitió seleccionar a los informantes clave una vez logramos reconstruir, en parte, las relaciones y jerarquías que se dan en el sistema social de movilidad municipal de Rosario; y relevar el entendimiento que sobre la práctica de movilidad cotidiana urbana y autonomía individual detentan, y que institucionalizaron al emplearlo en el diseño e implementación de reglas y recursos del PIM-Rosario. Señalamos esto, en la medida que los actores estratégicos en el trabajo de diseño e implementación de políticas públicas desde el saber experto, no necesariamente son los que figuran en la cúspide de la estructura burocrática, en ocasiones, como es en nuestro caso de estudio en buena medida –y desarrollamos en el Capítulo Tercero– pertenecen a niveles intermedios de decisión. Este criterio de selección de los informantes claves nos habilitó a echar luz en un campo que conocíamos y del cual participamos, en parte, por trabajos profesionales en el poder legislativo municipal, referidos a transporte y movilidad, como a planeamiento y urbanismo (2005-2019). Esta condición nos permitió presenciar reuniones de comisiones legislativas, donde en ocasiones asistieron funcionarios del poder ejecutivo municipal informando sobre el desarrollo y aplicación de políticas públicas en estos campos, como así también jornadas y actividades de debate sobre temas de movilidad organizados por distintas instancias del gobierno municipal, como encuentros informales de trabajo con funcionarios, asesores y técnicos, entre otros.

Si bien este recorrido nos habilitó, en general, el acceso a los entrevistados –además, del interés por este tema de investigación, y sus problemáticas–, debimos también estar continuamente con una disposición de vigilancia epistemológica sobre las decisiones que

⁷¹ Hablamos de incidencia y no de determinación de las políticas públicas sobre la autonomía individual en las prácticas de movilidad cotidianas urbanas en la medida que, como propone la teoría de la estructuración y desarrollamos extensamente en el Capítulo Primero, el control ejercido a través del poder administrativo nunca es absoluto, por el contrario, los actores sociales tienen la capacidad de utilizar esas reglas y recursos brindados por las políticas públicas para ejercer control sobre los más poderosos, los actores estratégicamente situados, que Giddens denomina, dialéctica del control (2015[1984]:395).

tomábamos en esta parte del trabajo de campo (Bachelard, 1985; Bourdieu, 2004); principalmente, a fin de que apreciaciones personales construidas en torno al tema, desde otros planos de intervención y participación, sesgaran la tarea lo “menos” posible.

A partir de lo arriba señalado, el interés de las entrevistas estuvo enfocado, específicamente, en poder realizarlas a los integrantes de los equipos de expertos que, en las distintas etapas, formaron parte del ente gubernamental municipal –ETR (2003-2010) y EMR (2011)– responsables principales del diseño e implementación del PIM-Rosario, y quienes, algunos de ellos, ocuparon diferentes cargos a lo largo del período estudiado –y desde antes–. Guiándonos por los organigramas del ente municipal en sus distintas etapas, dado que hubo modificaciones a medida que sus funciones y atribuciones se fueron expandiendo desde su creación en el año 2003, pudimos acceder a entrevistar –y obtener información documental no oficial que formó parte de lo relevado y analizado– a quienes ocuparon cargos de: Director, Gerente General, Gerente de Planificación Estratégica de Movilidad y profesionales del Equipo Técnico. Algunos de ellos estuvieron ocupando un solo cargo, mientras que otros lo hicieron en varios, por períodos muy extensos, llegando en algún caso a permanecer en el ente desde su creación.

También, dentro del EMR, entrevistamos a funcionarios políticos, no-técnicos, pero jerárquicamente por encima de los cuadros técnicos arriba mencionados; quienes brindaron otra perspectiva del quehacer del ente, como también, de la forma en la que la tarea de los técnicos era percibida.

A medida que el trabajo de campo fue vislumbrando las reglas que lo organizaban, tanto por el trabajo de relevamiento de fuentes documentales como por las entrevistas, nos vimos en la necesidad de entrevistar a otros informantes claves; significativamente, a expertos que estuvieron involucrados en tareas de diseño e implementación del PIM-Rosario, específicamente, en la tarea de coordinar la participación de la sociedad civil en este proceso (2010-2011), como fue el Instituto de Gestión de Ciudades (IGC); como así también, expertos que venían colaborando en la elaboración de instrumentos de medición de la movilidad cotidiana empleados por EMR e incorporados al PIM-Rosario, provenientes de la Universidad Nacional de Rosario (UNR), específicamente la Facultad de Ciencias Económicas y Estadística.

Cabe aclarar que, en ocasiones, hemos decidido mantener el anonimato de nuestros informantes, refiriéndonos a ellos como “entrevistado/entrevistada”, principalmente cuando entendemos que lo declarado tiene un valor significativo a los objetivos de la investigación, pero los alcances de su publicidad podrían afectarlos, en algún sentido; más allá de que todos

y todas dieron su consentimiento al momento de ser grabados, y cuando nos solicitaron hacer una declaración “off the record”, la grabación fue interrumpida. Podríamos señalar que es una decisión que se toma en el plano de la reflexividad sobre el trabajo científico, en uno de los sentidos del término en que lo propone Rosana Guber, “como las decisiones que toman en el encuentro, en la situación del trabajo de campo”, el investigador y el informante desde un enfoque relacional (2005:49).

2.2. Abordaje metodológico del nivel de copresencia. El Diario de Viaje

El modo de exposición de este apartado se organiza principalmente en torno a tres aspectos centrales: en primer lugar, una aproximación a las problemáticas teórico-metodológicas en el marco de lo que Paola Jirón señala “el giro hacia la movilidad” (2012), y la necesidad de complementariedad entre instrumentos cuantitativos y cualitativos en investigaciones empíricas desde una perspectiva de la accesibilidad (Hernández y Witter, 2011). En este punto describimos y explicamos la manera en la que las EOD/2008, como herramienta cuantitativa, nos permitió definir y obtener la información de la muestra no probabilística de viajeros para la realización del Diario de Viaje. En segundo lugar, describimos el modo en que fue ideado y diseñado el Diario de Viaje, en una relación de tensión constante con el uso y modo en que lo emplearon Perret Marino y Soldano en su investigación y la teoría de la estructuración como marco de decisiones metodológicas. En tercer y último lugar, recuperamos la lógica que presentan los distintos capítulos del libro que compiló Andrea Gutiérrez (2017)⁷², a fin de exponer, brevemente, dificultades y aspectos perfectibles de la utilización e implementación del instrumento Diario de Viaje; de modo de contribuir, modestamente, al campo de los estudios de la movilidad con una técnica ausente en dicha obra.

2.2.1. Debates teóricos-metodológicos y aportes a la discusión actual

Entender las experiencias humanas en el campo de las ciencias sociales supone reconocer imposibilidades de hacerlo en su totalidad (Augé, 2009), y más difícilmente, cuando la experiencia responde a una nueva perspectiva teórico-epistemológica de la vida social, que autores denominan el “giro de la movilidad” (Jirón, 2012), “paradigma de la

⁷² Gutiérrez, A. (comp.) (2017). *Manual sobre metodologías de estudio aplicables a la planificación y gestión del transporte y la movilidad: recomendaciones sobre el uso de herramientas cuali-cuantitativas de base territorial*, EUDEBA, Buenos Aires-Argentina.

movilidad” (Sheller y Urry, 2006) o “antropología de la movilidad” (Augé, 2007)⁷³, y las metodologías desarrolladas, si bien en los últimos años se han multiplicado en otras partes del mundo (Cliffords, 1999; Marcus, 2001; Hannerz, 2003; Flamm, *et al.*, 2007 Augé, 2007) como en la región (Jirón, 2012; Zingh *et al.*, 2017; Soldano, 2017; Gutiérrez (comp.), 2017; Tironi y Mora, 2018; Tapia 2018), siguen siendo embrionarias en relación con otras líneas de estudios. Esta nueva aproximación a los estudios sociales a través de las teorías de la movilidad, y más específicamente, en el campo de los estudios urbanos, han echado luz sobre lo significativo de los desplazamientos individuales como práctica social y relación social en la dinámica y construcción de la vida cotidiana (Cosacov y Di Virgilio, 2018); como también en la individualización que porta bajo la noción de experiencia de viaje, a través del género, la edad, el medio de movilizarse, entre otros (Jirón y Zunino, 2016).

En este sentido, el viaje cotidiano en tanto objeto de estudio, señala Soldano, ha sido construido para su análisis desde dos modalidades; por un lado, la que denomina “perspectiva macrosocial”, desarrollada, preferentemente, por planificadores de políticas públicas y algunas ramas de disciplinas del campo de las ciencias sociales –sociología, ciencia política, economía, entre otras–, en la cual se los entiende como “formas de reproducción de la fuerza de trabajo y de la estructura social” (Soldano, 2017:173). Por otro lado, la práctica de desplazarse, se la analiza, en términos de experiencias de vida, resultante de interacciones con personas y grupos, y con el modo de transitar los ensamblajes espacio-temporales de la metrópolis (Canclini *et al.*, 2011). Esta aproximación, que podemos denominar microsocioal, sostiene que “los viajes implican costos sociales y emocionales y un conjunto de acciones cognitivas que suceden en el espacio mental” (Soldano, 2017:173).

Esta segunda aproximación al objeto de estudio, en la cual la presente investigación se ubica, refiere a la experiencia de viaje como “hecho social total” de la vida cotidiana, en los términos que lo plantea Marc Augé (2009) retomando a Marcel Mauss, analizando los viajeros que se desplazan en el subterráneo de París, a través del cual señala la exigencia de un abordaje transdisciplinar (antropología, psicología, sociología, etnografía, entre otras), imposible de ser monopolizado por un saber.

Investigar el viaje como experiencia supone dispositivos metodológicos específicos, denominados por Jirón (2012) “métodos móviles”, los cuales están siempre transformándose y en construcción, y que se orientan, principalmente, hacia metodologías de tipo cualitativas

⁷³ En algunos casos, se lo hace con mayores especificidades en relación a los medios de movilidad estudiados, entre algunos casos está la antropología del caminar (Le Breton, 2014, 2017; Tironi y Mora, 2018), etnografía del viaje en subterráneo (Augé, 2009, 2010), aeromovilidad (Piglia, 2017); automovilidad (Robert, 2017), entre otros.

(Soldano, 2017; Tapia, 2017; Zunino *et al.*, 2017; Tironi y Mora, 2018). Sin embargo, como se indicó en la presentación de este capítulo, distintos trabajos (Hernández y Witter, 2011; Flamm, *et al.*, 2007; Jirón, 2011) plantean las vacancias con relación a técnicas de relevamiento de las distintas dimensiones a las que da lugar la perspectiva de la movilidad desde la accesibilidad, en la medida que se proyectan desde perspectivas predominantemente cuantitativas o cualitativas, y no en su complementariedad, el cual fue uno de los desafíos de esta investigación, y principal motivo de este capítulo.

Hernández y Witter despliegan en su trabajo, *Entre la ingeniería y la antropología: hacia un sistema de indicadores integrado sobre transporte público y movilidad* (2011) la conjugación de las EOD y técnicas como entrevistas en profundidad o semiestructuradas, diarios de viajes, entre otras. En la medida que, las EOD a la vez que permiten obtener información, con niveles de generalización, sobre los viajes efectivamente realizados, “relacionado principalmente a las tasas de motorización, edad y género, y modos de transporte...y las rutas e itinerarios elegidos para concretar los desplazamientos”, como así también los motivos de desplazamiento (2011:31); implican, sin embargo, que las EOD al captar la demanda real por transporte, “no es capaz de reflejar todos aquellos viajes que podrían haber sido realizados si la oferta de transporte hubiera sido distinta en algún sentido” (Hernández y Witter, 2011:32). Además, las EOD responden y replican, como dispositivos de saberes expertos propios a las ciencias del transporte (Krüger, 2017), el entender al viaje urbano como una práctica basada de modo exclusivo en una racionalidad absoluta, cuando la vida cotidiana va más allá de ese tipo de interacción (Pattaroni *et al.*, 2009). Finalmente, señalan Hernández y Witter, la EOD se realizan cada diez años, existiendo un riesgo de desactualización de la información en torno a las generalidades de la movilidad –que es una de sus ventajas–, como también, “alto nivel de agregación y la falta de una segmentación socioeconómica más fina”, lo que podría abonar información más significativa que los indicadores socioeconómicos más duros. Frente a estas desventajas, las técnicas cualitativas ofrecen oportunidades para saldar esas carencias, aunque como los señalan distintos autores, se está aún en territorios recién explorados (Hernández y Witter, 2011; Gutiérrez (comp.), 2017).

En este sentido, algunos trabajos en esta dirección muestran modos de complementariedad entre EOD y diferentes técnicas cualitativas –entrevistas en profundidad y semi-estructuradas, diarios de viaje por dispositivos de georreferenciación (GPS), entre otras– (Flamm *et al.*, 2007; Loza y Contreras, 2009; Witter, 2010; Hernández y Witter, 2011). En nuestro caso conjugamos, principalmente, la EOD/2008 con la técnica del Diario de Viaje

(Perret Marino y Soldano, 2017), y en los casos de viajantes que se consideraron significativos, entrevistas semi-estructuradas, surgida de las lecturas de los registros de los diarios de viajes, organizadas bajo la lógica de categorización diferida (Guber, 2005); a fin de analizar la experiencia de movilidad de los viajantes de Rosario.

2.2.1.1. Contribución a la complementariedad: La muestra no-probabilística y la EOD

La EOD/2008 del Área Metropolitana de Rosario (ETR, 2011d) se la utilizó para la definición, en parte –en la medida que hay información que no releva–, de la muestra de dieciséis (16) viajantes a los cuales se aplicó el instrumento Diario de Viaje. La determinación de la muestra del universo de viajantes de la ciudad de Rosario fue no-probabilística de tipo significativa (Guber, 2005:76); significativa a dos criterios teórico metodológicos, tomados de la teoría de la estructuración, el de copresencia –corporalidad de la interacción social– y contradicción estructural –medios y condiciones que viabilizan o restringen la posibilidad de presencia en un lugar por parte del actor– (Giddens, 2015 [1984]). Ambos criterios permiten abordar, en gran parte, la complejidad de dimensiones de los desplazamientos individuales desde la perspectiva de la accesibilidad (Soldano, 2017). Se utilizó para el diseño y selección de los viajantes, aquello que Guber denomina “muestra de oportunidad” y “muestra evaluada” (2005:74-75), quien lo retoma del trabajo de Honigmann (1982)⁷⁴.

En torno a la variable copresencia de la muestra se consideraron las siguientes características corporales del viajante: género, edad y discapacidad permanente. Para ello se siguieron criterios utilizados por investigaciones en el campo de la movilidad, desde la accesibilidad, que ponen el acento en aspectos de la corporalidad de la práctica, como las cuestiones de género (Lazo y Contreras, 2009; Jirón, 2012; Jirón y Gómez, 2018; Herrera y Enguix Grau, 2019) o etarias (Pautasi, 2017; Trevignani y Videgain, 2016; Tapia, 2018). Si bien para el aspecto de la discapacidad se encontraron trabajos que lo abordan (Campos Medfina *et al.*, 2019; Silva *et al.*, 2019), no podemos dejar de señalar que es una tarea que las ciencias sociales adeudamos en el campo de la movilidad.

Esta variable que se centra en la copresencia desde rasgos de la corporalidad implica recuperar el criterio “del individuo como unidad de medida” adoptado por los equipos técnicos del ente municipal para el diseño del PIM-Rosario (ETR, 2010:8), y al mismo tiempo complejizarlo incorporando el registro singular de la experiencia de desplazarse –

⁷⁴ Teniendo en cuenta que la técnica del diario de viaje no implica la idea de entrevista en los términos tradicionales del trabajo antropológico y etnográfico.

sensorialidad, afectividad, motivaciones y deseos, entre otras– según el cuerpo que cada viajante puebla (Le Breton, 1999). Esto permite incorporar un registro vivencial de la movilidad del cuerpo humano durante la práctica de viajar en oposición a la noción euclidiana de la corporalidad –en tanto la reduce a la cantidad de espacio ocupado por el cuerpo (Soldano y Perret Marino, 2015)⁷⁵– aplicada y proyecta por el EMR según la hipótesis que orienta esta investigación, y en los términos en los que la autonomía individual es entendida por el sistema experto y abstracto que comprende.

La EOD/2008 nos brindó los datos en cuanto a porcentajes de viajeros que se desplazan por la ciudad de Rosario según género y edad; y qué tipos de movilidad –colectivo/trolebús, auto, a pie, bicicleta, moto/ciclomotor, taxi/remis– son usados por parte de la población en torno a esos dos rasgos corporales (ETR, 2011d:37). En cuanto a género, la población de Rosario se compone de 46.7% hombres y 52.7% mujeres, y en cuanto a la distribución poblacional por edades: adolescentes [13-18] 10.2%; jóvenes [19-30] 21.1%; adultos jóvenes [31-50] 23.3%; adultos [51-65] 14.0%; y adultos mayores [66 o más] 11.9% (ETR, 2011d:26). El porcentaje de población con discapacidad permanente no aparece desagregado en la EOD/2008, y fue tomado del Censo Nacional del año 2010 con relación a “Población con dificultad o limitación permanente” (INDEC, 2014), específico para la provincia de Santa Fe, que arroja un 12.8% de la población con este tipo de afecciones. La ausencia de este dato en el instrumento central de diagnóstico de la movilidad en la ciudad para el diseño del PIM-Rosario –que desarrollamos extensamente en el Capítulo Tercero–, y siendo una condición corporal que opera como un constreñimiento significativo sobre los desplazamientos urbanos de las personas y que es elevado en términos porcentuales en la población, evidencia, en parte, las limitaciones como instrumento desde una perspectiva de la accesibilidad, pero también, observar sesgos euclidianos de la corporalidad en el entendimiento de los expertos que la elaboraron.

Además de la ausencia que arriba describimos de información en la EOD/2008 como instrumento metodológico para la variable copresencia de nuestra muestra, es oportuno señalar algunas otras limitaciones que encontramos desde la perspectiva de la accesibilidad y precisiones que hemos incorporado en función de los objetivos de la investigación, como son lo referido a la noción de género y edad.

En términos etarios, si bien a la EOD/2008 se la utilizó para tener en cuenta las proporciones de la muestra, la definición de viajante que empleamos en esta investigación

⁷⁵ La noción euclidiana del cuerpo, que responde a una idea de las autoras Soldano y Perret Marino (2015), fue desarrollado en el Capítulo Primero de esta tesis.

difiere a la adoptada por la encuesta en este punto. Mientras que en la EOD/2008 releva como persona que viaja desde los cuatro (4) años, y que define como “niños”, en nuestro caso consideramos por viajante a aquella persona mayor de doce (12) años que utilice habitualmente uno o más modos de desplazamiento y sea residente de la ciudad de Rosario⁷⁶. Esta diferencia nos implicó dejar fuera de la muestra al 19.5% de la población de Rosario (ETR, 2011d:26). Esta decisión se tomó a la luz de publicaciones específicas (Murray, 2009; Pain, 2006; Cortés-Morales y Christensen, 2017; Falú, 2017), las cuales señalan que la autonomía individual en estos grupos se encuentra significativamente constreñida por la intervención de un tercero –padre/madre/tutores–, lo que implica incorporar una variable no menor de restricción a la práctica autónoma de desplazarse, requiriendo otro tipo de encuadre. Sin embargo, reconocemos, que a raíz del trabajo de campo –y que queda evidenciado en esta tesis en el Capítulo Cuarto–, en los estratos socioeconómicos bajo y medio bajo, los menores cuentan para algunas razones de viajes con mayores márgenes de autonomía en cuanto a esta condición de tutela.

En cuanto al rasgo género y la EOD/2008 indicamos algunas precisiones y explicitamos algunos debates para el encuadre de la muestra. Mientras nosotros empleamos el concepto “viajante” como genérico de persona que se desplaza en la ciudad; en la EOD/2008 se utiliza el concepto “viajero”, e introduce la distinción “viajera”, cuando es necesario. Esta diferencia conceptual es motivada, y se inscribe, en los cambios paradigmáticos en torno al campo de las ciencias sociales a partir del “giro de la movilidad” ya desarrollado en el Capítulo Primero; y en lo que ha dado en denominarse el “giro performativo”, la problematización en cuanto a la temática de sexo y género (Giddens, 1998; Buttler, 2002; Pecheny, 2002; Preciado 2002) y específicamente, en espacios públicos –como también, más allá– (Sabsay, 2002; Kaufmann, 2011). Sin ir “tan allá”, trabajos sobre la composición del género en espacios públicos, puede mencionarse el análisis sobre las prótesis en lugares como bares, barrios, entre otros, que realiza Beatriz Preciado (2002).

Este nuevo contexto entendemos que implica la necesidad de redefinir usos y significados de las palabras, o su ampliación. En este caso, el uso habitual de la palabra “viajante” donde se realiza la investigación –Argentina–, responde a una de las acepciones de la Real Academia Española (RAE), que refiere a “dependiente comercial que hace viajes para negociar ventas o compras”; sin embargo, en esta investigación la palabra recupera el otro

⁷⁶ La condición de residencia en Rosario en la definición de la muestra fue exceptuada una vez, por lo significativa de la viajera para la investigación; quien, por distintas razones, tuvo que mudarse a una ciudad próxima a Rosario, la ciudad de Funes, la cual integra el área Metropolitana de Rosario comprendida en la EOD 2008, y tuvo un rol central como informante en el trabajo de campo exploratorio previo.

sentido dado por la RAE, que es: “el que viaja”⁷⁷. Esta otra acepción permite una representatividad de la diversidad de género, que en nuestro caso oscila entre masculinidad y femineidad. Sin embargo, no desconocemos que la distinción binaria en términos de género – masculino/femenino– utilizada en esta investigación para la definición de la muestra –como se explica a continuación– está en discusión; y oculta, por tanto –la muestra–, esas otras autopercepciones o identidades de género. Sin embargo, esta decisión se adoptó en la medida que, lo que algunos especialistas denominan de manera crítica, heteronormatividad (Sabsay, 2002) o matriz heterosexual (Butler, 2002), continúa organizando la vida cotidiana y la representación de los cuerpos en el espacio público. De allí la decisión metodológica de incorporar a la muestra personas de los colectivos gay y lesbiana, dado que la corporalidad, leída en términos del paradigma heteronómico dominante, implica experiencias singulares de desplazamientos en la ciudad, por ejemplo, en instancias de copresencia e interacción con otras identidades.

En este sentido, más allá de la abundante bibliografía sobre el tema –algunas ya mencionadas–, queremos agradecer las entrevistas realizadas al Director de Salud Sexual de la Municipalidad de Rosario, Med. Esp. Daniel Teppaz, y al Lic. Javier Panziera, integrante del Equipo de la Sub Secretaría de Diversidad Sexual de la Provincia de Santa Fe durante el año 2018, que permitieron complejizar el análisis, y a su vez, reafirmar el sentido de la decisión metodológica, en términos de considerar la construcción cultural corporal binaria en cuanto a género predominantes en las sociedades actuales, y a través de la cual se diseñan, aplican y evalúan, generalmente, las políticas públicas de movilidad como se observa, por ejemplo, en la EOD/2008. Sin embargo, como el Estado no es un aparato homogéneo y monolítico, sino que es una estructura compleja, en la cual conviven unidades administrativas, de gestión y decisoras con diferentes grados de autonomía y funciones, lo que implica contradicciones y tensiones a su interior (O'Donnell & Oszlak, 1995), en el año 2012, el INDEC y el INADI⁷⁸ llevaron a cabo la “Primera Encuesta sobre Población Trans 2012: Travestis, Transexuales, Transgéneros y Hombres Trans”, en el Municipio de la Matanza, Provincia de Buenos Aires (Argentina), la cual nos brindó el marco conceptual en este aspecto⁷⁹. Por lo tanto, mientras el sexo refiere a “diferencias de orden biológico, donde se marca la distinción varones y mujeres”; el género, “da cuenta del aspecto social de la diferencia entre los sexos, en tanto

⁷⁷ Consultado en: [viajante | Definición | Diccionario de la lengua española | RAE - ASALE](#).

⁷⁸ Instituto Nacional contra la Discriminación, la Xenofobia y el Racismo del Estado Argentino (INADI).

⁷⁹ “Primera Encuesta sobre Población Trans 2012: Travestis, Transexuales, Transgéneros y Hombres Trans”- Informe técnico de la Prueba Piloto Municipio de La Matanza 18 al 29 de junio 2012. https://www.indec.gob.ar/micro_sitios/WebEncuestaTrans/pp_encuesta_trans_set2012.pdf

roles sociales, expectativas culturales, pautas de comportamiento, representación simbólica, entre otros muchos rasgos que permiten establecer diferencias y la elaboración de identidades” (INDEC, 2012:2). En este sentido, la noción de “identidad de género” viene a mediar en esta tensión, y es la que se utilizó para seleccionar a los viajantes de la muestra, en la medida que implica

la experiencia personal, interna e individual profundamente sentida de cada persona que la vincula con el mundo social, o es subjetiva por él y que se manifiesta en las relaciones de cada persona con el mundo. La identidad de género podría corresponder o no con el sexo biológico, incluyendo la modificación del cuerpo propio (INDEC, 2012:2).

En cuanto a la variable que expresa las condiciones estructurales preexistentes se consideró, para la definición de la muestra, las que posibilitan o no la disponibilidad de presencia en los términos de la teoría de la estructuración (Giddens, 2015 [1984]:155), en tanto medios que viabilizan o restringen la copresencia, indicativos necesarios para analizar la autonomía individual en la movilidad –al igual que las características corporales–. Los aspectos de esta perspectiva aparecen vinculados, en parte, al concepto de “inmovilidad” (Gutiérrez, 2009) y a las investigaciones en esa dirección que indagan en las amarras espaciales, institucionales e infraestructurales a las que se enfrentan los individuos al momento de decidir moverse (Adey, 2006; Cresswell, 2006; Amar, 2011; Miglierina y Pereyra Iraola, 2017). Se consideraron, entonces, para la definición de las condiciones estructurales de la muestra: a) el nivel educativo formal; b) el estrato socio-económico; c) el lugar de residencia –la accesibilidad y conectividad del territorio–; d) ocupación y trabajo; y e) el acceso a tecnología de la información y conocimiento (TIC’s) de los viajantes; a partir del análisis en el campo de la movilidad, con una aproximación desde la segregación espacial y rasgos socioeconómicos –desarrollados en el Capítulo Primero⁸⁰– (Lindon, 2002; Orfeuil, 2004; Soldano, 2008; Rofman, 2010; Avellaneda y Lazo, 2011; Liberali, Vidal-Koppman y Orduna, 2012; Romano, 2012; Giustiniani, *et al.*, 2012; Herzer y Gil y de Anso, 2012; Palma Arce, 2010, 2017; Cosacov y Di Virgilio, 2018; Tironi y Valderrama, 2018).

La EOD/2008 proporcionó la información de las distintas condiciones estructurales definidas, y continuar así, con el criterio de complementariedad metodológica que propone Hernández y Witter (2011). La información de la encuesta EOD/2008 permitió mapear las características de la población de la ciudad, según zonas definidas en ella en torno a: “Estratificación socioeconómica” –metodología por estratos– en cinco niveles: alto, medio

⁸⁰ Ver Apartado 1.3 del Capítulo Primero.

alto, medio, medio bajo y bajo, asumiendo como supuesto que “todos los hogares de un mismo radio censal pertenecen al estrato al que pertenece el radio” (ETR, 2011d:124) a partir de los datos del Censo de Población y Vivienda 2001, y a través del cual se consideraba la tenencia de TIC’s en los hogares⁸¹⁸²; “Densidad poblacional” sobre el territorio urbano; mapeo de densidad de “Establecimientos educativos” y “Centros de Salud”, donde la máxima densidad para los tres indicadores se da en la zona central de Rosario (ETR, 2011d:119-123). En cuanto al aspecto ocupación y trabajo, también se tomaron los datos de la EOD/2008 que detectó un 2,2% de desocupación para ese momento en el área Metropolitana Rosario (ETR, 2011d:120).

A partir de todo lo señalado, y siguiendo el criterio de expresar en la muestra los rasgos significativos de la población de Rosario, esto es “que un hecho o un caso sean pertinentes para dar cuenta de cierto haz de relaciones en un sistema social” (Guber, 2005:76), y en función de los términos de los objetivos de la investigación, priorizando la variable copresencia, vinculada a aspectos de la corporalidad, en un contexto heteronormativo como el arriba descrito, la muestra se compuso de dieciséis (16) viajantes⁸³ del siguiente modo: nueve (9) de identidad de género femenino y siete (7) de identidad de género masculino; tratando de expresar la leve mayoría de la población de género femenino (52,7%) sobre el género masculino (46,7%) en la ciudad de Rosario, según la EOD/2008. Al interior de esos grupos hay: una (1) persona por género con discapacidad permanente; una (1) persona de género trans: “travesti” y “hombre trans”, según las categorías de la Primera Encuesta de Población Trans 2012-INDEC/INADI- y; por último, una (1) persona por género gay y lesbiana. En cuanto a la selección con criterios etarios, la muestra abarca desde los 13 años a los 68 años, expresando todas las capas de la distribución poblacional que plantea la EOD/2008 –salvo niños y niñas por las razones que antes desarrollamos–. En cuanto a las contradicciones estructurales, al interior de la muestra, se buscó que la misma dé cuenta, de manera pertinente y significativa, del “haz de relaciones” que componen a las condiciones estructurales que “atraviesan” a la población en cuanto a estratos y trama urbana rosarina.

⁸¹ La EOD/2008 tomó las siguientes características: 1) población de más de 18 años con nivel educativo secundario completo o más; 2) población de más de 24 años con nivel educativo superior o más (completo o incompleto), 3) hogares sin NBI; 4) viviendas adecuadas para habitar (casa tipo A, departamento, pieza en hotel o pensión u otro), 5) hogares con PC (computadora) (ETR, 2011d:124-125).

⁸² Si bien reconocemos ciertas limitaciones en el relevamiento de información en lo referido al uso de TIC’s por parte de los viajantes de Rosario en la EOD/2008, entendemos que esto último se debió a la menor presencia que tenían en la vida cotidiana en general, y en particular, para las prácticas de movilidad urbana, en el momento de la toma de la muestra, en el año 2008.

⁸³ El número de la muestra fue tomado en correlación a la experiencia descrita por Perret Marino y Soldano para su investigación, las cuales declaran que la misma se compuso de dieciocho (18) diarios de viajes (2017:177).

El trabajo de campo con el instrumento Diario de Viaje se realizó en el período 2018/2019 mientras que los datos que se utilizaron para la definición de la muestra pertenecen al año 2008 proporcionados por la EOD/2008 –y donde algunos de los datos en ella son anteriores, como el de la Encuesta Permanente de Hogares del año 2001–. Claramente, hay una ventana temporal que no podemos desconocer, y que confirma una de las dificultades que tiene el trabajar con información producida en base a EOD que señalan Hernández y Witter (2011)⁸⁴. Sin embargo, en la medida que fue posible, salvo en los casos donde hubo que complementar información significativa a los aspectos que nos interesaba indagar, como el referido a datos sobre población con discapacidad permanente, realizamos nuestro análisis con la información allí presentada a fin de poder realizar la tarea de complementariedad que implica la combinación de metodologías cuantitativas y cualitativas que permiten visibilizar, en beneficio de las segundas, principalmente, aspectos de los desplazamientos individuales de la población de Rosario ausentes para los sistemas expertos con una perspectiva ingenieril.

2.2.2. El Diario de Viaje como dispositivo metodológico

Como primera aproximación, parte del sentido del Diario de Viaje como instrumento metodológico, está en la noción de autonomía individual que adoptamos –y expusimos en la Introducción y Capítulo Primero–, a fin de problematizar la práctica de desplazarse en la ciudad, y ponerla en tensión, con la que las políticas públicas planifican desarrollar⁸⁵.

La técnica del diario de viaje ha tenido varios modos de implementación, generalmente, bajo soporte digital exclusivamente, en función de lo que conocemos hasta el momento en la región; como la utilización de bitácoras digitales, “softwares gratuitos para aplicativos Android de smartphones”; o dispositivos GPS que los viajeros cargaban consigo al salir de sus casas (Dmuchowsky y Velázquez, 2017; Flamm *et al.*, 2007; Gutiérrez, 2017), entre otros; pero que, no implicaba ningún tipo de registración escrita por parte del individuo sino solo obtener datos sobre sus trayectorias de viajes a fin de realizar un mapeo georreferenciable. En el modo que aquí se lo implementa, es a través de un diario en soporte

⁸⁴ La nueva EOD-AMRosario debió haberse realizado a los diez años, según lo establecido por los criterios metodológicos de este instrumento, es decir, en el año 2018. Sin embargo, no se realizó, ni de las entrevistas que se le realizaron a los informantes clave de los equipos técnicos del EMR surgió fecha probable de realización de una próxima.

⁸⁵ Para ello, partimos de recordar uno de los supuestos de fondo de esta investigación, mencionado en la Introducción, que sostiene que promover la autonomía del individuo a través de políticas públicas implica adentrarse en una de las contradicciones centrales en el campo de las ciencias sociales, abordada en distintas épocas, por autores diversos (Schneewind, 2009), que refiere que las condiciones que el Estado establece para la vida en sociedad a través de sus acciones –las políticas públicas son una de ellas– restringen el autogobierno en pos de un orden social que asegure su supervivencia y la del colectivo.

papel, como lo hicieron Perret Marino y Soldano (2017), donde la registración es principalmente de tipo escrita –con opción de incorporar fotografías que se enviaban vía e-mail o Whatsapp–; otorgándole un rol central al viajante en la recolección de la información sobre su experiencia de viaje, más allá de sus itinerarios en términos de origen/destino.

La técnica del Diario de Viaje implicó preguntarles a las personas durante un período de tiempo por las actividades que realizan fuera del hogar. El instrumento que se lo materializó en soporte papel, salvo en un caso que adoptó formato digital –bajo Archivo Word– para una viajera con discapacidad visual, tuvo una extensión de 17 días corridos, durante la cual los viajeros registraron diariamente, a partir de preguntas o consignas planteadas para cada día –mínimo dos (2), máximo cuatro (4)–, su entendimiento sobre la experiencia de viaje. Las consignas siguieron los tipos que propone Guber, a partir del trabajo de Spradley J. (1979), “mini tours”, en tanto interrogan sobre “unidades más pequeñas de tiempo, espacio y experiencia” (Guber, 2005:149); y otras que se ubican bajo la denominación de “grand tour”, en la medida que buscamos recoger la estructuración de las dimensiones afectivas, emotivas y sensoriales de la práctica de movilidad construidas a lo largo del tiempo por los viajeros.

El Diario de Viaje permitió visibilizar diferencias significativas en cuanto a la forma de recolección de la información y de ausencias de información en la EOD/2008, para analizar la autonomía individual desde la perspectiva de la accesibilidad. En este sentido, la EOD/2008 se realiza por hogar, en el domicilio, por un encuestador, para todos los miembros del hogar de manera individual –mayores de cuatro (4) años– sobre los viajes realizados el día anterior, que sólo son computados si superaron los 400 metros de distancia⁸⁶. En cambio, en nuestro caso, se entendió por viaje de tipo urbano cotidiano un desplazamiento en la vía pública –sin importar la distancia, es decir, sin distancias mínimas–, bajo distintos modos de hacerlo, que tiene un origen y no necesariamente un destino⁸⁷; rompiendo de este modo, la lógica racional Origen/Destino de los saberes expertos de las ciencias del transporte que se le asigna al viajante y que así lo interpela sobre su experiencia de viaje. Por lo tanto, el viaje siempre está dotado de sentido –más allá de la racionalidad y consciencia del acto– y se halla vinculado a una organización espacial específica: la ciudad.

⁸⁶ Para profundizar las características generales de las Encuesta de Origen y Destino (EOD) ver el texto de Sebastián Anapolskyel (2017).

⁸⁷ Viajes urbanos sin destino podemos mencionar: el “callejeo” que analiza Le Breton (2014), el “deambular nocturno” que postulan Hernández González y Guérin (2016), o “la errancia”, como caso clínico problematizado en el campo de la salud mental, por citar algunos; evidenciando que la dinámica Origen/Destino es una lógica provista con una intencionalidad desde un tipo de saber experto que lo facilita.

La investigación sobre la experiencia de movilidad a través del Diario de Viaje se basa en algunas apreciaciones teóricas que realiza Giddens, en cuanto a que, por un lado, el actor social es el mejor experimentado para contar de qué trata su cotidianeidad, en este caso, de desplazarse por la ciudad (2015 [1984]:357) y, por otro lado, permite reconstruir, en parte, el sustrato principal de la vida cotidiana, en los términos que lo plantea la teoría de la estructuración, que son las rutinas individuales, en tanto sendas diarias, y su estructuración en regiones –categorías desarrollado en el Capítulo Primero–. Sin embargo, indagar sobre la rutina plantea un problema para su captación por parte del propio viajante, señala Giddens: la rutinización de la vida cotidiana implica dimensiones de la acción que están tanto en el inconsciente como en la dinámica reflexiva del propio hacer –percepciones, posturas, gestos, entre otros–, que no son habitualmente registradas por la conciencia pero que operan significativamente, constituyendo la seguridad ontológica del individuo, implicando aspectos de autonomía y dependencia. A pesar de ello, estas dimensiones de la experiencia pueden alcanzar el plano de la conciencia argumentativa ante situaciones críticas que interrumpen la rutina (Giddens, 2015 [1984]:95) o la interpelación de un tercero por las razones de su hacer (Giddens, 2015 [1984]:107), al colocar al actor en una instancia de reflexión, en cuanto descomposición consciente de lo que hace, para luego ser llevado al plano del registro discursivo –con las limitaciones que todo discurso tiene para expresar la totalidad de la experiencia, incluso la propia–.

Frente a los obstáculos, el Diario de Viaje se presenta como instrumento adecuado para recuperar la experiencia de moverse del viajante, como actor experimentado, y a su vez, permite un registro a diario a través de consignas que lo interpelan en distintas dimensiones de sus desplazamientos; operando, de este modo como una instancia de situación crítica sobre la rutinización, en tanto propone ponerse a dar razones sobre lo que se hizo –motivos, gestualidad, posturas, percepciones, entre otras–, pudiendo de este modo, realizar una acción reflexiva sobre la experiencia. Perret Marino y Soldano argumentan a favor del diario de viaje que “(pone) al sujeto en una situación de observador y activo respecto al recorte y registro de lo observado que lo colocaba, creemos, en una situación no rutinaria al implicar una decisión en torno a aquello que nos quisieran mostrar” (2017:175). A su vez, la implementación en soporte papel, también responde a una decisión metodológica, en cuanto a que se convierte en un dispositivo material que interrumpe la rutinización de la esfera digital de la vida cotidiana a la que estamos continuamente, y de manera creciente, vinculados para registrar nuestras

actividades diarias⁸⁸. Además, de las ventajas que presenta en relación a los postulados de la teoría de la estructuración, reúne, en cuanto técnica de obtención de información, una condición que Guber denomina como “no invasora”, en cuanto que “elimina la excesiva visibilidad del investigador, que obstaculiza el acceso a la información y la empatía con los informantes” (2005:58-59).

Para ello, el dispositivo diario de viaje organizó sus consignas sobre el dispositivo teórico que propone Giddens para la comprensión de la conducta individual: “de la estratificación de la acción”, a fin de echar luz sobre las tres dimensiones que la componen. La estratificación de la acción implica un abordaje de los comportamientos sociales desde las tres dimensiones que lo integran: la conciencia discursiva, la conciencia práctica y el inconsciente (2015 [1984]:43). Cada una de estas dimensiones implican un nivel de registro distinto –siempre actualizable– en el entendimiento de los actores al conducirse: “racionalización de la acción”, “reflexivo de la acción” y “motivación”⁸⁹; niveles de registros que pueden ser, en parte, externalizados y captados como información, habilitando el trabajo interpretativo de segundo orden del investigador. A través de los distintos registros se buscó relevar distintos aspectos para cada una de las dimensiones de la acción de viajar: tipos de saberes –experto, mutuo y práctico– empleados para el estrato de la conciencia discursiva; habilidades corporales, sensorialidad y afectividad para el plano de la conciencia práctica y; motivos, deseos y percepciones para la dimensión inconsciente.

En este punto es necesario señalar una diferencia significativa con el modo en que Perret Marino y Soldano (2017) describen en su investigación el modo de diagramación del Diario de Viaje en cuanto a las consignas que se eligieron para que los viajeros dejen sus registros. Mientras que las investigadoras lo utilizaron para iluminar lo que los actores sociales hacen y piensan en sus viajes y en sus lugares de residencia –el hogar– (Perret Marino y Soldano, 2017:173-174); en esta investigación se lo aplicó para echar luz

⁸⁸ En este sentido, reconocemos los nuevos abordajes en relación a la etnografía digital, a partir de crecientes entornos sociales estructurados a través de las TIC's, los cuales muchos abrevan en aspectos de la teoría de la estructuración de Giddens (Hine, 2004; Pink *et al.*, 2019). Sin embargo, nuestra investigación está interesada en conocer, en la medida de lo posible, qué sucede con la movilidad en términos de corporalidad y copresencia. Además, el Diario de Viaje así implementado implica por parte del viajante una gestualidad, postura y motricidad distinta a la que usualmente estamos acostumbrados a utilizar en las registraciones de tipo digital. Hay así una intención de generar una doble situación crítica con el Diario de Viaje, romper la rutina desde el acto reflexivo y romper la rutina desde la disposición corporal al registrar. Entendemos que, de este modo, habilita mayores instancias de reflexividad, y posible autonomía, en los términos que lo plantea Giddens, al generar nuevas posturas sociales (1995:117-118).

⁸⁹ Reponemos la noción de entendimiento que sostiene la teoría de la estructuración, y que empleamos a lo largo de toda la investigación: “todo lo que unos actores saben (creen) sobre las circunstancias de su acción y la de otros, y que aplican a la producción y reproducción de esa acción, incluidos un saber tácito, así como uno discursivamente asequible” (Giddens, 1995:396).

exclusivamente sobre la práctica de desplazarse por la ciudad. En este sentido, el dispositivo se enmarcó en una aproximación a estudios culturales del viaje, en el campo de la antropología (Clifford, 1999; Duran Segura, 2018) y de la etnografía multilocalizada o móvil (Marcus, 2001; Hannerz, 2003; Jirón, 2012), donde prima “el ámbito del discurso y de las modalidades de pensamiento” para intentar trazar las relaciones sociales a través de hacer uso –metodológico– de medios visuales e impresos (Marcus, 2001:119). Esto implica, en los términos de James Clifford, que la experiencia del “llegar-allí” es tan significativa como el de “estar-allí” (Clifford, 1999:55), habilitando el estudio sobre la movilidad, bajo una necesaria interdisciplinariedad (Marcus, 2001). Este abordaje desde lo móvil implica poner la atención en las narrativas de los individuos que se desplazan por distintos lugares, permitiendo “seguir formaciones culturales a través y dentro de múltiples sitios de actividad” y las instancias de “desestabilización de distinciones” (Marcus, 2001:111), en las que opera el individuo, y con las cuales las ciencias sociales analizamos la vida cotidiana; que, en nuestro caso, denominamos autonomía individual. En este sentido, la unidad de estudio quedó definido por el principio de contigüidad social que genera el actor –viajante–, en tanto unidad de análisis, en los términos que lo propone Guber: “sitios donde es posible observar en acción al mismo autor” (2005:58), en los límites municipales de la ciudad de Rosario⁹⁰.

En este contexto de hacer uso metodológico de medios visuales e impresos que propone Marcus (2001) para el campo de la antropología y de la etnografía multilocalizada o móvil, el Diario de Viaje habilitaba la tarea de registración a través de fotos o videos de situaciones de sus experiencias en el viaje, las cuales se les solicitó que vinieran acompañadas de una leyenda que las interpretara. Esta otra forma de registración –además de la escritura– fue tomada del trabajo de Perret Marino y Soldano, con la salvedad –para nada menor– que, mientras ellas le entregaron a cada viajante “una cámara de foto analógica descartable” (2017:174), en nuestro caso, debido al avance tecnológico aplicado en los últimos años a los aparatos de telefonía celular móvil, hizo que se considerara no necesario esa entrega y aprovechar los dispositivos de los viajeros.

Aunque supusimos que, a partir de los cambios producidos en relación a la espectacularización de la vida privada y el show de la intimidad habilitado por los entornos

⁹⁰ En este sentido es necesario señalar que la unidad de estudio es la ciudad de Rosario, en cuanto que la aproximación teórico-metodológica de la dualidad estructural adoptada, implica pensar a la autonomía individual como posibilidad en un sistema de movilidad que propone situaciones de constreñimientos materiales y sociales así como habilitantes, que están más allá de la corporalidad del viajante, y que están expresados, en parte, en tanto sistema abstracto, en las políticas públicas de movilidad enmarcadas en el PIM Rosario-2010. De este modo, toma sentido el análisis documental como de los integrantes de los equipos técnicos que lo diseñaron e implementaron a través de las entrevistas.

sociales generados por las TIC's y la afectación sobre el discurso narrativo (Debord, 1995; Sibila, 2008), íbamos a tener que procesar gran cantidad de información en este formato, no fue así. Sólo cuatro (4) viajeros sobre dieciséis (16) nos hicieron llegar imágenes, vinculado a los grupos etarios más jóvenes, cuyo número total no superó las veinte fotos, y la gran mayoría provinieron de uno de los viajeros, lo que no permitió poder utilizar este tipo de registro como un elemento a analizar comparativamente de manera extensa entre los integrantes de la muestra⁹¹.

Las fotos, como registro, las consideramos siguiendo los criterios de Perret Marino y Soldano (2017), en tanto una estética de la vida cotidiana, en los términos de la “prosaica” de Katya Mandoki (2008) –en el campo de los estudios de la estética–. Es decir, el sujeto debe ser entendido como alguien “sensible al arte y a lo bello, como lo ha entendido la estética tradicional, pero también lo es a la ciencia y a la justicia y a lo digno. Está igualmente expuesto a lo mezquino y a lo grandioso, a lo grotesco y a lo elegante, a lo vulgar y a lo fino, a lo sublime y a lo banal” (Mandoki, 2008: 72).

La fotografía debe ser también interpretada desde la teoría de la estructuración en su dimensión social de tipo espacial, en cuanto producto perdurable –una mirada perdurable– de una postura corporal de quien toma la foto; es decir, hay algo que muestra –región anterior– y algo que esconde –región posterior–, algo que le es próximo y algo que le es externo –distante–, tomando los criterios de interacción regional, para condiciones de copresencia, de Giddens (2015 [1984]:155-158). Por ello, la foto o una videograbación, es el registro de un ensamblaje social espacio-temporal que debe ser analizado, no solo en lo que muestra sino en lo que oculta el viajante. Finalmente, este tipo de registros deben ser abordados también como una expresión que manifiesta motivos profundos de una acción, que compone la dimensión del inconsciente en cualquier práctica; y que puede emerger en ellos –los registros– aunque no

⁹¹ Esta situación nos condujo a pensar algunas conjeturas, además de evidenciar algunas cuestiones. Entre las últimas, Sibila señala que la exposición de lo privado y lo íntimo está vinculado a los grupos etarios más jóvenes, que fueron quienes nos enviaron algunas fotos. En cuanto a las conjeturas sobre el poco uso del registro fotográfico, dado que otros viajeros jóvenes no la utilizaron, pudo deberse a que la consigna de poder incorporar el registro fotográfico o filmico apareció como una leyenda en la primera página del Diario de Viaje y no como una actividad definida en días específicos; donde, según lo que pudimos apreciar, los viajeros, en general, llevan adelante sus acciones de registro cuando hay “directrices” concretas diarias. La otra hipótesis, es que esto pudo deberse a que el soporte papel del Diario de Viaje permitió efectivamente romper la dinámica virtual de registración de la vida cotidiana a la que estamos acostumbrados en los entornos sociales actuales por el uso de las TIC's, como señalamos anteriormente en este capítulo, al idearlo y diseñarlo como una instancia de situación crítica de la vida cotidiana, en los términos de Giddens, que habilite a una reflexión consciente del actor sobre su hacer, y de allí, contribuir a ampliar sus márgenes de autonomía en el campo de la movilidad. Objetivo que en parte se logró, y que algunos viajeros reconocen en sus Diarios de Viaje bajo una consigna que figura ubicada en el último día instrumento, que es la siguiente: “¿Cambió el diario de alguna manera la forma de vivir tus viajes? ¿De qué forma?”.

en la dimensión consciente del actor –el viajante en este caso–; y es allí, donde también hay posibilidad de una tarea interpretativa desde las ciencias sociales (Giddens, 2015 [1984]:157).

2.2.2.1. El análisis de los registros de los viajeros (y algún dilema ético)

El trabajo de campo con este instrumento, la selección de los viajeros, su aceptación en participar en esta instancia, el completamiento por parte de cada uno de ellos, alcanzó un período de nueve meses, de septiembre de 2018 a mayo de 2019, como se señaló en la Introducción. Una vez esta primera etapa fue llegando a su fin, se implementó, a partir de la lectura y análisis de los registros en los Diarios de Viaje, entrevistas, en los casos que consideramos significativo profundizar, estructurada a partir de lo que Guber define como “categorización diferida” del investigador. Las modalidades de las entrevistas fueron la de atención flotante –sin grabador ni libreta de notas– en encuentros donde se conversó sobre la experiencia de haber utilizado el Diario de Viaje, como así también, en torno a cómo interpretar algunos registros o sus ausencias, bajo una estrategia general de “no directividad” de las preguntas en torno a los temas; y la otra, se estructuró sobre preguntas directas –con grabador y libreta de notas–, de registros que no comprendíamos o aspectos que el instrumento no logró relevar (Guber, 2005:143-165).

El análisis de los registros de los viajeros en los diarios de viajes al seguir el criterio hermenéutico, más precisamente, la doble hermenéutica de las ciencias sociales, que supone que una investigación es una comprensión y traducción de “orden segundo” sobre un campo de estudio de “orden primero” de “fenómenos ya constituidos provistos de sentidos” por actores sociales implicó un desafío (Giddens, 2015 [1984]:310). Desafío que estuvo puesto no solo en la comprensión que los actores hagan de su vida cotidiana cuando viajan, y en parte allí, fue importante la tarea de elaborar consignas que sean accesibles para la comprensión por parte de los viajeros de lo que buscábamos captar –despojándolas de todo tecnicismo–; sino también, en poder traducir a través de la escritura de la tesis, al campo de los estudios sociales con sus propios marcos de sentido, los marcos de sentidos que orientan las conductas cotidianas de los viajeros (Giddens, 2015 [1984]:310). Esta tarea compone una dimensión ética, en términos de ser conscientes de los amplios márgenes de autonomía que implica traducir –fragmentar– las experiencias de vida de otros conciudadanos –en este caso, principalmente, los viajeros y viajeras que completaron sus diarios de viajes–, en cuanto a qué visibilizar o dejar en la ausencia –una doble ausencia, en muchos casos–. Esta responsabilidad en la tarea, a modo de motivación personal, implicó una decisión metodológica con relación a la forma de citar, en la presente tesis, lo registrado por los viajeros en sus diarios de viajes.

Los registros de cada uno de ellos y ellas aparecerán tal cual hayan sido expresados en los diarios de viajes, en la medida que expresan la singularidad de quien viaja (Augé, 2009); y ella –la singularidad– como expresión de los constreñimientos materiales y/o estructurales –económicos, simbólicos, culturales, corporales, entre otros–, como así también, de las contradicciones estructurales en la ciudad de Rosario. Con esto nos referimos a que, al momento de citas textuales, los errores ortográficos y gramaticales manifiestan, en parte, las contradicciones estructurales presentes en los procesos de integración social –copresencia– de los viajantes, que inciden en el entendimiento que tienen de la movilidad, afectando a la autonomía; y que han sido contemplados como variables condicionantes en la definición de la muestra no-probabilística de tipo significativa utilizada en esta investigación que explica anteriormente. Cuando se lo considere indispensable, y sea inaccesible al registro del lector, se “traducirá” a pie de página el modo ortográfico y gramatical “lo más correctamente posible”.

La foto, pero también entendemos que alcanza a la registración narrativa del Diario de Viaje, como señala Castel, no deja de ser una selección intencionada del viajante en torno a los constreñimientos y habilitaciones sociales que lo comprenden:

Una foto es una selección perceptiva [...]. La foto hace solemne solo aquello que se considera digno de serlo [...] todo un aspecto de la vivencia es, a priori, censurado por prohibiciones ideológicas, éticas, estéticas, etc. Detrás de toda fotografía se puede encontrar un juicio de importancia, una decisión de un individuo, al mismo tiempo que un índice de valores que el grupo legitima (Castel, 2003: 332).

Reconocemos que en esa selección intencionada –o condicionada– del viajante, tanto para la fotografía como para el registro escrito está implicada la representación que él o ella tiene del lector que accederá a su diario de viaje, en este caso, la de un investigador social. En este sentido, en varias ocasiones, se repitieron las siguientes frases por parte de los viajantes: “no sé si te va a servir lo que puse en el diario” o “¿qué hay que poner que te sirva?”. Frente a esta situación, no encontramos respuestas técnicas para evitarlo, solo reconocer su presencia en la información reunida.

Lo registrado por los viajantes en sus diarios de viaje, al ser, en parte, una estética del mundo, una imagen, entendimos necesario no ceder a la tentación del discurso científico como saber que pretende, en ocasiones, ordenar en una totalidad coherente aquello que también guarda de irracional y poético la vida cotidiana; y que Gastón Bachellard, quien a lo largo de su obra analizó hiatos y relaciones epistemológicas en torno a este tema, señala, “Entre el concepto y la imagen no hay síntesis” (1982:82). El desafío, y la riqueza del registro

propio de los viajante de sus prácticas de moverse por la ciudad, reside en visibilizar esa experiencia estética del mundo, que en nuestro caso lo intentamos, en ocasiones, a través de un desplazamiento, un “sobre-giro lingüístico”, que consiste en construir un contorno argumentativo, en base a descripciones extensas, que permitan comparar las con-textualidades de los viajeros; y en otras, silenciarnos, para dejar que la estética de las palabras y las imágenes de los viajeros aparezcan y dialoguen con el lector sin intérpretes.

Finalmente, a lo largo de la tesis hemos utilizado el nombre –seudónimo– y género que señalaron los viajeros en el diario de viaje, en la primera página. En ocasiones, siguiendo los criterios aplicados y señalados anteriormente para los informantes clave, hemos decidido mantener el anonimato de los informantes, refiriéndonos a ellos como “entrevistado/entrevistada”, “viajante”, “viajero o viajera”, principalmente cuando entendemos que lo declarado tiene un valor significativo a los objetivos de la investigación, pero los alcances de su publicidad podrían afectarlos, en algún sentido; más allá de que todos y todas dieron su consentimiento y conocían los alcances del uso del diario de viaje; como de aquellos viajeros que fueron grabados en las entrevistas.

2.2.3. El Diario de Viaje considerado en clave crítica

La técnica del uso diario de viaje es perfectible –como toda técnica– y tiene algunas limitaciones que nos parece oportuno señalar por dos razones; una de ellas es contribuir, modestamente, a reflexionar sobre métodos propios para el campo de la movilidad urbana, y la segunda razón, es poder mostrar algunos aspectos de la autonomía individual que aparecen restringidas o habilitadas por el propio instrumento metodológico. Para ello, en términos generales, vamos a utilizar el modelo de exposición y análisis que presentan los distintos capítulos del libro que compiló Andrea Gutiérrez (2017), en cuanto a exponer, brevemente, dificultades y aspectos perfectibles de la utilización e implementación del instrumento Diario de Viaje⁹².

⁹² A modo de ejemplo, de cómo el instrumento restringió la autonomía individual en algún aspecto de la experiencia de viajar, podemos citar que, finalizado el trabajo de campo, y en el proceso de escritura de la tesis, nos encontramos con trabajos y nuevas investigaciones que versan sobre los paisajes sonoros de las ciudades (Westerkamp, 2014). En este sentido, el Diario de Viaje como instrumento metodológico no dio lugar al registro de la dimensión sonora de la experiencia de moverse por la ciudad; la cual compone los esquemas de percepción empleados para la vida cotidiana, y que se evidenció significativa para algunos viajeros a partir de lo relevado en sus diarios de viaje. Esta sonoridad, apareció, en forma desagradable, como el ruido generado por el tráfico o, como un gran marco en la experiencia de desplazarse por la ciudad de la mano de la música que van escuchando a través de sus dispositivos móviles –y que se abordan en el Capítulo Sexto–. Pese esta falta en nuestro instrumento, encontramos en una página denominada “Sonidos de Rosario. Registros y documentos sonoros” (<http://www.sonidosderosario.com.ar/audio/transportes-registros-01/>), que reúnen registros captados en diferentes

Esta técnica presenta una limitación, que es la dificultad de poder ser aplicada a muestras demasiado extensas y simultáneamente. En primer lugar, al reunir en nuestro caso la muestra, condiciones de lo que Guber señala como “muestra de oportunidad”; la cual “consiste en que un individuo se ofrece a dar información e incluso llega a colaborar como recolector de información” (Guber, 2005:75), no es sencillo conseguir personas que estén dispuestas, durante diecisiete (17) días ininterrumpidos, a llevar un registro diario de todos sus viajes cotidianos. Las razones son, entre otras, por el tiempo que les insume, porque entienden que no tienen nada interesante para contar, o porque, nos dio la impresión, no desean dar cuenta a un extraño –y no tan extraño– de su vida diaria. Estas dificultades implicaron que nuestra intención de llevar adelante, simultáneamente, todos los diarios de viaje no nos fuese posible; y el trabajo de campo con esta herramienta se extendió por el lapso de nueve (9) meses, como se señaló anteriormente.

En segundo lugar, como señalan Hernández y Witter (2011), y también surgió de conversaciones con Perret Marino sobre su experiencia en el uso de esta técnica, se dieron situaciones de deserción de los y las participantes de la muestra; además, en nuestro caso, se dieron situaciones de interrupción y pedidos de reinicio de la tarea de registro en el Diario de Viaje al día primero por parte de algunos viajeros –sucedió en dos oportunidades–. En cuanto a quienes no continuaron con el Diario de Viaje, fueron tres viajeros; sin embargo, dos de ellos los consideramos significativos en la medida que las razones evidencian constreñimientos socioeconómicos y corporales a la autonomía individual. Uno fue Alan, con 14 años, de estrato socioeconómico bajo, estaba cursando séptimo grado, y perdimos el contacto después de que fuera golpeado por un adulto en proximidades de su casilla, teniendo que dejar el barrio por seguridad. El otro caso fue Sonia, adulta joven, estrato socioeconómico medio-alto, tiene una discapacidad neuromotriz permanente, lo que para la tarea de registración le implicaba demasiado esfuerzo –constreñimiento corporal–.

En tercer lugar, la masividad y simultaneidad de la muestra bajo esta técnica atenta contra el seguimiento requerido de los viajeros para poder resolver sus dudas durante el proceso de registro, o almacenamiento de información enviada –fotos y audios–, que en nuestro caso fue mediada por contactos de telefonía móvil, principalmente a través de la aplicación WhatsApp. Es de destacar que las consultas, en general, vinieron de los viajeros

situaciones de la vida cotidiana de la ciudad, y específicamente, uno referido a instancias de la movilidad, que nos permitió experimentar la riqueza de ese paisaje, y la necesidad de incorporarlo en próximas investigaciones, junto a un marco teórico que nos permita analizarlo, así como sucedió con la fotografía.

que pertenecieron al estrato-socioeconómico bajo que no comprendían algunas de las consignas del Diario de Viaje.

En los términos que lo plantea la obra de Gutiérrez, la “recolección de datos” presenta dificultades, que se agudizan cuando el trabajo es realizado de manera individual –se recomienda trabajar en equipo, como fue el caso de Perret Marino y Soldano (2017)–. A su vez, cuando el “contexto territorial”, como señala Gutiérrez (2017:12), sobre el cual se aplica la técnica es demasiado extenso, como puede ser los límites urbanos de una ciudad intermedia, el caso de Rosario en nuestra investigación, y no acotada a la población de un barrio o sector, la recolección de la información se dificulta aún más, porque lleva más tiempo de desplazamientos de los investigadores y coordinación de encuentros con los viajantes para entrevistas. Si bien en este sentido es recomendable acotar la muestra a un territorio de menor extensión, como fue el caso de la investigación desarrollada por Perret Marino y Soldano (2017), –y más aún, cuando la investigación es de tipo unipersonal–, esa decisión metodológica debe ir en consonancia con los objetivos de la investigación. En nuestro caso, un recorte espacial de ese tipo no era posible, en la medida que, en función de nuestros objetivos, implicaba perder la complejidad y diversidad de contradicciones estructurales de la ciudad de Rosario a los que está expuesta la experiencia de desplazarse centrada en la corporalidad de los viajantes –donde también toma sentido el trabajo de complementariedad con los datos de la EOD/2008–. Distinto hubiese sido, si la perspectiva de análisis de la accesibilidad estuviera en torno a la segregación espacial o gentrificación, como otras investigaciones (Hertzar y Gil y de Anso, 2012).

En cuanto al “instrumento en sí”, sin desconocer que es inescindible su análisis de la muestra a la que se aplica, nos encontramos con dos dificultades; por un lado, en un ejercicio de doble hermenéutica, en los términos de Giddens, el diario de viaje como técnica y como ejercicio de entendimiento de los viajantes sobre sus prácticas de movilidad excluye –de la muestra– a las personas no alfabetizadas, que para el caso de la ciudad de Rosario son 8242 varones y 7887 mujeres para el año 2010 según el Censo Nacional de Población. Además, y en relación con los términos de la hipótesis de esta investigación, la ausencia de saberes expertos, que implica la alfabetización, en sistemas abstractos tan extensos, como el caso del sistema de movilidad cotidiana urbana aquí en estudio, supone un constreñimiento a la expansión de la autonomía individual –que expondremos y desarrollaremos en el Capítulo Quinto y Sexto de esta tesis–. El Diario de Viaje, a su vez, como parte de un dispositivo de un sistema experto –investigación en el campo de los estudios de movilidad– invisibiliza experiencias de viaje, en estos términos. Una solución podría ser la de un diario de viaje de

formato oral en cuanto a la enunciación de las consignas y en términos del registro del viajante.

La situación anterior, nos conduce a la segunda dificultad: el Diario de Viaje, cuando busca recolectar información sobre viajeros con discapacidades permanentes debe ser posible de ser adaptable, de modo de no invisibilizar distintas corporalidades. En nuestra investigación, el diario de viaje tuvo que adoptar formato digital en un solo caso para una viajera –Eugenia– quien tiene una discapacidad visual; de modo que en lugar de entregársele en soporte papel como al resto, se le envió por mail, y la viajera, a través de un programa en su computadora personal que le leía las consignas y que también traduce su oralidad en registro escrito, fue complementándolo. Sin embargo, hubo algunas consignas que no fueron completadas, por un lado, debido al tipo de consigna, que en este caso comprometía la experiencia visual del viaje, como: dibujar un mapa de sus rutinas diarias o la referida al registro fotográfico; y por otro lado, a un error del programa de lectura del diario, o bien a la dificultad que puede presentar el diseño del Diario de Viaje para la lectura de este tipo de programas informáticos, según nos comentó ella en una entrevista que le realizamos con posterioridad sobre el porqué no había completado algunas consignas.

Siguiendo la estructuración de análisis que plantea Gutiérrez para las técnicas de investigación en movilidad, en cuanto a la complementariedad en campo con otras técnicas, la técnica del Diario de Viaje, además de poder ser complementada con las EOD, como ya fue desarrollado, entendemos que requiere ser acompañada por entrevistas a los viajeros⁹³. La técnica de la entrevista es recomendable realizarla una vez leídos y analizados los diarios de viaje, y para aquellos casos que se considere significativo, como se hizo en nuestra investigación, eligiendo la estrategia que mejor se adecúe al viajante –“no directividad” de las preguntas en torno a los temas o preguntas directas (Guber, 2005)–. En la medida que muchas veces la letra no es legible, hay consignas que no son completadas, o surgen nuevas hipótesis que requieren ser contrastadas con las experiencias de los viajeros, por nombrar algunos casos.

Finalmente, la sistematización, procesamiento y análisis de datos, que está entre los aspectos que explora Gutiérrez a lo largo de todas las técnicas (2017:12), es de alta complejidad, por la vastedad que implica un diario compuesto por el registro cotidiano durante diecisiete (17) días corridos, que indaga sobre tres dimensiones –práctica, discursiva e

⁹³ Esta instancia de complementariedad del Diario de Viaje con la técnica de la entrevista a los viajeros surgió de conversaciones que mantuvimos con la investigadora María Gimena Perret Marino, sobre su experiencia de aplicar esta técnica sin haber llevado adelante esta instancia, y de la conveniencia metodológica de poder llevarla a cabo para echar luz sobre aspectos que aparecen luego de la primera lectura de los registros.

inconsciente— de las rutinas de los viajantes. Frente a esto, la experiencia de Perret Marino y Soldano, nos llevó a recortar la cantidad de días que comprendía su dispositivo —de veintiún (21) días a diecisiete (17)—. Sin embargo, la tarea de análisis de una cantidad tan numerosa de diarios de viajes (16) es un trabajo que se recomienda realizar en equipo, como decíamos antes, entre otras cosas, por la magnitud de información que supone; en la medida que, como lo señala Marcus, “La estrategia de seguir literalmente las conexiones, asociaciones y relaciones imputables se encuentra en el centro mismo del diseño de la investigación etnográfica multilocal” (2001: 112). Lo que supone siempre una tensión, en términos éticos-profesionales, en cuanto a: ¿qué decir? y ¿cómo decir? de la vida privada de los viajantes; pero también, qué dejar ausente y sobre qué echar luz, de sus vidas cotidianas; como también, qué invisibilizamos, en términos de lo que Gastón Bachelard (1985) y Pierre Bourdieu (2004) señalan como obstáculos epistemológicos, de nuestro inconsciente singular y colectivo, respectivamente.

Por fuera de los distintos aspectos de análisis que realiza Gutiérrez en relación con las distintas técnicas para el campo de la movilidad, entendemos que el Diario de Viaje presenta, como fuimos marcando en distintos momentos del apartado, una singularidad en cuanto a que el modo en que fue diseñado e implementado incidió en los destinatarios —los viajantes—, específicamente, en cuanto a que habilita a ampliar los marcos de autonomía individual según fue planteado en esta investigación. En la medida que la autonomía individual para la movilidad cotidiana es entendida como “la capacidad de reflexionar por sí mismo y autodeterminarse”, que señala Giddens (1998:111), en tanto producción de entendimiento propio sobre una acción, a partir de saberes disponibles, que puede ser ampliado, y con ello expandir los márgenes de autogobierno existente en las diferentes dimensiones de la experiencia —motivaciones y deseos, corporalidad, afectividad, sensorialidad, entre otras—, implicando la reorganización de la práctica; cuando se les preguntó a los viajantes en el último día del Diario de Viaje, si el mismo le había cambiado de alguna manera la forma de vivir sus viajes por la ciudad, varios de ellos y ellas señalaron que sí, y que les había permitido “darse cuenta” de la diversidad de situaciones y aspectos que implican a su movilidad diaria, como así también, reconocer ventajas —y desventajas— que poseen en relación con otros viajantes.

En síntesis, es una técnica que tiene múltiples aristas y mucho para ser explorada, pero que consideramos recomendable para estudios sobre movilidad desde la perspectiva de la accesibilidad, donde la experiencia quiere ser comprendida desde la heterogeneidad, vale decir, desde la corporalidad del viajante.

2.3. Conclusión: Alcances de la estrategia metodológica

Adoptar una estrategia metodológica de complementariedad de técnicas cuantitativas y cualitativas, permitió a lo largo de la investigación, además de visibilizar ausencias en el sistema de movilidad rosarino, incorporar distinciones y precisiones conceptuales con relación a la EOD/2008. La trascendencia de esta tarea de análisis comparativa –y no sólo de complementariedad– se funda en que la EOD/2008 tuvo la función de “satisfacer los requerimientos de información para la estimación de modelos de transporte estratégico para la región”, como lo señala su publicación (ETR, 2011d:9); implicando la base de información sistematizada sobre desplazamientos de personas que se utilizó para el diseño del PIM-Rosario, como figura en uno de sus documentos (ETR, 2011b:54-64) y señalaron distintos integrantes de los equipos técnicos entrevistados como informantes claves. De modo que, la autonomía individual que la política de movilidad en la ciudad de Rosario busca promover, proyectó carencia de aspectos que están presentes en la experiencia de desplazarse, que el Diario de Viaje alumbró desde la perspectiva de la accesibilidad. De este modo, entendemos que la forma en la que se organizó y llevó adelante la estrategia, contribuye a saldar la “brecha metodológica” para el diseño de políticas públicas de movilidad, pero también, su evaluación, que es una de las carencias actuales.

La noción de dualidad estructural, fundamental para introducir una distinción en cuanto a niveles de análisis, y que la estrategia metodológica aquí adoptada releva en ambas direcciones, es significativa a la presente investigación para estructurar el modo y orden de exposición capitular de la tesis. Esta cuestión central implica separar, analíticamente, la estructura del sistema social, es decir, la institucionalidad y los principios que reglan la vida cotidiana en términos virtuales de los agentes, que llevamos a cabo en el Capítulo Tercero; de la manera en la que esas reglas y recursos son utilizados, reproduciéndose la estructura, y también con opciones de cambio, por parte de los individuos según su entendimiento en diversas situaciones al orientarse por sus razones y motivos, que expondremos en los Capítulos Cuarto al Séptimo.

SECCIÓN SEGUNDA

ANÁLISIS DEL CASO

Capítulo Tercero: Fragmentando la práctica de la movilidad cotidiana. Análisis del entendimiento aplicado por los equipos técnicos en el diseño e implementación del Plan Integral de Movilidad Rosario (PIM-Rosario)

Presentación

En América Latina, como en el resto del mundo, la movilidad urbana aumenta de forma continua, exigiendo una mayor regulación a través de las agencias estatales (Sennet, 1997; Berman, 2008; Amar, 2011). Es así que las políticas públicas sobre movilidad han tomado mayor protagonismo en los últimos años debido a los cambios que las ciudades están experimentando en términos de: densidad y disposición poblacional (Gutiérrez, 2009; Davis, 2014; ONU, 2014; Wacquant, 2015), extensión espacial (Castells, 1974; Harvey, 1985), hipermovilidad e inmovilidad de personas y mercancías (Sassen, 1991; Gutiérrez, 2009) y el incremento del atravesamiento tecnológico en la vida diaria (Giddens, 1996; Durr, 2016; Tironi y Valderrama, 2018), entre otras razones.

Los cambios mencionados, y la permanencia de otras condiciones, implicaron incorporar al problema de la circulación en las ciudades los inconvenientes ecológicos, en el marco de una época en que las sociedades comenzaban a reconocer, aquello que Ulrich Beck denominó “sociedad del riesgo” (1998). Así fue que los países desarrollados –principalmente europeos– y organismos internacionales, a través de múltiples acuerdos, entre los que se cuentan: el Informe Brundtland de la ONU (1987), Informe sobre Transporte de la OCDE (1995), Acuerdo de Kyoto (1997), el Libro Blanco (2001) y Libro Verde (2007) de la Unión Europea; informes regionales para América Latina, y específicamente para Argentina, del Banco Mundial (BM)⁹⁴, entre otros, pusieron la mirada sobre la necesidad de que las políticas de movilidad sean sustentables y sostenibles (Pozueta, 2000; Montezuma, 2003; Amar, 2011; Rodríguez Tornquist y Cruz, 2017).

La necesidad de diseñar políticas en torno a la sustentabilidad del sistema de transporte, según la bibliografía específica, está vinculada a diferentes cuestiones como, grandes emisiones de CO₂ y poluciones diversas producida por el transporte motorizado, la rápida cogestión y saturación de las redes e infraestructuras vehiculares disponibles, el fin del petróleo a mediano plazo –donde la crisis de la década del '70 fue un aviso–, entre otras.

⁹⁴ En el siguiente link puede encontrarse el informe del BM, del año 2008, sobre la situación argentina en relación a transporte, uso de la tierra, distribución de la población y la necesidad de ir hacia un esquema de políticas de movilidad sustentables, que justificaron la inversión de este organismo en asistencia técnica y financiación, donde la ciudad de Rosario, bajo este marco, comenzó a diseñar el PIM: <http://documents1.worldbank.org/curated/en/350221468212680490/pdf/P1140081AR1GEF1raisal0Stage19116rev.pdf>

Al mismo tiempo, las nuevas acciones que se lleven adelante desde el Estado deben atender a la sostenibilidad del sistema, en la medida que la tradicional estructura de financiamiento público al transporte deviene insuficiente, y a su vez, inviable para el Estado – en cualquier nivel–, dado el crecimiento y densidad de la población urbana. En la región de Latinoamérica específicamente, la falta de planificación urbanística generó, además de anarquía en el uso del suelo y espacio aéreo, ciudades demasiado extensas territorialmente, elevando los costos del sistema de transporte masivo insostenibles para sociedades en vías de desarrollo (Montezuma, 2003; Amar, 2011; Soldano, 2017). Además, en estas circunstancias, los actores privados del sistema de transporte público comienzan a perder rentabilidad – aunque también el sector público, como analiza Marsili (2011), para el caso de Rosario–, demandando acciones al erario público en este aspecto (Rodríguez Tornquist y Cruz, 2017); en caso contrario, las licitaciones desiertas –o sus postergaciones indefinidas– en el servicio de transporte urbano de pasajeros son manifestaciones de estas nuevas condiciones; donde la ciudad de Rosario es un claro ejemplo –desde el año 2001–.

En tren de otras razones que requieren atender a la sostenibilidad de las políticas públicas de movilidad, la bibliografía sobre el tema e informantes claves que trabajaron en el diseño de la “Encuesta Permanente a Pasajeros (evaluación de la satisfacción del usuario)” (ETR, 2011:157-160) –que se realiza desde el año 2006 en la ciudad de Rosario⁹⁵–, señalan que los sistemas de transporte urbano requieren mayores niveles de incorporación de tecnología para la prestación de un servicio de calidad; niveles siempre crecientes, que por su propia condición de servicio –intangible–, genera corrimientos de la percepción de insatisfacción en los usuarios que se traducen en demandas al sistema, en torno a: seguridad, sustentabilidad, climatización, TIC’s, entre otras (Canales, 2011; ETR, 2011).

Los actuales contextos descriptos, han generado en el campo teórico y profesional sobre el desplazamiento urbano un cambio de paradigma (Amar, 2011) o una nueva aproximación (Krüger, 2017) que supone adoptar la perspectiva de la movilidad cotidiana frente a la de transporte vehicular.

El concepto de movilidad cotidiana urbana prioriza al individuo en su contexto y corporalidad, complejizando la tradicional mirada desde el transporte (Amar, 2011). La perspectiva de análisis e intervención estatal desde el enfoque del transporte, predominante hasta finales del siglo XX, se limita a una relación de oferta y demanda entre la cantidad de infraestructura y medios de transporte del que dispone un territorio y la cantidad de viajes que

⁹⁵ Las mismas pueden ser consultadas en el sitio oficial del EMR http://www.etr.gov.ar/encuesta_pasajeros.php.

grupos poblacionales realizan diariamente, según modos, tiempos e itinerario, entre otras variables (Montezuma, 2003; Salerno, 2012; Krüger, 2017). La aproximación desde el transporte urbano en las políticas públicas se ha centrado, principalmente, en flujos de vehículos motorizados en relación con agregados poblacionales; vale decir, asumiendo una conducta pasiva de cuerpos, a modo de cargas inanimadas, que son trasladados de un punto a otro, de un origen a un destino.

En cambio, planificar políticas públicas desde la perspectiva de la movilidad es referenciarse en el individuo, en tanto persona móvil y singular, un “homo mobilis” (Amar, 2011:36). La circulación urbana, entendida en torno a la persona móvil, tiene a la autonomía individual entre los objetivos centrales de las prácticas de desplazamiento (ETR, 2010; Tyler, 2002; Dextre, 2007; Amar, 2011; Sadik-Khan y Solomonov, 2016; Tironi y Mora, 2018). A los fines de ampliar los márgenes de autonomía individual se estableció como estrategia diseñar e implementar políticas públicas de movilidad multimodal; es decir, son las personas quienes eligen el uso del modo de transporte y sus combinaciones según una oferta establecida, habilitando articular, además, diferentes escalas territoriales –multiescalaridad–, tales como barrio, ciudad, metrópolis, región, entre otras (Amar, 2011; Dextre, 2012; Krüger, 2017).

Esta nueva perspectiva expuso la necesidad de pensar la movilidad en relación al territorio urbano, y más específicamente, para las ciudades medias y metrópolis. Las políticas públicas de planificación urbana y movilidad comenzaron a desarrollarse de modo interrelacionado a nivel mundial (Pozueta, 2000; Litman, 2011), y con mayor atención en los países latinoamericanos, donde los procesos de asentamientos urbanos no estuvieron diagramados en función de las infraestructuras de circulación por parte de los diferentes niveles del Estado; sumando a una fuerte cultura del uso del automóvil particular como modo de transporte (Montezuma, 2003; Soldano, 2017; Rodríguez Tornquist y Cruz, 2017).

En función de los cambios descriptos y los nuevos enfoques de abordaje de los desplazamientos urbanos, se registra, desde comienzo de siglo, en las administraciones locales –ciudades metropolitanas–, principalmente, bajo los términos de sustentabilidad, un proceso de diseño e implementación de nuevas políticas públicas; políticas públicas que abandonan la perspectiva del transporte por una perspectiva de la movilidad; perspectiva esta última que, se centra en considerar al individuo como unidad de medida y no a los flujos vehiculares (ETR, 2010; Amar, 2011; Salerno, 2012). En esta dirección, distintas ciudades, tales como Madrid (España) con su “Plan Director de Movilidad Ciclista” (2007/2008), Burdeos (Francia) con la reincorporación de una “red de tranvías” (2003), Santiago de Chile (Chile) con el plan

“TRANSANTIAGO” (2002), Distrito Federal (México) con “Metrobus” (2004), Bogotá (Colombia) con el “Transmilenio”, Curitiba (Brasil) con su “Sistema Modelo de Transporte y Uso del Suelo (BRT)”, entre otras, han diseñado e implementado políticas de movilidad que incidieron en la organización autónoma de las prácticas de desplazamiento de los destinatarios.

En el mundo, y más precisamente, en la región y en la Argentina, las políticas públicas de movilidad locales, han adoptado la forma de Planes de Movilidad (PM) (ITDP México, 2012; CIPEM, 2017). La ciudad de Rosario inició también un proceso en esta dirección, siendo pionera en la Argentina, y una de las primeras en la región, bajo el Plan Integral de Movilidad Rosario (PIM-Rosario), que plasmó en el año 2011; el cual, actualmente, continúa rigiendo el ordenamiento de movilidad urbana. El proceso de metropolización y creciente densidad poblacional, implicaron al Poder Ejecutivo Municipal (PEM) en una tarea de planificación de movilidad urbana por parte de los equipos técnicos del entonces denominado Ente de Transporte Rosario (ETR), creado para este fin –hoy Ente de la Movilidad de Rosario (EMR)–, a través de financiamiento internacional, principalmente del BM (ETR, 2007, 2011b). El PIM-Rosario, como documento (ETR, 2011b), sistematiza propuestas técnicas sobre distintos tipos de movilidad en el territorio y escalas, con instancias de participación ciudadana (ETR, 2011a, 2011c); entendiéndola como una temática que “aborda los desplazamientos de personas, vehículos, y mercancías considerando al individuo como unidad de medida” (ETR, 2010:8), tal lo postula el paradigma de la movilidad (Amar, 2011). Como ya se señaló en la Introducción de la tesis y gran parte de la razón de la misma, entre los objetivos generales que persigue el PIM-Rosario, enmarcado en un enfoque de movilidad sustentable y sostenible, es promover prácticas de movilidad que faciliten “el aprovechamiento al máximo de la capacidad autónoma de trasladarse que tiene un ser humano” (ETR, 2010:9).

La bibliografía sobre políticas públicas de desplazamiento urbano señala, sin embargo, desde una perspectiva de la accesibilidad, en el campo de la movilidad, que los equipos técnicos que diseñan e implementan las acciones estatales continúan haciéndolo, generalmente, desde una perspectiva del transporte de personas (Montezuma, 2003; Avellaneda, 2011; Avellaneda y Lazo, 2011; Hernández y Wittner, 2011; Salerno, 2012), bajo lo que denomina Soldano y Perret Marino (2015), una perspectiva euclidiana de los cuerpos en instancias de desplazamientos. Es decir, los equipos técnicos que trabajan en planificación emplean, predominantemente, un registro utilitarista –cálculo racional– de las experiencias de desplazamiento de los usuarios, identificado con un “<<viajero medio>>”, suerte de “homo

economicus”, define Amar (2011:36); proyectando lógicas de oferta y demanda en cuanto a modos de movilidad, representando viajeros medios que disponen de información para la toma de decisiones racionalmente eficientes, lo que denominan: “usuarios”; y maximizando el ordenamiento espacial sostenible de los cuerpos –y mercancías– a ser trasladados, entre otros rasgos. El registro racional cuantitativo/utilitarista de este encuadre sobre el desplazamiento, es provisto, para el diseño y la planificación, por conocimientos expertos tales como: la ingeniería, arquitectura, economía y geografía, principalmente. Esta perspectiva es descrita por Krüger, como la “ciencia del transporte”, la cual se “nutre del conocimiento de las ciencias naturales e ingenierías, donde el objetivo general es el funcionamiento más bien técnico del sistema de transporte” (2017:179); distinto de lo que el mismo Krüger define como, “el giro de la movilidad”, propio de las ciencias sociales y las humanidades (2017:179).

Si bien, hay tipos de saberes tradicionalmente más próximos a un modelo que a otro en el campo del desplazamiento, no pretendemos encasillarlos, más allá de reconocer los antecedentes mencionados; por esta razón, elegimos hablar de perspectivas o incluso paradigmas, en términos de Thomas Kuhn, como refiere Amar (2011). En el caso de la perspectiva del transporte, el modo en que se diseñan e implementan las políticas públicas de movilidad urbana en el último tiempo, *terminan fragmentando la experiencia de desplazarse* en el viaje, al entender al viajante, principalmente, como usuario o viajero medio; desatendiendo así, aspectos de otras dimensiones en la experiencia del viajante, tales como, la sensorialidad, corporalidad, emotividad, entre otras, como evidencian distintos autores (Lévy, 2003; Jirón, 2012; Salerno, 2012; Avellaneda, 2011; Avellaneda y Lazo, 2011; Soldano y Perret Marino 2017; Augé, 2017; Le Breton 2017; Mansilla, 2017). Esta situación se observa, en parte, al considerar y analizar a las políticas públicas de movilidad como procesos desde la ciencia política –ver Capítulo Primero– (Díaz, 1998; Gantus, 2016), en relación a: los saberes que poseen los integrantes de los equipos técnicos, los medios de relevamiento de información utilizados para los desplazamientos urbanos, específicamente la EOD –de la cual se plantearon características metodológicas centrales en el Capítulo Segundo–, el rol que se le otorga a la ciudadanía y actores de la sociedad civil en la etapa del diseño, por mencionar algunos, que serán los aspectos centrales del análisis en este capítulo.

En la región, las políticas públicas de movilidad han estado planteadas, en la etapa de diseño y planificación –desde una aproximación de policy process–, desde un enfoque socio-céntrico (Castellani y Sowter, 2016), a través de instancias participativas –como se las define en el campo de la ciencia política (Avritzer, 2004; Goldfrank, 2006; Fung y Wright, 2003; Cabannes, 2004; Robin y Ford, 2013)– de actores de la sociedad civil de las ciudades o

metrópolis donde se han desarrollado. En parte, estas modalidades de planificación con instancias participativas, que se han aplicado en diferentes ámbitos del Estado (Díaz Ribeiro, 2002; Melo, 2006; Veneziano, 2005; Ford, 2010), han sido impulsadas en la región, de manera significativa, para el campo de la movilidad, según lo que hemos podido relevar –de los documentos oficiales y de las entrevistas a informantes claves–, a partir de los organismos internacionales, principalmente el Banco Mundial (BM) y el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), aunque hay documentadas iniciativas bilaterales entre países (ITDP México, 2012). Los organismos internacionales colocan las instancias participativas como requisitos al momento de financiar acciones de este tipo, como lo evidencia, por ejemplo, el “Manual de Manejo Ambiental y Social” (ETR, 2007:7), documento que operó como antesala para la elaboración del PIM-Rosario⁹⁶.

La presencia de dispositivos participativos en el diseño, parte del supuesto que al ser políticas de desplazamientos enmarcadas en el logro de mayores grados de autonomía individual, son los usuarios quienes pueden identificar y describir –diagnosticar– de manera más precisa, las barreras y constreñimientos que encuentran al momento de desplazarse por la ciudad, y que necesitan ser superados (Montezuma, 2003; Dextre y Avellaneda, 2014; ITDP México, 2012; Navas y Zegras, 2018). Además, la participación ciudadana en esta instancia, tiene como objetivo evitar cualquier contratiempo en la implementación de las acciones planificadas; como, por ejemplo, indica el “Manual de Manejo Ambiental y Social” anteriormente citado (ETR, 2007:131). Si bien estas iniciativas habilitarían una perspectiva desde la accesibilidad, visibilizando la complejidad de las distintas dimensiones de la experiencia del viaje en diferentes corporalidades, usualmente, la ciudadanía es invitada a participar para aceptar aquello que los equipos expertos de planificación y diseño han definido previamente (Steffens, 2013; Lorenzi, 2016). De modo que, en lugar de ser una instancia que habilitaría a incrementar mayores márgenes de autonomía en los viajantes, a partir de la planificación y diseño de las políticas de movilidad cotidiana urbana, al atender a otras dimensiones de la práctica de viajar; expande, en términos generales, la autonomía bajo una percepción ingenieril, más propia a una perspectiva del transporte de los equipos técnicos; y

⁹⁶ Es de destacar que los que hoy son requisitos de los organismos internacionales para financiar asistencia técnica o inversiones en intervenciones urbanas no implica que haya sido una “invención” de estos organismos. Como señalan distintos autores, tales como Leonardo Avritzer (2003) y Alberto Ford (2013), el origen de la participación ciudadana en la elaboración de las políticas públicas puede rastrearse en iniciativas propias locales de la región latinoamericana, como es el caso del Partido de los Trabajadores (PT) en la ciudad de Porto Alegre, Brasil. Esto nos conduce a dejar planteada una tensión, en forma de interrogante, que recorre este capítulo, que refiere a: ¿cómo, o en qué medida, los organismos internacionales se han apropiado de ideas y prácticas desde abajo?; de ser así, ¿cuáles son los fines perseguidos por estos organismos?; entre esos fines, ¿está la búsqueda de legitimación en lugares del mundo donde son resistidos?

que el caso del PIM-Rosario, como analizaremos más adelante, es una expresión en algunos aspectos.

La teoría de la estructuración, de Anthony Giddens, marco vertebrador en esta investigación –desarrollado en la Introducción y profundizado en el Capítulo Primero–, señala que las prácticas de movilidad tienen una función central en la estructuración de la vida cotidiana, principalmente, en instancias de urbanidad, bajo la modalidad de rutinas (2015 [1984]: 26). Las prácticas de movilidad, a su vez, se han visto revolucionadas, en el último tiempo, debido a la separación entre las tecnologías de la comunicación y las de la movilidad del cuerpo (Giddens, 2015 [1984]:155). Esta situación en las ciudades, ha complejizado aún más la estructuración social, al multiplicar, de manera fiable, bajo nuevos sistemas expertos con base tecnológica, las posibilidades de interacción en instancias de copresencia –integración social– y no copresencia –integración sistémica– entre las personas. A su vez, señala Giddens, hoy la ciudad y la vida urbana son un sistema social estructurado al interior de una totalidad societaria, con bordes espacio-temporales definidos, pero no cerrados; organizado, principalmente, a través de la institucionalidad estatal. Para el caso aquí en estudio, es el Estado Municipal de la ciudad de Rosario en la Argentina.

El Estado, administrativamente centralizado, dota de institucionalidad las prácticas de la vida cotidiana urbana –y más allá–, que Giddens define como *propiedades estructurales* (2015 [1984]:215)⁹⁷, a través de diferentes acciones, entre las cuales figuran las políticas públicas; las cuales otorgan mayor duración y extensión espacio-temporal a las rutinas, afianzando el carácter estructurante de la vida social. Las políticas públicas implican, entonces, un constreñimiento estructural a las prácticas de los actores –constreñimiento que variará su cualidad restrictiva para cada individuo (2015 [1984]:207)⁹⁸–. Sin embargo, destaca Giddens, que la estructura institucionalizada, en este caso, la provista por el Estado a través de las políticas públicas, es también habilitadora; en la medida que la misma otorga a los agentes individuales tanto reglas como recursos para la acción, aunque de forma asimétrica según cada individuo, a través de las cuales pueden construirse acciones autónomas, aunque ciertamente cada vez con menos posibilidades; poniendo de manifiesto esa condición de

⁹⁷ Para el caso de esta investigación, tanto los principios estructurales como las propiedades estructurales de la movilidad como sistema social están expresados, en parte, en el documento PIM-Rosario 2011 que será analizado más adelante en este Tercer Capítulo.

⁹⁸ Giddens señala un segundo tipo de constreñimiento, el constreñimiento material (2015 [1984]:204), “derivado del carácter del mundo material y de las cualidades físicas del cuerpo” del actor, que se complementa con el constreñimiento estructural, y que será desarrollado en el apartado sobre la vida cotidiana en este mismo capítulo.

reproducción social que no necesariamente es siempre igual –dualidad de la estructura– (2015 [1984]:199-207).

La planificación y diseño de las políticas estatales, presentan, a la luz de la teoría de la estructuración, dos situaciones, entre otras, que consideramos relevantes para la temática de movilidad en general, y para el caso del PIM-Rosario, específicamente. Por un lado, las acciones llevadas adelante por el Estado implican que la vigilancia poblacional buscada a través de ellas –ejercicio del poder administrativo–, sucede en una interconexión inescindible con las instituciones económicas del capitalismo por parte de las instituciones estatales (2015 [1984]:213)⁹⁹. Esta situación, tiene una relevancia singular cuando hablamos de planes de movilidad en ciudades y metrópolis; donde, como sucede para el caso de Rosario, se asientan grandes poderes económicos, generalmente necesarios para la existencia de parte o toda la población en la región, que requieren y demandan ciertas condiciones de circulación, más próximas a las lógicas aportadas por las perspectivas del transporte que a la perspectiva de la accesibilidad, incidiendo, en consecuencia, sobre qué se entiende por autonomía individual al momento de planificar –en los expertos–. Estas relaciones suceden, generalmente, bajo una dinámica del poder no estructuralista –ni maniquea ni determinista–, como tampoco con lógicas de regímenes políticos; sino “con reglas sociales formales e informales operando en niveles funcionales interconectados” de sectores y agentes públicos y privados, como propone Hugo Zunino al retomar la obra de Giddens para analizar los procesos de políticas urbanísticas en Latinoamérica, y específicamente, el caso chileno (Zunino, 2005, 2006); y que utilizamos como marco interpretativo para exponer esta situación en el caso PIM-Rosario más adelante en el capítulo¹⁰⁰.

La otra situación que nos permite alumbrar la teoría de la estructuración, además de considerar la estrecha conexión entre instituciones económicas del capitalismo y las instituciones estatales al momento de planificar políticas públicas, es que quienes planifican las políticas públicas “son actores estratégicamente situados que buscan regular

⁹⁹ En el Capítulo Primero se desarrolló la singularidad de las sociedades actuales en la teoría de A. Giddens a partir de lo que el autor define como el principio estructural específico de ellas: el desgajamiento de las instituciones económicas y estatales en las sociedades capitalistas; lo que implica que no se desconoce la incidencia de otras instituciones en la creación de propiedades estructurales, aunque en menor grado que el Estado detenta. Estas ideas están desarrolladas con gran amplitud, también, en el Capítulo primero de su obra “Modernidad e identidad del yo. El yo y la sociedad en la época contemporánea” (1995).

¹⁰⁰ Es necesario aclarar que, si bien abordamos este nivel de interacción de actores involucrados en el diseño de la política de movilidad en la ciudad de Rosario, se lo hace de manera tangencial, y a los fines de exponer algunos aspectos significativos a los objetivos de la investigación. Sin embargo, no desconocemos que poder llevar adelante una descripción y análisis de la dinámica de relaciones formales, y principalmente, informales, en que actores privados y públicos de la ciudad de Rosario se dieron en el diseño e implementación del PIM, ameritaría una investigación futura más extensa y profunda, dado que excede los límites de nuestro campo específico de indagación.

reflexivamente las condiciones generales de una reproducción sistémica, sea para mantener las cosas tal como son, sea para cambiarlas” (Giddens, 2015 [1984]:64). En las políticas de movilidad, equipos expertos y cuadros técnicos disponen de un poder estratégico sobre los principios de estructuración de la vida cotidiana, al establecer las reglas y recursos que los destinatarios van a emplear para las prácticas de movilidad, y más allá; afectando los márgenes posibles de autonomía individual (Zunino, 2000). Por lo tanto, aquello que los cuadros técnicos entiendan por desplazamientos urbanos al diseñar los planes de movilidad, al desplegar los saberes expertos y perspectivas que disponen, incide en la noción de movilidad autónoma a promover en la práctica del viaje¹⁰¹. Esta incidencia se acrecienta en las sociedades actuales, en los entornos de desanclaje creciente de interacción social, como desarrollamos en el Capítulo Primero, a partir de la masiva incorporación de tecnologías de la información y la comunicación, que son ampliamente utilizadas por el Estado –entre otros– para su intervención en la coordinación de la vida cotidiana a través del diseño, planificación e implementación de las políticas públicas; en nuestro caso, las que adoptan la forma de planes de movilidad urbana¹⁰².

En relación a lo señalado como marco de esta sección de la tesis, y los antecedentes específicos desplegados, el capítulo se estructura a través de la siguiente hipótesis específica, vinculada a tensionar, principalmente, el primer término de la hipótesis general que orienta esta tesis, afirmando que los equipos técnicos del ETR –hoy EMR–, mayoritariamente compuestos por ingenieros en transporte, arquitectos y urbanistas, entre otros, al momento de diseñar el PIM-Rosario, aplicaron nociones de movilidad cotidiana urbana pertenecientes, principalmente, a una perspectiva ingenieril desde el modelo de las ciencias del transporte (Krüger, 2017), propio de un enfoque del desplazamiento como problemática vehicular desplegado durante gran parte del siglo XX, que incidió en el entendimiento sobre el tema en los integrantes de los equipos técnicos, condicionando la idea de autonomía individual bajo el predominio de un registro racional-matemático de las dimensiones de la misma en la práctica; descorporalizando y/o fragmentando la experiencia del viaje a la luz de una aproximación desde la accesibilidad (Soldano, 2017).

¹⁰¹ Hablamos de incidencia y no de determinación de las políticas públicas sobre la autonomía individual en las prácticas de movilidad cotidianas urbanas en la medida que, como propone la teoría de la estructuración, el control ejercido a través del poder administrativo nunca es absoluto, por el contrario, los actores sociales tienen la capacidad de utilizar esas reglas y recursos brindados por las políticas públicas para ejercer control sobre los más poderosos, los actores estratégicamente situados, que Giddens denomina dialéctica del control (2015 [1984]:395).

¹⁰² Ver Capítulo Primero.

A los fines de su contrastación se realiza un análisis de tipo hermenéutico interpretativo, bajo el marco teórico desplegado y antecedentes de la bibliografía específica, y siguiendo un criterio de exposición cronológico, generalmente, que despliega la lógica de concebir a las políticas públicas como un proceso (Díaz, 1998; Gantus, 2016), reconstruido a partir de las entrevistas a informantes claves –expertos que trabajaron en el diseño del PIM-Rosario, en la elaboración de instrumentos de evaluación y diagnóstico de políticas públicas de transporte, y funcionarios políticos–, diversos documentos oficiales –locales, regionales e internacionales– y sitios web oficiales, principalmente¹⁰³.

3.1. La autonomía del saber experto

Como dijimos anteriormente, la ciudad de Rosario vive un proceso de metropolización y creciente densidad poblacional, que implicó al Poder Ejecutivo Municipal (PEM), como muchos otros gobiernos locales de la región, donde los procesos de asentamientos urbanos no estuvieron diagramados y supervisados en torno a las infraestructuras de circulación (Montezuma, 2003; Soldano, 2017), en una tarea de planificación territorial y de movilidad urbana que, inicialmente, fue sintetizada en el documento “Plan Estratégico Rosario 1998” (PER 1998); y que con posterioridad fue –y continúa siendo– actualizado cada diez años en los PER+10 y PER 2030 (MR, 1998, 2008, 2018).

A partir del PER 1998, donde se sentaron las bases de “la ciudad de Rosario deseada” (MR, 1998) –que será retomado en el Capítulo Séptimo, donde se analiza la incidencia que se observa sobre las prácticas de desplazamiento de los viajeros–, y proyectada por los equipos técnicos, se comenzó a planificar, casi simultáneamente, la urbanidad en dos direcciones principales: por un lado, una nueva movilidad, a través del PIM-Rosario, y por otro, una nueva territorialidad, con el “Plan Urbano Rosario” (MR, 2007). Esta situación evidenció, en parte, uno de los rasgos del paradigma de la movilidad, planificar los desplazamientos urbanos en relación con la dimensión territorial –multiescalaridad– (Amar, 2011; Dextre, 2012).

El PIM-Rosario, a la luz del análisis de las políticas públicas, en tanto ciclo de acción, atravesó distintas etapas hasta la actualidad, a partir de las diferentes formas que adoptó –siempre en términos esquemáticos– (Subirats, 1992; Díaz, 1998). Esta división en etapas

¹⁰³ Como se señaló en la Introducción para el general de la tesis, si bien fue posible constatar la existencia de investigaciones sobre las políticas públicas de desplazamiento urbano para el caso de la ciudad de Rosario (Marsili, 2011; Galassi *et al.*, 2011; Steffens, 2013; Chaloupka, 2015; Pico *et al.*, 2015; Falú, 2017), no fueron halladas, hasta el momento, aquellas que den cuenta de haber indagado en el entendimiento –en los términos de Giddens– aplicado por los equipos técnicos que elaboraron el PIM-Rosario como tampoco en el proceso de diseño e implementación del PIM-Rosario; que es lo que haremos en este capítulo y como aporte.

surge a partir de lo relevado en los documentos y publicaciones oficiales (ETR, 2007, 2010, 2011a, 2011b, 2011c, 2011d, 2011e; IET, 2010a, 2010b; MR, 2013; EMR, 2013, 2014a, 2014b; ordenanzas municipales, entre otros) y de las entrevistas realizadas a los informantes claves, integrantes de los equipos técnicos, funcionarios políticos del EMR y asesores expertos externos.

Al analizar el proceso de desarrollo del plan de movilidad para la ciudad de Rosario, desde el ciclo de las políticas públicas, identificamos tres etapas, las cuales incidieron e inciden de manera diversa en la estructuración de la vida cotidiana de los viajantes (Giddens, 2015 [1984]), y que permiten observar distintos aspectos en su diseño e implementación, que analizaremos con mayor profundidad luego de su descripción.

La primera etapa, que abarca el período del 2003-2009, está identificada con la creación del ETR y de “un conjunto de grandes metas que definieron los lineamientos para la acción” (Díaz, 1998:5) en el campo de la movilidad por parte del ETR, que se caracterizó por una autonomización de los equipos técnicos del área de movilidad de otras dependencias de la estructura burocrática “tradicional” del Estado municipal. Se evidenció en esta etapa el surgimiento de la problemática de la movilidad cotidiana a nivel local, la ocupación por parte del gobierno de la ciudad en la temática, principalmente, del Poder Ejecutivo Municipal –más allá de la iniciativa de creación del ente–, y las primeras acciones del ETR, que expresaban ya las características del entendimiento aplicado por los equipos técnicos sobre el tema. Entre estas acciones, la más significativa tal vez sea el trabajo de diagnóstico que llevaron adelante a través de la EOD/2008, que se utilizó para el diseño y planificación del PIM-Rosario en la etapa siguiente.

Una segunda etapa, período 2010-2011, más breve, pero con mucha actividad de los equipos técnicos, en el que las grandes metas y lineamientos de la etapa anterior adoptaron la expresión de una “descripción de una propuesta general o de una perspectiva deseada” (Díaz, 1998:6). En el caso aquí en estudio implicó un documento de trescientas sesenta y un páginas (ETR, 2011b), que comenzó su proceso de oficialización en diciembre del 2010, con la firma del “Pacto de Movilidad” entre las asociaciones intermedias y ciudadanos de Rosario con el Departamento Ejecutivo Municipal, y resultó en un documento escrito (ETR, 2011 a), luego de un proceso participativo de la ciudadanía (ETR, 2011c) –del que analizaremos sus alcances y características–.

Finalmente, una tercera etapa, desde el período 2012-2019, que sin perder condiciones de los modos anteriores¹⁰⁴, está marcado por adoptar nuevas formas, en la medida que se convierten muchas de las metas y propuestas generales descriptas en el documento de la etapa anterior, en “un conjunto de normas (formalizadas, aprobadas por la instancia deliberativa) sobre la problemática” de movilidad (Díaz, 1998:5). Muchas de las propuestas de movilidad sustentable establecidas en el PIM-Rosario para la ciudad fueron convertidas en ordenanzas municipales, reglamentadas y aplicadas (EMR, 2014); o pasaron a ser aspectos rectores en otros campos de la administración pública municipal, tales como planes de urbanización, planes edilicios especiales, políticas de control ciudadana, entre otros. Una publicación del propio organismo de movilidad algunos años después de la firma del “Pacto de Movilidad” lo sintetiza de este modo:

“El Plan Integral de Movilidad data del año 2011, y es considerado un documento flexible, que marca desde su concreción una referencia ineludible en todas las iniciativas en torno a la movilidad de la ciudad y su área metropolitana que dirige de manera ordenada las acciones tendientes a mejorar la forma en la que nos movemos” (EMR, 2014:17).

En esta etapa de implementación, o como lo señalan los integrantes de los equipos técnicos entrevistados, de “intervención” de las políticas públicas diseñadas, se observa la multimodalidad asociada a la multiescalaridad territorial en torno a la noción de individuo, en tanto usuario, con acciones que promueven la sustentabilidad y sostenibilidad del sistema, características tan caras al paradigma de la movilidad (Amar, 2011); implicando cambios y continuidades en el entendimiento de los equipos técnicos. Si bien las continuidades en el registro de trabajo de los equipos técnicos fueron marcadas, como desarrollaremos en próximos apartados, en el año 2012, el espacio institucional desde donde se diseñó y planificó el PIM-Rosario cambió su denominación, a través de la Ordenanza N°8892, pasando de ser Ente de Transporte Rosario (ETR) a Ente de la Movilidad de Rosario (EMR). Este dato significativo, reemplazar el concepto “transporte” por el de “movilidad” en la denominación del ente, también fue así reconocido por todos los informantes claves entrevistados de los equipos técnicos, quienes señalaron el pasaje del paradigma de transporte al paradigma de la movilidad. Sin embargo, este cambio no implicó dejar atrás un enfoque ingenieril al analizarlo desde la perspectiva de la accesibilidad, como expondremos más adelante.

¹⁰⁴ En la medida que no todo los “deseos y metas” descriptas en el documento del PIM-Rosario (ETR, 2011b) adoptaron la forma de ordenanzas municipales o programas y proyectos.

Todas estas etapas estuvieron marcadas por el trabajo de los equipos técnicos del ETR, y en todas ellas, en términos generales, contaron con una autonomía significativa en el trabajo de diseño y planificación; condición que, a los fines de esta investigación, y en los términos que postula la hipótesis específica de este capítulo, merece ser profundizada. Para ello, expondremos las condiciones del trabajo autónomo que los profesionales técnicos tuvieron desde el ETR; sin desconocer, como señala Giddens, que la autonomía siempre se da en marcos de dependencia, incluso para aquellos que poseen un rol estratégico en la estructura social, como el caso aquí en estudio. Las transformaciones en el entendimiento de los técnicos del ETR sobre desplazamientos urbanos serán desarrollado en los próximos apartados.

3.1.1. “Nos acusaban de diseñar platos voladores”

El concepto de “técnicos”, referido a personas especialistas, con saberes expertos científicos, aplicados al diseño de políticas de movilidad, aparece como elemento de identificación en todas las entrevistas realizadas a los informantes claves que participaron en el diseño del PIM-Rosario en diferentes etapas –e incluso, su implementación–, entendiéndolo como un criterio e instancia distinta de las acciones que llevan adelante los funcionarios políticos; o como uno de los técnicos los definió, “*señores decisores* [sic.]”. Cuando se analizan los documentos oficiales o de trabajo interno del propio ente, y principalmente, en las publicaciones oficiales, se observa una distinción clara en las menciones entre los funcionarios políticos –designados por el PEM– y los “equipos técnicos”. Sin ir más lejos, en todos los documentos oficiales finales del PIM-Rosario, aparecen mencionados de este modo (ETR, 2011a, 2011b, 2011c).

Si bien los comienzos –primera etapa– del trabajo de elaboración de las políticas de desplazamiento para la ciudad fueron descriptos por los informantes claves que integraron los equipos “profesionales”, como situaciones de fuerte influencia de los decisores políticos sobre los técnicos en la definición de lineamientos y metas, como fue el primer trabajo llevado adelante en este campo a partir de la demanda de un intendente en torno a pensar un sistema intermodal de transporte regional –que retomamos en el próximo apartado–; los cuadros técnicos se fueron autonomizando de los funcionarios del Poder Ejecutivo Municipal –secretarios y directores municipales, principalmente– y tomando un rol central en la planificación de la movilidad en Rosario.

La situación que los integrantes de estos equipos relataron en las entrevistas de ampliación de autonomía en su trabajo experto desde y en el ETR, está asociada a la búsqueda y logro de financiación de proyectos de movilidad urbana para la ciudad por parte de

organismos internacionales, más específicamente, y que todos mencionan como señero, el provisto por el BM –que retomaremos en próximo apartado–, en el año 2006-2007 (ETR, 2007). La relevancia de esta situación de búsqueda y logro de financiamiento de organismos internacionales, no lo es solamente porque lo enunciaran todos los entrevistados pertenecientes a estos equipos; sino también, porque no se vuelve a registrar en las entrevistas referencia alguna a este tipo de procedimientos –y no, porque no la haya habido–. La Arq. Mariana Monge, Gerente de Planificación Estratégica de la Movilidad en el ETR en este período, y protagonista, junto a Mónica Alvarado –a quien nombra–, así nos relata las circunstancias:

“la invitan a Mónica (Alvarado) y le dicen: hay un concurso internacional de transporte, ¿quieres participar? Viene a Rosario (Mónica) y me dice: Me mandaron esto, ¿quieres que hagamos? (Mariana) –Si, hagamos!... Las dos juntas pusimos el dedo así (hace un gesto con las dos manos), sent Washington; una (mano) arriba de la otra, el mío abajo, el de ella arriba, así, tac! Mandamos, mandamos, bueno, ganamos el concurso. Era una competencia, había cinco premios para América Latina, nosotros fuimos una de las cinco ciudades que ganó ese premio digamos, que eran u\$s 3.800.000 para la ciudad, en proyectos [sic.]” (Mariana Monge, comunicación personal, octubre de 2018, Rosario).

Fue a partir de esta instancia donde el saber experto sobre el campo de la movilidad toma mayor visibilidad, y se convalida de cara al poder político y hacia dentro de los propios integrantes de los equipos técnicos del ETR, como un saber necesario y pertinente que hay que dejar trabajar desde y en su propia especificidad. Es cierto también, que cuando se analizan los documentos y sitios oficiales del programa regional del BM que financió esta iniciativa¹⁰⁵, denominado Global Environment Facility (GEF1) –que desarrollaremos en el próximo apartado–, uno de los objetivos principales repetido continuamente, y también

¹⁰⁵ Cuando se analizan las diferentes áreas financiadas por el programa del BM, se puede observar en los documentos de este organismo internacional, como en cada una de ellas es significativo constituir y proveer de saber técnico al trabajo de diseño de políticas públicas de movilidad en los países de la región. “Área 2: mejor coordinación e integración de la planificación del transporte y del uso de las tierras, así como de la gestión ambiental: *asistencia técnica* y medidas para fomentar una planificación más integrada del transporte y del uso de las tierras a fin de reducir el uso de los vehículos de motor privados, acortar las distancias de viaje y aumentar la accesibilidad al transporte público y no motorizado. El financiamiento tiene por objeto garantizar una distribución adecuada de los diferentes tipos de *asistencia técnica* por una serie de ciudades. Área 3: interconexión modal y eficacia y eficiencia del transporte público: inversiones piloto y *asistencia técnica* para facilitar la mejora de los sistemas de transporte público y/o mejorar la eficacia e interconexión de dichos sistemas con otros modos de transporte, e inducir el cambio de modo de transporte para abandonar el uso de vehículos privados. La financiación para esta área va dirigida a garantizar la representación de ciudades con diferentes niveles de capacidad y en diferentes fases del proceso de planificación de sistemas de transporte público. Área 4: transporte no motorizado: inversiones piloto y *asistencia técnica* para integrar mejor el hábito de caminar y utilizar la bicicleta en la cultura y en los procesos de planificación de las ciudades, y crear incentivos para la adopción de dicho hábito. La financiación refleja la ausencia de una tradición cultural del uso de la bicicleta en la región” (<https://projects.bancomundial.org/es/projects-operations/project-detail/P114008?lang=es>).

replicado en los documentos que elaboraban los cuadros técnicos del ETR en conjunto con los asesores expertos del organismo internacional –como refieren permanentemente en las entrevistas los informantes claves de estos equipos¹⁰⁶–, es dotar de “asistencia técnica” los procesos de diseño e implementación de políticas públicas de movilidad en la región, en la medida que se diagnosticaba esa falta como uno de los impedimentos para el logro de la sustentabilidad. Así lo refleja el siguiente documento:

“Los proyectos piloto seleccionados por el GEF intentan servir como experiencias modelo con el fin de comprender las barreras institucionales, técnicas y financieras relacionadas con la implementación de soluciones de transporte sustentable. Al mismo tiempo, se intenta promover un cambio en los incentivos por parte de los gobiernos nacionales y regionales para implementar políticas e incentivos para mejorar la sustentabilidad del transporte y la calidad del aire” (ETR, 2007:3).

Validarse como expertos a partir de esta situación asociada al BM, se observa de modo recurrente en las entrevistas que realizamos a quienes compusieron esos equipos, para éstas y otras situaciones. Sobrevuela en los relatos de los entrevistados del equipo técnico la percepción de que parte de la estructura burocrática municipal, tanto administrativa como política, tenía una representación de ellos como “*locos*”, “*loquitos*”, en tanto excéntricos diseñando cuestiones desapegadas de la realidad, tal como lo expresa, entre otros, un informante clave, parte del grupo de expertos en las dos etapas primeras de diseño del PIM-Rosario, como así también la Ing. Mónica Alvarado, Gerente General del ETR en ese período:

“(…) los que no estaban en la oficina que yo participaba tenían... nos acusaban de diseñar platos voladores... y tenía mucho de eso razón de ser ese chiste en la medida que era muy poco imaginable que fuera aplicable algunas de estas cosas, nosotros no somos unos loquitos sino que conocíamos experiencias de otros lugares del mundo donde estas cosas estaban en curso [sic.]” (Informante Equipo técnico ETR, comunicación personal, septiembre de 2018, Rosario).

“(…) hoy creo que uno de los grandes triunfos es que hay temas que se instalaron, nosotros cuando hablamos en el 2008 de la bicicleta parecía que éramos unos locos de qué estábamos hablando de la bicicleta en el año 2008 digamos, y hoy es un tema ganado [sic]” (Mónica Alvarado, comunicación personal, julio de 2018, Rosario).

¹⁰⁶ Una de las informantes claves del ETR nos relata el modo de trabajo en los orígenes del PIM-Rosario, en el marco del programa GEF1: “con el gobierno nacional anterior había un proyecto, un programa que se llamaba PTUMA que era un proyecto de transporte urbano para áreas metropolitanas con lo cual había financiamiento desde...digamos Banco Mundial con la Nación, con lo cual había ciudades agrupadas entonces y con el GEF que es un fondo para el medio ambiente con el cual también trabajamos junto con otras ciudades; es como que en Argentina teníamos una red de trabajo en el marco de este programa nacional...con Córdoba, Mendoza, Tucumán, Posadas, entonces los expertos venían para todas las ciudades, entonces venían a lo mejor expertos y estaban unos días en cada ciudad o hacíamos algún encuentro en Argentina donde estábamos todas las ciudades y venían a la ciudad (sic)” (Comunicación personal, 2018, Rosario).

Si bien los dos informantes anteriores relatan la mirada, o la percepción de las miradas, de otros –funcionarios políticos y administrativos de carrera burocrática– sobre el equipo técnico; quien posiblemente describa de modo más preciso la tensión inicial entre el poder político y los cuadros técnicos, sea la propia Arq. Monge, quien señala:

“(…) nosotros escribimos un PIM, más o menos una cosa así, entonces había un montón de señores decisores que nos decían: ¿Por qué? ¿Por qué hay que hacer eso? ¿Quién carajos sos vos para decirme que hay que hacer eso? Y estábamos ese señor, dos señores, Mónica Alvarado y yo; y cuando nos vamos de la reunión le digo a Mónica, vamos a escribir un librito en el que comparemos ciudades que están haciendo esto que decimos nosotros, porque no es que se le ocurrió a dos locas o cuatro locos que están estudiando esto, sino que viene pasando esto(…)”, entonces ahí escribimos ese libro <<Hacia una nueva cultura de movilidad sustentable>> que tiene además de las cuestiones conceptuales de qué es un sistema de transporte integral [sic.]” (Comunicación personal, octubre de 2018, Rosario).

Las características otorgadas reglamentariamente al ETR desde su creación, a través de la Ordenanza Municipal N° 7627 del 2003 –las cuales se profundizan en el próximo apartado–, habilitaron la ampliación de la autonomía de acción de los cuadros técnicos y expertos del Ente frente al poder de decisión de los funcionarios políticos; en la medida que, el ETR, como especifica el Art. 1° de la ordenanza citada, es un “organismo autárquico descentralizado administrativa y financieramente, dotado de plena capacidad para actuar en los ámbitos del derecho público y derecho privado”. Si bien, el ETR tiene un presidente y un director –el cual debe tener trayectoria y conocimientos expertos específicos acreditados como expresa la ordenanza citada– designados por el DEM, y un vicepresidente –elegido por el Concejo Municipal y en representación de las minorías que no ocupan el PEM–; cuenta con las atribuciones propias de contratación y remoción del personal, se da su propia estructura y reglamentación administrativa y funcional (Art. 7°), y a su vez, tiene fuente de recursos e ingresos propios por diversos medios (Art.10°). Estas condiciones aparecen habilitando, a partir de la financiación otorgada por el BM en el período 2006/2007 al ETR, para diagnosticar y diseñar políticas de movilidad en la ciudad de Rosario, cuadros altamente especializados y con mayor autonomía en las decisiones del poder político –en términos prácticos–¹⁰⁷.

¹⁰⁷ Esta condición de ente autárquico no es un dato menor en el análisis de los niveles de autonomía que el saber experto en la materia pudo imprimir a las políticas de movilidad en la ciudad de Rosario. Cuando se analizan los organigramas de otras dependencias que llevan adelante planes de movilidad en la Argentina, se observa que los cuadros técnicos están, generalmente, incorporados a la Secretaría de Transporte e Infraestructura –CABA, ciudad de Córdoba, entre otras–, donde el presupuesto y las decisiones de gestión están, habitualmente, mediadas, significativamente, por lógicas políticas además de las técnicas o expertas.

Una situación que retrata esta condición de incremento de la independencia por parte de los cuadros técnicos a lo largo de todo el período estudiado, acontece en lo que hemos identificado como la tercera etapa (2012-2019). La situación es relatada por varios de los informante claves que conformaron los cuadros técnicos; y principalmente, por uno de ellos, con cargo jerárquico en distintas etapas del ente analizadas en esta investigación (2004-2019), participando en tareas de coordinación del proyecto e implementación del PIM-Rosario, quien nos relata cómo fue la primera intervención de todas las políticas plasmadas en el documento del PIM-Rosario 2011: carriles exclusivos para la circulación del transporte urbano de pasajeros (TUP) por la zona central de la ciudad (ETR, 2011b:188-190). El propio informante la definió como “una intervención también emblemática porque fue lo primero que se hizo en el marco del Plan de Movilidad, la primera intervención fueron los carriles exclusivos” (Informante clave Equipo técnico del ETR, Comunicación personal, 2018, Rosario).

El tramo de la entrevista en la que describe la situación también es relevante, en la medida que venía comentando la distinción que hay al interior del campo de la planificación de políticas públicas de transporte entre los “funcionarios” y “los técnicos”, y sus simbiosis, a partir de explicar las características diferentes de temas y modalidades en congresos internacionales específicos para cada uno de los perfiles –funcionarios políticos y técnicos– dado que participó en ambos, y aquellos congresos que reúnen a los dos tipos de participantes. Sin que medie ninguna intervención del entrevistador, el informante clave, para marcar la distancia de saberes que hay implicados entre decisores políticos y los cuadros técnicos en la materia, menciona el caso de la sanción de la Ordenanza Municipal N° 8864 de Carriles Exclusivos del año 2012, por parte del Concejo Municipal de Rosario, iniciativa diseñada y que está en el documento oficial del PIM-Rosario 2011, ahora ya implementada en la ciudad:

“a nosotros nos sirvió muchísimo, por ejemplo, para carriles exclusivos, que nosotros cuando implementamos carriles exclusivos en la ciudad salió por una ordenanza por unanimidad. Yo siempre digo que salió por unanimidad porque no tenían ni idea de la dimensión de lo que estaban votando!...era novedad, no se sabía qué era, pero yo creo que ese fue un primer tema haber sacado la ordenanza por unanimidad. De hecho, igualmente, cuando estamos por implementarlo hubo concejales que salieron a pedir que, por tres meses, y es como un manual, hay intervenciones en transporte que son como un manual, que sabes que pasan, en todas las ciudades pasa lo mismo, los comerciantes que se van a quejar, a los meses que bajaron las ventas, que se desocupa... un clásico! Agarres la ciudad que agarres tiene esto. Entonces también fue mucho de compartir con otras ciudades los resultados que tuvieron después de la implementación y el antes, entonces yo creo que eso, compartir, y esto de los expertos nos dio a nosotros la mayor fortaleza de carriles exclusivos” (Informante Equipo técnico ETR, Comunicación personal, 2018, Rosario).

Inequívocamente, hay cuestiones técnicas que los concejales y funcionarios no conocieron al momento de aprobación e implementación del proyecto de ordenanza y ordenanza, respectivamente; proyecto en el que participaron en su elaboración los propios equipos técnicos ETR para el año 2012, como se señala en los considerandos de la Ordenanza 8864. Llamativamente, sí lo sabía este experto, quien señala que, a partir de otras experiencias, es “de manual” en transporte, que cuando se quiere implementar carriles exclusivos en las ciudades la población se resiste. De hecho, agrega, que ese saber lo obtuvieron de los intercambios que hicieron con otros expertos de otras ciudades en igual situación; es más, ese mecanismo de intercambio de experiencias es una “fortaleza”, a su entender. Si bien podría interpretarse que al ser el ETR un organismo que, en parte, depende del PEM, y por tanto, más allá de su corrección, es habitual omitir información a los representantes de fuerzas opositoras en los órganos legislativos, en este caso se aprobó por unanimidad; pero a su vez, otro de los informantes claves que fue parte del equipo técnico en ese momento, sobre el mismo hecho, demuestra que las consecuencias “de manual” al aplicar carriles exclusivos no informadas, no sólo tuvo efectos sobre los concejales de la ciudad sino también sobre los propios funcionarios del PEM que debieron aplicarla:

“la ordenanza del carril exclusivo al Concejo se aprobó por unanimidad, cuando se quiere implementar se estaban haciendo los boludos todos los concejales, porque claro, quién va a estar en contra de mejores condiciones para el transporte público... ahora cuando surgió así me acuerdo del Secretario que tenía que poner la <<caripela>> y los comerciantes re-puteándolos [sic.]” (Comunicación personal, 2018, Rosario).

Claro que podemos incorporar al análisis, la interpretación del mismo hecho que realizó otro informante clave que participaba del equipo técnico en ese momento, quien manifestó “que la ordenanza de los carriles haya salido por unanimidad también marca algo, o que los concejales son muy irresponsables, que puede ser una ésa, o que, ¿cómo tiras abajo algo que irrefutablemente mejora la calidad del transporte público de la ciudad?” (Comunicación personal, 2018, Rosario). Analizar las condiciones de la responsabilidad o no en la que los concejales toman decisiones es una cuestión que excede los objetivos de nuestra investigación, aunque podría ser cuestionada; sin embargo, lo que nos resulta llamativo es la apreciación técnica en forma de afirmación, que fundada en conocimiento experto “de manual”, sostiene el profesional técnico, y que pareciera anteponerse a una decisión política correctamente informada que impactará en la movilidad cotidiana de cientos de miles de personas en la ciudad de Rosario, al omitírsele parte de la información sobre las

consecuencias conocidas de antemano en otras ciudades; como lo manifestó el primer informante citado.

A lo largo de este apartado nos preguntamos recurrentemente el porqué de comportamientos y declaraciones de los equipos técnicos en relación a buscar diferenciarse del poder político o decisores políticos. A modo de hipótesis, interpretamos que, al pertenecer una parte significativa de los integrantes de los equipos técnicos, y especialmente, quienes coordinaban estos equipos, al campo de la docencia e investigación en la Universidad Nacional de Rosario, como surge de las declaraciones de los informantes claves¹⁰⁸, y donde las actividades de producción y transmisión de conocimiento científico se realiza bajo la pretensión de la neutralidad valorativa, haya por tanto incidido en un registro de fuerte impronta técnico-profesional de las tareas realizadas en el ente por parte de ellos; y en consecuencia, en la necesidad permanente de desmarcarse de las decisiones políticas “irresponsables”, ubicándose en el lugar del “loco”, “loca”, “loquito”, en una búsqueda de autonomía técnica.

Algunas de las situaciones de este apartado marcan los márgenes de autonomía creciente que los equipos técnicos del ETR fueron acumulando y, por tanto, el poder estratégico que poseían, al momento de diseñar del PIM-Rosario. Se evidencia aquello que Giddens señala para las sociedades actuales –desarrollado en la presentación de este capítulo y en distintas partes de esta tesis–, en las cuales el saber experto de la mano del Estado, a través de las políticas públicas, estructura de manera significativa, la vida cotidiana en tanto que la institucionaliza, asignando reglas y recursos a los individuos; y cuánto más para aquel aspecto de la cotidianeidad que Giddens identifica como central en la organización social como son las prácticas de movilidad urbanas rutinizadas, en este caso, “encarnadas” en los viajeros de Rosario.

3.2. Primera Etapa (2003-2009). Transición del transporte a la movilidad

La movilidad urbana comenzó a ser pensada como un problema de política pública específica de la ciudad de Rosario en el año 2003. En ese año, se crea, por medio de Ordenanza Municipal N° 7627, el Ente de Transporte Rosario (ETR) a iniciativa del PEM. El

¹⁰⁸ En las entrevistas que realizamos a los informantes claves, sistemáticamente fueron apareciendo las relaciones que entre sí se daban en el campo universitario de la ciudad de Rosario, principalmente, en la universidad pública. Todos los integrantes del Ente compartían las actividades de docencia e investigación y muchos de ellos en mismas facultades e incluso mismos equipos de cátedras. Sin duda, entendemos que se abre un campo interesante de análisis, que si bien nos excede dejamos planteado, en relación a: ¿cómo entienden los cuadros de gestión municipal que realizan actividades de docencia e investigación universitaria su tarea? ¿Cómo inciden ese entendimiento en sus actividades? ¿Qué consecuencias generan en la toma de decisiones políticas y la ciudadanía, objeto de esas decisiones?

ETR es el ámbito desde donde los expertos elaborarán la planificación integral de movilidad urbana de la ciudad de Rosario; aunque en sus inicios, como señala la Arq. Monge, no fue el objetivo de creación del ETR ni de los expertos allí reunidos; sino, solamente enfocarse en la organización del transporte urbano automotor, que atravesaba una crisis financiera profunda, con una licitación del sistema desierta, en el marco de una situación económica nacional caótica “iniciada” en el 2001.

El ETR tuvo la función específica, al momento de su creación, de administrar “el servicio público de transporte urbano de pasajeros” (TUP); administración que implicaba tareas de elaboración de pliegos licitatorios, adjudicación de futuras licitaciones –durante largo tiempo desierta y luego casi imposible de ser aplicada hasta hoy–, diseño y modificación de recorridos de colectivos, fiscalización, cálculo de costos de tarifas, habilitación y requisitos técnicos de los vehículos, propuestas de creación y modificación de tasas, entre otras, todas detalladas en el Art. 3° de la ordenanza que le dio origen.

El nombre dado al espacio institucional –Ente de Transporte Urbano– y las funciones otorgadas para trabajar los problemas de desplazamiento en la ciudad, implicaron un perfil de profesionales, con saberes expertos que Krüger vincula con “las ciencias del transporte” (2017). Los saberes expertos que dominaron en los equipos técnicos del ETR en esta primera etapa –y continuaron en las posteriores–, que surgen de lo registrado en las entrevistas y del relevamiento de los documentos oficiales, son, principalmente, distintos tipos de ingenierías –vial, civil, entre otras– y arquitectura y urbanismo; también, pero en mucha menor proporción, ciencias económicas –contador– y estadística. Este tipo de saberes predominantes en el personal del ETR, aplicados al campo del desplazamiento, señala Krüger, tienen como objetivo en su empleo, entender el funcionamiento principalmente técnico del sistema de transporte, enfocados en la infraestructura y flujos; desatendiendo las dimensiones de los desplazamientos desde el enfoque del individuo y sus experiencias, como aportó en el último tiempo el “giro de la movilidad”, asociado, aunque muy esquemáticamente a nuestro criterio, al campo de las ciencias sociales, según Krüger (2017:179).

Es interesante señalar que la distinción esquemática de conocimientos que realiza Krüger es reconocida por los integrantes de los cuadros técnicos en las entrevistas, tanto para la primera etapa (2003-2009) como para la segunda etapa (2010-2011). En estas etapas de planificación predominaron los saberes expertos vinculados a las ciencias del transporte –ingenierías, arquitectura, estadística y económicas–; totalmente desprovistas de una aproximación desde la accesibilidad. Esta situación marcó una ausencia de los registros de la experiencia de los viajeros de Rosario, en sus diferentes dimensiones, al momento de diseñar

e implementar las intervenciones, tal como lo señalan algunos autores al analizar las políticas de movilidad de los últimos tiempos (Montezuma, 2003; Avellaneda, 2011; Avellaneda y Lazo, 2011; Hernández y Wittner, 2011).

Uno de los integrantes entrevistado de estos equipos que trabajó en ambas etapas, reconoce este predominio de una mirada ingenieril en el diseño del PIM, y la ausencia de los aspectos de la corporalidad que provee la perspectiva de la accesibilidad en esa tarea, a través de una pregunta que le realizamos, que a los términos de esta investigación es central, en torno a qué entendía él por autonomía individual, a partir de mencionarle el objetivo principal del PIM-Rosario de lograr “el aprovechamiento al máximo de la capacidad autónoma de trasladarse que tiene un ser humano” (ETR, 2010:9), a lo que respondió del siguiente modo:

“la motorización obligada de los movimientos urbanos construye un paradigma patriarcal hacia la clase media alta o alta, y hacia el que tiene acceso y dominio de lo que es el símbolo del auto. Hablar de accesibilidad es extenderlo hacia el colectivo completo, esto es, niños, ancianos que están excluidos de ese fenómeno y mujeres, que *hoy por hoy están con la novedad porque en ese momento de la situación del PIM no estaba tan instalado...*, hace que no se debería pensar en todos los movimientos basado en un hombre de edad mediana, padre de familia, que es para el que se presentan las pautas de diseño” (Comunicación personal, septiembre de 2018, Rosario).

El predominio de la perspectiva ingenieril en los equipos técnicos comienza a matizarse, hacia una perspectiva de la accesibilidad, recién en la tercera etapa (2012-2019), la cual analizaremos más adelante. Sin embargo, en esta primera etapa hubo cambios en la manera de entender la problemática de los desplazamientos urbanos por parte de los equipos técnicos del ETR, pero que no se apartaron de una mirada ingenieril predominante. Estos cambios y continuidades al interior de una mirada ingenieril de la movilidad se observan en tres instancias de trabajo de los cuadros técnicos para este período (2003-2009), que analizamos y describimos a continuación, como son: a) el trabajo en torno al Plan Estratégico Rosario (PER); b) la búsqueda y obtención de financiamiento por parte del BM; y c) el trabajo de diagnóstico del sistema de movilidad de Rosario a partir de la EOD/2008.

3.2.1. “Un poco tironeado de los pelos”. Incorporando el individuo al diagnóstico

Al analizar los saberes expertos de los cuadros técnicos en relación con las primeras funciones atribuidas al ETR arriba descriptas, se observa, en los primeros años de esta etapa, una completa pertinencia hacia un perfil técnico-ingenieril, propio del paradigma de transporte, enfocados exclusivamente a la función de administrar el TUP; entendida esa administración en relación al flujo vehicular e infraestructura disponible del sistema,

abordado “desde el lado de la oferta”, en los términos de Salerno (2012). Este modo de interpretar los desplazamientos urbanos se observa en cuanto parte de los cuadros técnicos comienzan a trabajar pautas de diseño e intervención de políticas públicas, las cuales algunas se emplearían y aplicarían en la elaboración del PIM-Rosario en un futuro inmediato, y que un miembro de ese equipo lo describe en los siguientes términos:

“empieza a gestarse digamos...con esta combinación entre arquitectos urbanistas e ingenieros viales...una dinámica productiva para ir confeccionando esto que es algo que se da en todo el mundo, alguna revisión de pautas de diseño de los espacios urbanos destinados a transporte. Fuimos haciendo en el tiempo proyectos puntuales y un poco tironeado de los pelos” (Comunicación personal, septiembre de 2018, Rosario).

Entre los proyectos iniciales en los que los equipos del ETR comenzaron a trabajar, relevados y relatados en las entrevistas, hay uno de ellos que resulta significativo, dado que fue el primero que los convocó a pensar la movilidad urbana de la ciudad de Rosario desde su integralidad. La Arq. Mariana Monge, Gerente de Planificación Estratégica de la Movilidad en el ETR para esta etapa, señala que este primer trabajo estuvo vinculado a un pedido del poder ejecutivo local en relación a “pensar un sistema de transporte intermodal [sic.]”. Un sistema de movilidad que planteado de este modo implicaba problematizar la posibilidad de multiplicar la oferta de medios de transporte de personas y/o cargas en la ciudad de Rosario y en la región. Pensar los problemas de los desplazamientos bajo este registro de transporte intermodal, conllevó diagnosticar –y proyectar– agregados de patrones y magnitudes de flujo vehicular, y no de las necesidades de los individuos como señala el paradigma de la movilidad (Amar, 2011). Ubicando el análisis y diseño de la política pública en una relación estrecha entre infraestructura vial y el espacio, típica desde una aproximación del paradigma vehicular, visiblemente descorporalizada (Salerno, 2012).

Esta primera gestión de pensar la movilidad desde, ni más ni menos, la perspectiva del transporte intermodal, si bien era tarea propia para parte de los equipos del ETR, estaba ligado a un trabajo más amplio, junto a otros grupos de profesionales de otras dependencias municipales, principalmente, con quienes estaban implementando y proyectando el PER 1998 y 2008, respectivamente. El PER, cuando se lo analiza a través de sus documentos, se basa en un entendimiento, de parte de funcionarios políticos y técnicos, de la ciudad de Rosario como cabecera de una región metropolitana productiva que requiere una “integración geográfica y funcional del área, incorporando todos los municipios y territorios que se encuentran en interacción desde el punto de vista económico, social o cultural” (MR, 1998:12); en un área de 50 a 60 km. a la redonda, teniendo como objetivo principal, lo que se denominaba por

aquella época –también en los ámbitos académicos– un reordenamiento territorial a partir de un escenario de globalización. Alcanzar esta integración metropolitana, y de Rosario como cabecera, requería, entre otras acciones, una fuerte intervención en políticas de transporte intermodal –aéreo, terrestre, fluvial, ultramar– que generara “conectividad”. En este contexto, los técnicos comenzaron a confeccionar políticas públicas de desplazamiento para Rosario, entendiendo la existencia de una relación estrecha entre transporte y espacio metropolitano; principalmente, a través de la noción de escala, propia a una aproximación de la geografía económica, que piensa la viabilidad territorial desde la conectividad. Esta aproximación técnica era habitual para los trabajos de los primeros años del siglo XXI, como señala Salerno (2012), en el mundo y la región (Blanco, 2002; Keeling, 2007). Sin ir más lejos, y a modo de ejemplo, en la actualización del documento oficial del PER 2008, que se realiza cada diez años, los proyectos dedicados a mejorar la conectividad metropolitana y con la ciudad de Rosario, desde la infraestructura de transporte, ocuparon un capítulo completo (MR, 2008), del cual participaron parte de los equipos técnicos del ETR.

Esta misma aproximación al problema de la movilidad, de un reordenamiento territorial productivo metropolitano vinculado a la conectividad infraestructural intermodal, con y desde Rosario, la replicaron, años después, los equipos técnicos en el documento del PIM-Rosario –en lo que hemos definido como segunda etapa (2010-2011)–; réplica que guarda coherencia en la medida que, además de similares cuadros técnicos, el PIM-Rosario se elabora a partir de las necesidades diagnosticadas en el PER con relación a temas de conectividad –como venimos marcando–. A modo de ejemplo, cuando se analiza el documento oficial del PIM-Rosario en su integralidad, una parte significativa del mismo, “la mitad”, los dos primeros capítulos –ni más ni menos–, denominados: “Marco conceptual” y “Temas Estructurales”, están organizados a partir de subtítulos que toman categorías del paradigma de transporte, tales como: “Escala regional”, “Escala local”, “Transporte de las Cargas”, “Infraestructuras”, “Sistema vial”, “Sistema ferroviario”, “Sistema portuario”, “Sistema aeroportuario”, “Rosario en el Mercosur”, “Rosario Metropolitana”, entre otros. Posteriormente, en el mismo Segundo Capítulo, aparecen los temas vinculados a la movilidad cotidiana urbana, pero bajo las siguientes nociones propias de las ciencias del transporte: “Transporte público”, “Transporte ferroviario de pasajeros”, “Transporte público automotor/sobre rieles”, “Transporte público fluvial”, “Transporte motorizado privado”, “Transporte no motorizado” (ETR, 2011b). La composición del texto del PIM-Rosario coincide con la descripción que hizo el informante clave último citado, al mencionar que se trabajaba con “pautas de diseño de los espacios urbanos destinados a transporte”; pero

claramente alejado del paradigma de la movilidad, y más específicamente, desde la accesibilidad.

El primer cuadro de expertos que dentro del ETR se abocaron a esta tarea de pensar los desplazamientos urbanos más allá del TUP, como señala uno de los integrantes de este equipo entrevistado, eran quienes “supuestamente estaban mirando más a largo plazo” los temas de movilidad. El equipo no superaba las seis o siete personas –cuando no menos–, aunque es relevante destacar que entre ellos estaban las dos máximas autoridades técnicas del ETR, según nóminas que figuran y se repiten en los documentos oficiales publicados por el ETR para este período y lo señalado por los informantes claves¹⁰⁹. Es un equipo que estaba compuesto por cuadros que acreditaban saberes en arquitectura urbana e ingeniería. Sin embargo, no deja de ser significativo, en cuanto a la distinción de saberes expertos que realiza Krüger (2017), que proviniendo todos ellos de las “ciencias del transporte”, con una mirada exclusivamente desprovista del “giro de la movilidad”, que al ser entrevistados, todos refieren, valoran y resaltan como un logro positivo de esta etapa, el entorno de trabajo multidisciplinario, sin reparar en la diversidad de otros saberes que hay más allá de la arquitectura urbana e ingeniería –ambiental, civil y vial, principalmente– que podrían haberse implicados.

En este grupo, mediando esta primera etapa (2006-2007), se produce una primera ruptura en cómo abordar la problemática de los desplazamientos; al transitar del paradigma del transporte al de la movilidad, en el cual el individuo se convierte en el centro de las lógicas de planificación de las políticas de desplazamiento (Amar, 2011), pero no perdiendo el registro racional-cuantitativo de la práctica del viaje cotidiano urbano; como se observa el instrumento metodológico elegido por los cuadros técnicos para la tarea de diagnosticar la movilidad de la ciudad, y que los entrevistados indicaron como la más significativa: la EOD/2008.

La situación central que marca la apertura de un entendimiento enfocado predominantemente en torno al transporte hacia uno que incorpora la perspectiva de la movilidad en los cuadros técnicos aparece asociada a una instancia de trabajo, que en el primer apartado de este capítulo ya se desarrolló para evidenciar la creciente autonomía de los equipos técnicos, como fue la búsqueda y obtención de financiación de un proyecto por parte del BM. Estos proyectos tenían como condición versar sobre transporte urbano sustentable para áreas metropolitanas de Latinoamérica, y específicamente, la Argentina. Para ello,

¹⁰⁹ Ver Apartado anterior en este capítulo.

elaboraron, desde el ETR, un proyecto que buscaba financiación para diagnosticar y evaluar la factibilidad de transporte público para la ciudad de Rosario, la cual se obtuvo.

La financiación obtenida por parte del BM marcó, a la luz de lo registrado por los cuadros técnicos en las entrevistas, el comienzo del trabajo hacia el diseño del PIM-Rosario de manera programática. A modo de dato, cuando se analiza el documento “Manual de manejo ambiental y social para la ciudad de Rosario” (ETR, 2007), elaborado por los técnicos del ETR para coordinar el trabajo con otros expertos que debían incorporarse a la tarea de evaluación financiada por el organismo internacional, aparece una primera aproximación conceptual y mención en esos términos: “Plan de Movilidad de la ciudad” (ETR, 2007:5).

En América Latina, el BM llevó adelante estas acciones de promoción de políticas de transporte sustentable –que comprende al caso aquí en estudio, el PIM-Rosario¹¹⁰–, inicialmente, a través del Fondo para el Medio Ambiente Mundial (FMAM) bajo el Programa Regional del Fondo Global para el Medioambiente –GEF1 (por sus siglas en inglés, Global Environment Facility)– de Transporte Sustentable y Calidad de Aire, financiando proyectos piloto para ciudades, que tienen como objetivo el transporte sustentable con el fin de reducir las emisiones de gases de efecto invernadero y mejorar la calidad del aire, como señalan los documentos del ETR (2007) y la página oficial del programa del BM¹¹¹.

Inicialmente, los proyectos alcanzaron a ciudades con características metropolitanas de tres países: Argentina, Brasil y México (ETR, 2007). En el caso de Argentina¹¹², fueron las ciudades de Córdoba, Rosario, Tucumán y Posadas¹¹³, como figura en la página del BM¹¹⁴¹⁵.

¹¹⁰ En este link puede encontrarse una nómina de documentos del BM sobre acciones que financiaron y llevaron adelante en relación a movilidad sustentable y uso del suelo en la Argentina, y específicamente, en Rosario: <https://projects.bancomundial.org/es/projects-operations/document-detail/P114008>.

¹¹¹ A continuación transcribimos el objetivo general del programa que financia el BM que figura en el sitio oficial: “El Programa de Transporte Sostenible y Calidad del Aire para Argentina del Fondo para el Medio Ambiente Mundial (FMAM), así como el Programa de Transporte Sostenible y Calidad del Aire, se interesan en la reducción de la tasa de crecimiento de las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes del transporte en América Latina mediante el fomento del uso de modos de transporte con menor consumo intensivo de energía y más limpios. Además, sirve de ejemplo de cómo las ciudades pueden afrontar los problemas ambientales y aplicar políticas de transporte sostenibles mediante un programa nacional, que al mismo tiempo se fundamenta en un programa regional más amplio que guarda coherencia con los objetivos programáticos de la política 11 de operaciones del FMAM y la prioridad estratégica del FMAM en la esfera de actividad relativa al cambio climático (CC-6). El proyecto financiará la asistencia técnica y algunas intervenciones piloto en cuatro áreas metropolitanas seleccionadas en Argentina para eliminar las barreras que obstaculizan el transporte sostenible”. Disponible en: <https://projects.bancomundial.org/es/projects-operations/project-detail/P114008?lang=es>

¹¹² En Argentina, fue la Secretaría de Transporte de la Nación la responsable en lo referido a la implementación del proyecto, y la ejecución fue llevada a cabo por la Unidad Ejecutora que es responsable de la implementación del Proyecto de Transporte Urbano de Buenos Aires -PTUBA- (ETR, 2007).

¹¹³ Se puede ver un análisis para el caso Posadas en el trabajo de Hernan Paiva (2015) *Ciudad, movilidad espacial y sectores populares: una aproximación al Sistema Integrado de Transporte Metropolitano del Gran Posadas, Misiones, Argentina*, Revista Transporte y Territorio, UBA, p.149-169.

¹¹⁴ Información disponible en: <https://documentos.bancomundial.org/es/publication/documents-reports/documentlist?repnb=E1956>.

Estos proyectos piloto tuvieron como fines principales, disuadir el uso del auto privado, aumentar la eficiencia y eficacia del transporte público –visto la falta de viabilidad en los términos que se venían dando– en torno a la intermodalidad y promover otros tipos de “movilidad no-motorizada” –caminar y uso de bicicleta–; con el fin, o en nombre de, reducir la emisión de gases contaminantes que informes del BM marcan como significativamente problemáticos para Argentina, y específicamente las ciudades antes mencionadas¹¹⁵. Argumentos que replican los documentos elaborados por los expertos locales, y que en el caso de esta investigación refiere a los publicados por el ETR, como el que citamos a continuación:

El financiamiento será destinado a estudios y obras relacionadas con la coordinación de planeación y demanda de transporte, la promoción y mejora del transporte no motorizado, el mejoramiento del espacio urbano y la modernización del transporte público, incluyendo implementación de corredores segregados, ciclovías, mejoras en la accesibilidad a las estaciones y extensión de líneas existentes de transporte (ETR, 2007:5).

La noción de sustentable desalentaba el uso de los desplazamientos motorizados introduciendo la noción central de individuo. La sustentabilidad implica la promoción de las capacidades motrices individuales, específicamente, la de caminar y el uso de bicicleta; capacidades que los expertos locales e internacionales denominan “transporte no motorizado” para las políticas públicas, como lo señala el GEF1–BM, entre uno de sus objetivos centrales del programa:

(...) transporte no motorizado: inversiones piloto y asistencia técnica para integrar mejor el hábito de caminar y utilizar la bicicleta en la cultura y en los procesos de planificación de las ciudades, y crear incentivos para la adopción de dicho hábito. La financiación refleja la ausencia de una tradición cultural del uso de la bicicleta en la región.

Si bien esto propone una aproximación a la movilidad desde la corporalidad, o pone en el centro de la escena la corporalidad de los viajeros, esta noción de corporalidad está asociada a una noción económica y de aprovechamiento de la fuerza motriz –¿fuerza de trabajo?– en pos de un bien superior, que es la sustentabilidad del medio ambiente; bien que actualmente devino, se reformuló, a un modo más descarnado –y/o desenmascarado– de sostenibilidad social de los sistemas de transporte; como se registra en la bibliografía específica (Burgess, 2003; Montezuma, 2011; Dextre, 2012; Cuberos Mejía, 2018), y como

¹¹⁵ Las otras tres ciudades, a partir de lo que señala la Arq. Mónica Alvarado, no lograron los objetivos, en un primer momento, dado que había falencias para elaborar un diagnóstico acorde a las exigencias del GEF1; principalmente, la EOD.

¹¹⁶ Información disponible en:

<http://documents1.worldbank.org/curated/en/350221468212680490/pdf/P1140081AR1GEF1raisal0Stage19116rev.pdf>.

señalaron con énfasis los informantes claves entrevistados. Es decir, que la noción de individuo se “convierta” en el objetivo central de la política pública, y no la población (Foucault, 2006), no implica, necesariamente, que las mismas se planifiquen y diseñen bajo el modelo de la perspectiva de la accesibilidad, sino, en muchas ocasiones, bajo los registros – entendimiento– del paradigma de transporte. El ejemplo de esta situación, en este caso, lo proporciona la EOD/2008, que todos los informantes claves de los equipos técnicos señalaron como el fundamento sobre el cual luego se diseñó el PIM-Rosario, en la medida que permitía tener un diagnóstico preciso de la movilidad en la ciudad. Una de las informantes claves, Ing. Mónica Alvarado, quien dirigió todo el proceso en diferentes etapas (2003-2019), refiere:

“en la primera parte de construcción del PIM..., primero hicimos un diagnóstico en cómo veíamos la movilidad, trabajamos en la encuesta Origen-Destino que para la parte de movilidad es como obtener un diagnóstico lo más fielmente posible de representar cómo se mueve la ciudad, que es importante a la manera de caracterizar algunos viajes, de caracterizar la demanda, para saber bueno, quiénes son los que más usan una cosa, porqué, cuál es la estratificación social. Como un diagnóstico lo más abarcativo posible de todos los modos con una mirada de esto de movilidad y no de transporte que son dos paradigmas diferentes, uno es de un siglo y otro es de otro siglo” (Comunicación personal, Julio de 2018, Rosario).

Si bien un análisis sobre la EOD/2008, sus ventajas y falencias como instrumento metodológico para abordar la movilidad urbana cotidiana, fue extensamente desarrollado en el Capítulo Segundo de esta tesis, nos interesa destacar, o reafirmar, algunas apreciaciones directamente vinculadas al entendimiento de este grupo de técnicos que evidencia la aparición de un matiz en el entendimiento de tipo racional-matemático de la movilidad. El trabajo de diagnóstico a partir de la EOD es una herramienta que continúa perteneciendo, principalmente, al paradigma de transporte a la luz de la bibliografía específica en este campo (Hernández y Witter, 2011); en la medida que entiende a los desplazamientos como un sistema, en torno a flujos de movimientos entre un origen y un destino, y por tipos de modos de transporte, señala Kruger (2017).

Para el caso de la EOD/2008 de Rosario, después de analizar el glosario que presenta, de las seis tipologías de modos que señala Krüger para este instrumento, la única que no releva, es aquella que refiere al modo de transporte de cargas; dado que sólo releva bajo el concepto “Modo de transporte: forma o vehículo utilizado por la persona para realizar el desplazamiento...” (EOD, 2011:129-130). Relevar sólo el transporte de personas indica un corrimiento hacia el paradigma de la movilidad, en parte; que se ve reforzado en cuanto introduce en la información a relevar “los motivos de viajes”, es decir, “causa que provoca el desplazamiento de la persona” (EOD/2008, 2011:130). Sin embargo, como se analizó en el

Capítulo Segundo –y se hará en próximos capítulos–, el modo en que los cuadros técnicos aplicaron y operacionalizaron los diversos conceptos definidos en el glosario de la EOD/2008 indican que hay un entendimiento de la movilidad individual que continúa con un registro descorporalizado –aunque incorporando un matiz–. Descorporalizado en la medida que suponen un viajante medio, en términos de un “homo economicus”, como señala Amar (2011); al cual se le asigna como característica en la toma de decisiones una lógica eficiente en el uso de reglas y recursos del sistema de movilidad provisto.

Cuando se analizan las entrevistas y los documentos oficiales se observa un corrimiento de interpretación por parte de los equipos técnicos del ETR de los comportamientos de desplazamiento urbano desde la oferta al de la demanda; siguiendo una tendencia ampliamente aplicada en los últimos tiempos en las políticas de movilidad, como señala Salerno (2012). Es decir, si bien se pone en el centro de la escena al individuo como objetivo de diseño de la política, al individuo se lo entiende como un actor racional que demanda modos de moverse –intermodalidad– en torno a un cálculo racional-matemático de variables tales como tiempo, distancia y costos, principalmente. Esta interpretación que se observa en los registros de los expertos entrevistados, como el último citado que señaló, “la encuesta Origen-Destino (es) como obtener un diagnóstico lo más fielmente posible de representar cómo se mueve la ciudad,...de caracterizar la demanda”; es una dinámica que se propone desde el programa del BM/GEF1, que financió la EOD/2008, y que suscribe el Manual rector de trabajo de los equipos técnicos locales, señalando: “El financiamiento será destinado a estudios y obras relacionadas con la coordinación de planeación y demanda de transporte” (ETR, 2007:5).

La noción de demanda tiene incidencias diversas, al asignársela desde el saber experto como rasgo del usuario; rasgo, el de usuario demandante, que en esos términos lo reconoce y define la EOD/2008: “En el actual panorama...se observa una mayor demanda de movilidad y accesibilidad por parte de los ciudadanos” (ETR, 2011d:Prólogo). Esto implica, en primer lugar, en tren de los supuestos teóricos que los fundamentan, por un lado, que se puede conocer lo demandado por los viajeros a través de un instrumento que sólo releva cantidades y unidades; no atendiendo, y con ello invisibilizando, otras dimensiones de las experiencias del viaje que desde la perspectiva de la accesibilidad acá sostenemos y que fueron expuestos con detenimiento en el Capítulo Segundo. Por otro lado, bajo esa dirección racional matemática de la noción de ciudadano, la EOD como instrumento fundamental de política pública, actualiza la discusión sobre el hiato entre “...el principio político de la democracia y su principio sociológico” en cuanto a la posibilidad de representación, que plantea Pierre

Rosanvallon (2004:10) al analizar la sociedad política surgida a la luz de la Revolución Francesa, en la medida que la EOD/2008 presupone que una muestra probabilística de un número de ciudadanos lograra representar la totalidad de demandas individuales.

En segundo lugar, pararse del lado de la demanda en el relevamiento de la información por parte de organismos estatales, como lo es la EOD/2008 por parte del ETR, desarma la lógica de oferta de movilidad que prestaba el Estado, “recargando” sobre los individuos modos de movilidad que antes no estaban promovidos por éste –el Estado–, que hoy aparecen como demandados, “exigidos” por los viajeros, a saber: los desplazamientos no-motorizados –caminar y uso de la bicicleta–. Modos de movilidad, estos último, que se enmarcan en la perspectiva sustentable de desplazamientos, pero que a su vez esconden el problema de la sostenibilidad de los sistemas de transporte públicos, como señala la bibliografía específica a nivel general (Rodríguez Tornquist y Cruz, 2017) y específicamente para la ciudad de Rosario (Marsilli, 2011), más allá de los problemas ecológicos o de accesibilidad reales. Actualmente, la idea de sostenibilidad del sistema de movilidad urbano, que vino a complementar –por no decir, reemplazar– la noción de sustentabilidad, incorpora con mayor preeminencia la dimensión económica del sistema, más allá de la cuestión ecológica o de accesibilidad, que inicialmente no estaba generalmente expresada en documentos y discursos. La Ing. Mónica Alvarado, Directora del EMR en el año 2018, lo expresaba de este modo en la entrevista:

“A ver, yo creo que en realidad lo que es separada del desarrollo urbano, uno tiene que pensar qué ciudad quiere o qué zona urbana, qué urbanización quiere y a partir de ahí qué movilidad necesita para lograrla, entonces es importante tener una política pública y en tal caso un desarrollo orientado a transporte, es decir, un crecimiento de ciudad que tenga que ver con una sustentabilidad, con un crecimiento sostenible en el tiempo. Sostenible digo en la mirada no solamente en la ambiental, que es la más clásica, y por eso muchos hablan de sustentable, yo digo sostenible porque tiene que ser desde lo ambiental pero también desde lo social y desde lo económico, si ninguna política que sea sustentable ambientalmente si no es vivible socialmente y si no es económicamente factible creo que no se puede lograr un desarrollo sostenible” (Comunicación personal, Julio de 2018, Rosario).

Retomando la cuestión referida a la autonomía creciente de los equipos técnicos de los decisores políticos en la tarea de elaboración de las políticas públicas analizada en el apartado anterior de este capítulo, entendemos en los términos de Giddens, que autonomía siempre implica dependencia en la acción de los actores sociales. En este sentido, los equipos técnicos locales del ETR evidencian también, en parte, una dependencia en la interpretación del problema de los desplazamientos urbanos y sus propuestas de solución con relación a los expertos de los organismos internacionales; situación que específicamente se observa en el proceso de búsqueda de financiación de proyectos de movilidad urbana para la ciudad de

Rosario por parte del BM. Los términos conceptuales que emplean, la organización que adoptan los documentos oficiales –entre ellos, el PIM-Rosario–, las argumentaciones dadas en relación con las problemáticas, responde a esta lógica. Posiblemente el ejemplo más significativo de lo aquí relevado, y que profundizaremos en los siguientes apartados, tiene que ver con la apropiación por parte de los equipos técnicos de la problemática desde la perspectiva de la sustentabilidad y sostenibilidad del sistema de movilidad de Rosario, y la solución adoptada en relación a promover medios no motorizados de desplazamiento –caminar y el uso de la bicicleta–, como propone el programa GEF1, y que se observa en las explicaciones que da la última entrevistada. Solución que, a nuestro entender, además de evidenciar una dependencia –y quizás por ello–, invisibiliza condiciones de una sociedad rosarina con grandes desigualdades socioeconómicas, donde la seguridad requerida para ese tipo de movilidad no motorizada en la rutina de los viajeros no es igualitaria en todos los barrios y horarios del día, por mencionar un aspecto que aparece con fuerza en la muestra de los diarios de viajes y que analizamos en los próximos capítulos.

A su vez, para esta primera etapa (2003-2009), el entendimiento de los equipos técnicos del ETR manifiesta un registro descorporalizado de la movilidad cotidiana urbana en pos de un predominio interpretativo de tipo racional cuantitativo de las experiencias de desplazamiento, en torno a nociones de eficiencia y eficacia. Sin embargo, dentro de esta continuidad se observan matices. El componente ingenieril propio del paradigma de transporte, predomina en la primera parte de esta etapa, principalmente enfocado en el análisis de la infraestructura y flujo vehicular, que se asocia al trabajo realizado en torno al PER (1998 y 2008) y la temática de conectividad metropolitana de Rosario a partir de la intermodalidad. A esta perspectiva ingenieril inicial del entendimiento de los equipos técnicos le sucede un quiebre a partir de la situación que significó la financiación, por parte del programa GEF1 del BM, para trabajar los desplazamientos urbanos desde el paradigma de la movilidad –primer quiebre–, desde la idea y condición de sustentabilidad, lo que corrió el eje de análisis hacia el individuo y sus capacidades motrices. Sin embargo, la operacionalización de este nuevo paradigma no implicó un corrimiento del registro racional cuantitativo predominante de los equipos técnicos, sino que mostró otro matiz, al abordar la problemática desde el lado de la demanda (Salerno, 2012), asumiendo que el viajante es un “sujeto medio”, como señaló uno de los entrevistados, que bajo la denominación de “usuario”, toma decisiones de viajes exclusivamente en torno a variables de: modos, etapas de viajes, tiempo, distancia y costos, entre otras, que se materializa en la EOD/2008. Es decir, se observa que el entendimiento de los equipos técnicos se desplazó dentro del mismo registro de las ciencias del transporte

(Krüger, 2017), de lo que podríamos definir como una mirada ingenieril, asociada a redes de infraestructura y flujos vehiculares, a una interpretación desde la impronta de saberes expertos, más próximos a una lógica de las ciencias económicas, a través de la variable demanda, consolidándose los análisis de diagnóstico y diseño, en torno a la noción de un viajante hiper-racional económico, sin incidencia de otras dimensiones de la práctica de viajar. Si bien, cierto es también, que la EOD/2008 releva la información de los desplazamientos en torno a “motivos de viajes” de cada individuo, su relevamiento no deja de estar pensado en tono predominante a la lógica económica, en la medida que sólo se contabilizan aquellos viajes que superen los 500mtrs, ya que se supone que sus desplazamientos no afectarán el uso del transporte público o la infraestructura vial disponible.

3.3. Segunda Etapa (2010-2011): Planificando un sistema sustentable

En esta etapa, el PIM-Rosario, analizado a la luz de las políticas públicas como proceso, adopta la forma de “la descripción de una propuesta general o de una perspectiva deseada”, en términos de Díaz (1998:5), que se tradujo en un documento de 361 páginas, para principios del año 2011 (ETR, 2011b); describiendo lineamientos de acción en el campo de la movilidad urbana y metropolitana de Rosario. Llegar a ese documento final, que lleva por nombre “Plan Integral de Movilidad Rosario” (PIMR)¹¹⁷, fue un trabajo de discusión y redacción de ideas y programas que se venían desarrollando en la etapa anterior al interior del equipo del ETR, con funcionarios municipales –principalmente–, otros expertos locales e internacionales; además de un trabajo de articulación y participación con actores de la sociedad civil rosarina. Esta labor no fue sencilla ni armoniosa, según lo que pudimos relevar de los informantes claves del ETR involucrados en esa tarea, principalmente, en el trabajo con otros expertos, aunque sí fructífera, como lo manifiesta uno de los técnicos:

“nos ayudaron a zarandear un poco este elemento que era un Frankenstein muy confuso en un primer momento, y se fue limpiando y quedando bastante más organizado y mejor explicado el producto final, que...no es un producto ni mucho menos acabado, es algo que tiene desarrollo más profundo en algunos temas, más livianos en otros y que legitima acciones que estaban encubándose, donde trabajamos nosotros; y que eran apuestas de la gestión, y la gestión más o menos respaldo” (Comunicación personal, Septiembre de 2018, Rosario).

¹¹⁷ El acrónimo PIMR sólo se usará en reemplazo del nombre del documento final publicado en el 2011, para diferenciarlo del PIM-Rosario, como proceso histórico de diseño y planificación de los equipos técnicos del ETR.

Esta es una etapa, primordialmente, de definición y precisión de diseño de la política pública, que como desarrollamos en el apartado anterior, se basa sobre algunos pilares de trabajos que los equipos técnicos del ETR venían desarrollando. Trabajos, todos ellos, apoyados sobre un entendimiento ingenieril de la temática de movilidad, como fueron las tareas de proyectar conectividad intermodal en el marco del PER (MR, 1998, 2008), el trabajo de evaluación ambiental y social financiado por el programa GEF1 del BM (ETR, 2007, 2007 a) y la tarea de diagnosticar la movilidad de la EOD/2008 (ETR, 2011d), principalmente; además de toda aquella tarea referida a la administración del TUP¹¹⁸. Este registro de trabajo descoporalizado sobre la problemática de los desplazamientos urbanos continuó en esta etapa, aunque mostró otro matiz, además de los anteriores que se mantuvieron, y que desarrollamos brevemente, en torno a tres instancias.

En el año 2010, los equipos técnicos publican un documento oficial del ETR, en formato libro, denominado *Hacia una nueva cultura de movilidad sustentable. El ciudadano como unidad de medida en la planificación de la movilidad* (ETR, 2010). Este documento es significativo, en la medida que todos los informantes claves entrevistados, que conformaron los cuadros técnicos locales en esta etapa, lo reconocen como una publicación que reúne y representa las ideas generales que se desarrollaron más extensamente en el documento final de cientos de páginas –y etapa siguiente de implementación–. El propio documento tiene como pretensión señalar, “las características de un Sistema Integrado de Movilidad, entendido como <<Modelo de Movilidad Deseado>>” (ETR, 2010:4), en el cual se sistematizan las nociones de movilidad, sustentabilidad, sostenibilidad y autonomía individual, entre las significativas a los objetivos de nuestra investigación, y que evidencian un matiz en el entendimiento de los equipos técnicos, de una corporalidad euclidiana, en los términos que los definen Soldano y Perret Marino (2015). Esta interpretación de la corporalidad en un registro euclidiano supone considerar al cuerpo humano en términos del espacio que ocupa –volumen–; sin atender a la dimensión vivencial de la experiencia de movilidad del viajante; que es en los términos que es entendida la autonomía individual, y promovida, por el PIM-Rosario, como sistema experto y abstracto, según la hipótesis que sostenemos en este capítulo (Giddens, 2015 [1984])¹¹⁹.

Este “librito”, como lo define una de las principales impulsoras del mismo, la Arq. Monge –Gerente de Planificación Estratégica de la Movilidad en el ETR–, reconoce que: “En

¹¹⁸ Es de destacar que, en esta etapa, en el año 2011, a través de la Ordenanza N° 8844, el ETR amplía sus atribuciones administrativas sobre otros tipos de movilidad en la ciudad de Rosario, como es la referida al servicio de taxis y remises.

¹¹⁹ Ver Capítulo Segundo, donde se analiza este registro aplicado al instrumento de diagnóstico EOD/2008, y sus limitaciones entendidas desde la perspectiva de la accesibilidad.

los últimos años se ha incorporado al vocabulario de los agentes tanto técnicos como sociales y económicos el concepto Movilidad” (ETR, 2010:8) para diferenciarlo de la noción de tránsito. Sin embargo, esa incorporación al “vocabulario” pareciera ser un tanto vaga, requiriendo ser definido conceptualmente por el saber experto, a lo cual se abocan señalando, inmediatamente, lo siguiente: “la movilidad aborda la problemática de los desplazamientos de personas, vehículos y mercancías en forma sistémica, múltiple, diversa, considerando al ciudadano como unidad de medida” (ETR, 2010:8). La definición, más allá de evidenciar rasgos del paradigma del transporte, evidencia desde el interior del paradigma de la movilidad, una noción euclidiana del cuerpo humano, al señalarlo como “unidad de medida” de la movilidad. La noción unidad de medida está referida a la cantidad de espacio cúbico que ese cuerpo –ciudadano– ocupa, reduciendo a la condición de mercancía o vehículo al viajante más que al de “persona”, que menciona. Observemos para esto la imagen que incorporan en el documento para representar la idea que proponen, en la cual, bajo la leyenda “Uso más racional del espacio público”, exponen dimensiones decrecientes de espacios ocupados por los distintos medios de transporte; donde la última foto, de izquierda a derecha, evidencia el menor volumen ocupado por cuerpos de “personas” a pie.



Imagen 1. “Hacia una nueva cultura de movilidad sustentable. El ciudadano como unidad de medida en la planificación de la movilidad” (ETR, 2010:13).

Los desplazamientos urbanos difícilmente puedan ser pensados, al interior del paradigma de la movilidad, sin la mirada desde la sustentabilidad y la sostenibilidad, como hemos observado en la bibliografía específica, y en la propia trayectoria del ETR. Al igual que con el concepto de movilidad, en el “librito”, los cuadros técnicos señalan la diversidad e

intencionalidad que había en ese momento con relación a estos términos, y la necesidad, desde el saber experto, de esclarecer qué debe entenderse. A modo de ejemplo, transcribimos lo expuesto en torno a la noción de sustentabilidad:

La sustentabilidad es un concepto en boca de diversos grupos de pertenencia, con interpretaciones singulares en cada caso y, más de una vez, contradictorias...No obstante ello...puede acordarse de que la sustentabilidad consiste en satisfacer las necesidades y el confort de la generación actual sin que la avaricia predatoria condene las oportunidades de supervivencia y bienestar de las generaciones futuras (ETR, 2010:8-9).

La movilidad sustentable debe ser sostenible, es decir, si bien la dimensión ecológica es relevante, la viabilidad económica y fiscal debe ser central, señala el documento; tal es así, que en el “librito” que venimos analizando, la problemática de la sostenibilidad figura bajo el subtítulo “Gestión de la movilidad” (ETR, 2010:10), en referencia a la necesidad de diseñar políticas públicas locales que, sin dejar de atender a las consecuencias sobre el cambio climático, a su vez, observen detenidamente los contextos socio-económicos en las que se aplican.

Claramente, el caso de Rosario es uno entre cientos de ciudades subdesarrolladas urbanamente, que implicaron la intervención de los programas del BM a lo largo del mundo, como lo describe Shomik Mehndiratta, funcionaria de este organismo internacional, en un artículo denominado “Experiencias del Banco Mundial con respecto a la movilidad urbana” (2011), presentado, significativamente, en el Seminario de Transporte Internacional Sostenible en Lima del año 2011 y que solamente aborda casos de países en vías de desarrollo. En este artículo, en su diagnóstico, entre sinnúmeros de aspectos –todos mencionados ya en la presentación de este capítulo, por lo que no vamos a repetirlos– señala lo difícil que es poder pensar en un sistema de transporte sostenible con los vaivenes económicos de los países en vía de desarrollo, que impactan directamente en el ingreso de la población, y, por ende, en los niveles de demanda de servicios, dado que alteran sus prácticas de viaje en cuanto a tipo que utilizan. Sin ir más lejos, cuando Mehndiratta señala el caso argentino, pone el acento en el problema de financiación de los sistemas de transporte urbano: “el BM también trabaja con las ciudades temas relacionados con los procesos. En Argentina, por ejemplo, está apoyando en el diseño de herramientas técnicas para que el gobierno tenga opciones a su sistema actual de subsidios” (Mehndiratta, 2011:99). Ahora bien, como se señaló al inicio del capítulo, y como la misma funcionaria reconoce, el problema argentino y del resto de países en condiciones similares, no es de fácil solución, dado que, además de la condición económica, también hay una condición de más larga data y difícil solución en lo

mediato que es la disposición poblacional en el territorio, donde las urbanizaciones son muy extensas y no compactas –como sucede en gran parte de Europa o el sudeste asiático desarrollado–, encareciendo los sistemas de transporte¹²⁰. A pesar de esta realidad, no sólo económica, sino de accesibilidad de la población por el modo en que ocupa el territorio, la funcionaria señala, entre las soluciones, que “para abordar los problemas de transporte urbano es necesaria una estrategia global. La más urgente es una estrategia que se enfoque en el transporte público. Pero, además, es necesario concentrar estas estrategias con el mejoramiento de los sistemas no motorizados” (Mehndiratta, 2011:99). No deja de ser llamativa la prioridad que le da a los sistemas no motorizados en las soluciones, cuando es de público conocimiento –más a una funcionaria del BM–, que los países latinoamericanos –al menos–, son en general bastantes extensos y con un sistema de servicios esenciales que no están a una distancia accesible a gran parte de la población; incluso para quienes viven en ciudades con la de Rosario.

En este contexto, entre otras propuestas que plantea la publicación que venimos analizando del ETR, y en consonancia con los que los expertos internacionales del BM recomiendan para una sociedad con bajo nivel de desarrollo, de priorizar modos no motorizados de movilidad, el “librito” señala, qué debe diseñarse para que un sistema de movilidad sea sostenible, además de sustentable:

Se trata de: por un lado, optimizar el uso de distintos modos y medios de transporte...y por otro, definir estrategias de desarrollo urbano que tiendan a reducir la demanda de desplazamientos de larga distancia motorizados y crear condiciones favorables para los desplazamientos no motorizados a pie y en bicicleta (ETR, 2010:10).

Los modos no-motorizados de desplazamiento son, claramente, además de sustentables y sostenibles, individuales. Son sostenibles a base de la fuerza motriz del viajante, en sociedades de bajo desarrollo, con las desigualdades que eso implica de accesibilidad; cuando, como toda la bibliografía especializada reconoce, y también lo hace el BM, las ciudades latinoamericanas no son “compactas” en su planificación urbana, sino, todo lo contrario; lo que dificulta el abandono del automóvil, para quienes pueden poseerlo, y

¹²⁰ Podríamos señalar, que misma forma de urbanización se da en EE.UU. y no se encontró una ocupación tan significativa por parte del BM para abordar el problema de la sostenibilidad económica del sistema de movilidad de este país, hasta lo que hemos podido relevar; claro que, EE.UU. es una potencia económica mundial. Lo que generalmente se observa son los problemas referidos a la sustentabilidad de la movilidad en estos países desarrollados, entre los que está EE.UU., en relación al problema de la contaminación –dimensión ecológica del problema–, como se indicó al principio de este capítulo, en el que aparecieron acuerdos internacionales para intentar resolverlos a principios de la década de 1980. Sin lugar a dudas, este aspecto requeriría ser profundizado en investigaciones futuras, de modo que, aquí están planteadas más como hipótesis de trabajo.

encarecen los sistemas de transporte público –insostenibles–. En este contexto de ideas, con las características urbanas referidas, no promisorias en el corto plazo, los equipos técnicos definen los objetivos del PIM-Rosario, realizando la autonomía individual con los siguientes criterios:

incluye la consideración de la accesibilidad (facilitar el acceso a bienes, servicios y contactos) ocupándose tanto de la reducción de las necesidades de desplazamiento motorizado y del aprovechamiento al máximo de la capacidad autónoma de trasladarse que tiene un ser humano andando en bicicleta o a pie (ETR, 2010:9).

La apuesta de una movilidad sustentable y sostenible suma otro matiz del entendimiento ingenieril con atención en la corporalidad, distinto de la concepción euclidiana del cuerpo –volumen ocupado de trasladarse– hasta aquí analizado, como es la dimensión motriz o kinésica del cuerpo humano.

Aunque no es novedoso en la historia de la argumentación para el campo del urbanismo como para el campo de la administración política de ciudades, en el pasado y en la actualidad (Sennett, 1997; Berman, 2006; Harvey, 1998; Lerner, 2005; Foucault, 2006; Báez Ávila *et al.*, 2015), es significativo que los equipos técnicos del ETR justifican el modo no-motorizado de trasladarse incorporando el discurso médico, más específicamente, el vinculado al campo de las ciencias de la rehabilitación y el movimiento del cuerpo; saberes propios a las ciencias naturales, que Krüger ubica dentro de las ciencias del transporte (2017:179), para argumentar por qué potenciar los medios no-motorizados en sus documentos, más allá de la sustentabilidad de los mismos. En el mismo documento que asocian autonomía individual con el traslado a pie y en bicicleta, señalan los expertos: “En un modelo de movilidad sustentable se alienta una movilidad no motorizada, en tanto implica una conducta más saludable y menos contaminante” (ETR, 2010:13).

El discurso médico, asociado al saber kinésico y rehabilitador del cuerpo humano¹²¹, es utilizado para sostener los beneficios para la salud individual adoptar estos modos de desplazamiento. El diseño ingenieril introduce un nuevo matiz corporal a la movilidad para proyectar un sistema sostenible como es la dimensión kinésica del cuerpo humano. Puede mencionarse que se recupera la dimensión corporal de la práctica del viaje no ya solamente como un objeto que ocupa un espacio al trasladarse –visión euclidiana–, sino también, con una perspectiva motriz. Sin embargo, esta noción de corporalidad continúa fragmentada, en la

¹²¹ Esta relación se analiza en profundidad en el siguiente apartado, dedicado a describir críticamente el proceso de implementación del PIM-Rosario durante el período 2012-2019, en el cual se utiliza sistemáticamente las actividades de educación para promover saberes vinculados a la kinesiología y fisiatría, aunque también, se extienden al campo de la nutrición. Además, mismo discurso se aplica al momento de brindar información a los usuarios a través de TIC's implementadas desde el EMR.

medida que se centra en la condición kinésica del cuerpo humano, al revalorizar la fuerza motriz en el diseño del sistema de desplazamiento que es consecuente con la perspectiva de sostenibilidad en términos económicos, antes que ecológicos, del sistema; a nuestro entender, más propias a sociedades en vías de desarrollo, como el caso de la ciudad de Rosario. La fuerza motriz del viajante en estos contextos puede ser asimilada a fuerza de trabajo; el “bien superior”, que es la sustentabilidad del medio ambiente, actualmente devino a un modo más descarnado –y/o desenmascarado– de sostenibilidad social de los sistemas de transporte; problema central que registra la bibliografía específica (Burgess, 2003; Montezuma, 2011; Dextre, 2012; Cuberos Mejía, 2018), y que señalaron con énfasis los informantes claves entrevistados¹²² –y que analizamos en el final del apartado anterior–¹²³.

La noción de individuo se “convierte” en el objetivo central de la política pública, y no la población, como ya señalamos anteriormente (Foucault, 2006); sin embargo, no implica, necesariamente, que las mismas se planifiquen y diseñen bajo el modelo de la perspectiva de la accesibilidad, sino, en muchas ocasiones, bajo los registros –entendimiento– del paradigma de transporte, pero en este caso, “aprovechando” la propia fuerza motriz del que se traslada.

El libro *Hacia una nueva cultura de la movilidad sustentable* fue, en esta etapa, la antesala de los lineamientos generales del documento definitivo del PIM-Rosario. Debemos recordar que el otro documento central, reconocido por los expertos del ETR, que funcionó como pilar para la planificación del PIM-Rosario, fue la EOD/2008 –analizada en el apartado anterior–. Ambas instancias de trabajo, que redundaron en sendos documentos oficiales mencionados, permitieron observar hasta aquí en los equipos técnicos del ETR un predominio de una matriz ingenieril en el entendimiento de la problemática de los desplazamientos urbanos.

3.3.1. “Esa cuestión participativa”

En el mes de agosto del año 2010, se inicia el “proceso de construcción del “Plan Integral de Movilidad” final, que arrojará en el mes de diciembre del mismo año, el documento oficial definitivo –PIMR–. Este proceso de construcción implicó una instancia de “debate y participación de distintos actores sociales para discutir sobre las propuestas

¹²² Volvemos a poner parte de la cita de la entrevista a la Directora del EMR, en relación al tema de la sostenibilidad, dado lo significativo del informante clave y lo señalado respecto a este tema: “Sostenible digo en la mirada no solamente en la ambiental, que es la más clásica, y por eso muchos hablan de sustentable, yo digo sostenible porque tiene que ser desde lo ambiental pero también desde lo social y desde lo económico, si ninguna política que sea sustentable ambientalmente si no es vivible socialmente y si no es económicamente factible creo que no se puede lograr un desarrollo sostenible” (Comunicación personal, Julio de 2018, Rosario).

¹²³ Situación que la pandemia de COVID-19 dejó expuesto de manera alarmante en la ciudad de Rosario.

sistematizadas desde el ETR y, también, sumar nuevas iniciativas que pudieran enriquecer el documento base de origen” (ETR, 2011b:16-17). Esta instancia de debate y participación con actores sociales, en nuestro caso, de la ciudad de Rosario, es significativa a la luz de la bibliografía especializada sobre movilidad (Montezuma, 2003; Dextre y Avellaneda, 2014; ITDP México, 2012; Navas y Zegras, 2018) y de la hipótesis que persigue el capítulo desde la perspectiva de la accesibilidad, en la medida que es un momento que puede dar lugar a la incorporación de otras dimensiones de la práctica de viajar cotidianamente en la ciudad que hasta ese momento no habían sido incorporadas por los equipos técnicos, en tanto que, predominaba el uso de un entendimiento ingenieril en la tarea de diseñar las políticas públicas.

La “estrategia de consulta se fundó en tres actores pilares”, tal como lo define el PIMR, que fueron: “expertos locales, expertos internacionales y ciudadanía e instituciones” (ETR, 2011b:17). A los fines de poder exponer con mayor claridad el análisis de la estrategia de consulta, las agrupamos en torno a dos instancias: aquellas llevadas adelante junto con los expertos locales e internacionales y la que se llevó a cabo de cara a la ciudadanía e instituciones de Rosario. Esta última instancia será la que más atención dedicaremos para su desarrollo, en la medida que presenta aspectos novedosos en el proceso de diseño y planificación de la política pública que venimos tratando.

La instancia de consulta a los expertos locales e internacionales manifiesta continuidades en cuanto al entendimiento ingenieril de los equipos técnicos del ETR. Esta continuidad se observa cuando analizamos profesionales e instituciones convocadas a esta tarea, y los documentos producidos como devoluciones por estos expertos, que pertenecen y reproducen las lógicas de las ciencias del transporte. En cuanto a los expertos internacionales y las instituciones, son las mismas que venían siendo consultadas en la etapa anterior, según la documentación y los informantes claves: el BM, principalmente, y el Internacional Transport Development Policy (ITDP). En cuanto a los expertos locales, y aquí podría haber sido una instancia de ruptura dado que se los incorporó específicamente para esta etapa del proceso de elaboración en el año 2010, a través de un convenio entre la UNR y la Municipalidad, la única casa de estudio elegida para esta tarea fue la Facultad de Ciencias Exactas, Ingeniería y Agrimensura, y dentro de ésta, específicamente a cargo del Instituto de Estudios de Transporte –IET– (ETR, 2011b:17). Al acceder a los documentos de análisis que elaboraron los expertos universitarios, en dos tomos bajo el título “Análisis y discusión del Plan Integral de Movilidad Urbana de la ciudad de Rosario” (IET 2010a, 2010b) se replica, en los perfiles profesionales y en las apreciaciones técnicas, un entendimiento descorporalizado

de los desplazamientos urbanos, apoyados en una perspectiva desde el paradigma del transporte, con un matiz predominantemente ingenieril, enfocado en variables de análisis en torno a lo infraestructural, flujo vehicular y agregados poblacionales, entre otros. En aquellos aspectos donde el análisis y discusión del documento transita la corporalidad, lo hace, generalmente, bajo recomendaciones de matices euclidianos y kinésico-motrices, no detectándose incidencia de las dimensiones de la experiencia de la movilidad desde la perspectiva de la accesibilidad.

La otra instancia de consulta que nos resulta más significativa desplegar, en la cual están comprendidas ciudadanía e instituciones, fue un proceso denominado “Plan Integral de Movilidad Rosario. Componente participativo”. Este proceso dio como resultado una publicación, bajo el mismo título (ETR, 2011c), describiendo gran parte de la tarea realizada en cuatro talleres que buscaron “enriquecer y consolidar estrategias”, como también “avanzar y fortalecer objetivos y proyectos” que se llevaron adelante entre agosto y diciembre de 2010 (ETR, 2011 c: 23); donde se trabajaron por separado los temas de transporte de personas –los primeros tres talleres– y el transporte de cargas –en el último taller (ETR, 2011c:19). Finalmente, hubo un quinto taller que, como expresión de los acuerdos logrados por este proceso participativo se realizó un acto público donde individuos e instituciones firmaron un “Pacto de Movilidad Rosario” en el mes de diciembre del 2010, que según señala el documento oficial del pacto, busca “promover adhesiones ciudadanas e institucionales a ese Pacto que pretende marcar el rumbo de un aspecto clave de la ciudad: LA MOVILIDAD DE PERSONAS Y CARGAS” (ETR, 2011a:19).

Cuando se analizan los criterios y la instrumentación metodológica del proceso de los talleres se los observa diversos y habilitantes como espacios donde diferentes aspectos de la experiencia de la movilidad desde la perspectiva de la accesibilidad puedan evidenciarse; situación que no se había dado en otros momentos del proceso de diseño del PIM-Rosario. La modalidad de los talleres, orientado por el criterio principal de “reconocimiento y valoración de los saberes y experiencias de los ciudadanos en torno a la movilidad de Rosario” (ETR, 2011c:19), organizaba a los participantes en grupos de ocho personas en torno a una mesa, donde a través de tarjetas con señalética (roja, amarilla y verde a modo de un semáforo) establecía la dinámica de “debate y consenso”, habilitando la exposición de divergencias y la necesidad de logro de acuerdos ante cada tema (ETR, 2011c:22-25).

Al analizar el documento, las descripciones, las opiniones de algunos participantes y la experiencia de haber presenciado alguno de esos talleres, se la entiende a la luz de la perspectiva de la accesibilidad como una primera instancia que permitió la incorporación de

otras dimensiones de la experiencia de la movilidad más allá de la mirada ingenieril dominante a lo largo de todo el proceso de diseño del PIM-Rosario.

Esta instancia de consulta ciudadana evidencia, de algún modo, una presencia hacia el “giro de la movilidad” de los cuadros técnicos, abandonando un predominio de los saberes provistos por las “ciencias del transporte”. Es significativo, en este sentido, señalar que la institución que llevó adelante los talleres del “componente participativo” del PIM-Rosario fue el Instituto de Gestión de Ciudades (IGC), dedicado al diseño e implementación de políticas públicas territoriales y urbanas, como señala su espacio institucional¹²⁴. A su vez, quienes coordinaron y dirigieron el trabajo de consulta ciudadana provenían del campo de las ciencias sociales, específicamente, de la ciencia política y administración pública, lo que significó incorporar otros registros a la tarea, como lo evidencia el documento y las entrevistas en profundidad.

Las instancias de participación ciudadana estaban planificadas ya en los documentos que lo equipos técnicos del ETR desarrollaron en la etapa anterior (2003-2009); indicio que en término de la bibliografía específica habilitaría a interpretarla como una presencia, en el entendimiento de los expertos, de un giro hacia la accesibilidad. Este giro no sólo habilitaba la presencia de otras dimensiones de la práctica de movilidad a ser incorporadas en las políticas públicas, sino también, funcionaba como una limitación a la autonomía de los equipos técnicos del ETR, obtenida a partir de la financiación provista por el programa GEF1 del BM –como desarrollamos en los apartados anteriores–, al incorporar otros actores sociales a la tarea de diseño –ciudadano de a pie, funcionarios políticos, instituciones–. Al revisar el *Manual de Manejo Ambiental y Social*, antesala de la elaboración del PIM-Rosario, del año 2007, se manifiesta esta intención claramente, bajo el título de “Procedimientos de información y consulta pública”:

Esencialmente se pretende equiparar el nivel de conocimiento de los miembros de la comunidad con los de los técnicos y funcionarios involucrados con el proyecto respecto de las características esenciales del mismo (naturalmente exceptuando los detalles técnicos de realización) y las entidades responsables. Identificar impactos ambientales y sociales positivos y negativos percibidos por las comunidades. Validar

¹²⁴ Actualmente, a fin de no caer en reduccionismos entre tipos de saberes expertos y paradigmas o perspectivas que han funcionado como explicación a lo largo de mucho tiempo de cómo se organizó el campo profesional de los desplazamientos urbanos, como esquematiza Krüger (2017), y de los cuales puede verse el investigador tentado a servirse a fin de organizar “coherentemente” su objeto de estudio –pretensión, generalmente asociada a olvidar la finitud de su entendimiento–, el IGC está compuesto por un equipo interdisciplinario, que reúne a saberes como la arquitectura, economía, biología, comunicación social, ciencia política, abogacía, entre otros, que en otros momentos difícilmente se hubiesen complementado en la tarea de elaboración y diseño de políticas públicas en esta tarea. Información disponible en: http://2016.igc.org.ar/?mkt_hm=1&utm_source=email_marketing&utm_admin=39409&utm_medium=email&utm_campaign=IGC_Noveda

los impactos de los tipos citados, identificados por el equipo técnico. Establecer canales bilaterales y permanentes de comunicación comunidad – responsables del proyecto...Como parte del proceso de información y participación pública debe ponerse a disposición, previo a la realización de los talleres, los documentos del Screening Preliminar (para los encuentros al principio de la planificación) y de la Evaluación Expositiva (para los encuentros cuando la planificación ya está avanzada), en ambos casos para ser consultados en sitios de fácil acceso para la comunidad en su conjunto y en especial para la población (ETR, 2007:58).

Si bien, se da acceso a los viajantes de emitir y controlar la tarea de los equipos técnicos, en la práctica, la instancia de intervención de la ciudadanía, funcionó más a modo de “consulta pública” sobre los lineamientos y los proyectos del PIM-Rosario establecidos por los expertos locales e internacionales en un documento base que se les presentó a los participantes de los talleres; más que, como una instancia participativa pública en torno a establecer los ejes estructurantes y a priorizar de la movilidad cotidiana urbana. Esta situación la describe y la relata una de las informantes claves del IGC:

“...lo que fue muy sugestivo es que, nos convocaron a ser el componente participativo del Plan con el Plan listo ya; o sea, el Plan estaba, no estaba terminado finito, pero a grandes rasgos, y las cosas más estructurales del Plan estaban hechas, estaban resueltas, con lo cual la pregunta primera que le hicimos a la gente de Movilidad es: qué sentido...cuál es la idea de la participación cuando las líneas más duras y más estructurales del Plan están listas ya. Y bueno porque tiene que haber un componente participativo porque es importante, porque bueno, que el intendente quiere que esto sea participativo...entonces nosotros nos reunimos y dijimos que dilema, porque cuando uno piensa en la participación piensa en la parte de la estructura como parte del proceso de construcción de algo, de la política del Plan...” (Comunicación personal, agosto de 2018, Rosario).

Si bien la bibliografía especializada señala la relación estrecha y necesaria entre las políticas de movilidad y la práctica de participación ciudadana desde una perspectiva de la accesibilidad, reconoce también que, lo descrito por la informante clave, es habitual que suceda (Steffens, 2013). Una de las condiciones más extendidas para que así sea, señalan algunos de los especialistas, es la distancia de saber experto entre la ciudadanía de a pie que participa y los cuadros técnicos que diseñan (Cascetta, *et al.*, 2015), lo que conduce a que, como estrategias de autonomización, los organismos de planificación propongan los lineamientos de acción, describiendo los resultados, generalmente, bajo el registro de los beneficios esperados, para defender posteriormente las intervenciones frente a las resistencias del público. Esta estrategia de trabajo (¿inconscientemente?) adoptada por los cuadros técnicos se la denomina, señala Navas y Zegras, (2018), “Definir, Anunciar y Defender” (DAD); estrategia que, en nuestro caso de investigación, la observamos para la intervención de los carriles exclusivos del TUP en el área central de la ciudad de Rosario desarrollado en el primer apartado de este capítulo, evidenciando los márgenes de autonomía que tenían los

equipos técnicos de ETR y las dificultades que esto trajo de cara a la ciudadanía y los funcionarios políticos. Algunos autores manifiestan que esta manera de planificar –DAD–, además de ser una reversión del viejo paradigma de planificación del transporte, donde el Estado definía y ejecutaba (Stewart, 2017); es una manera de proceder que es contradictoria con los procesos participativos, como señalan algunos autores (Bailey y Grossardt, 2006), y que relata y se cuestiona el informante clave, especialista en este tipo de abordajes desde el IGC. Generalmente, esta manera de llevar adelante las instancias de procesos participativos alejan a la ciudadanía de la participación activa en las metrópolis –como analiza Navas para el caso chileno (2017)–, o puede conducir a, convertir la participación en una instancia de consulta que legitime el trabajo de los cuadros técnicos (Steffens, 2013); generando sistemas sociales con niveles de abstracción cada vez mayores que desanclan la vida cotidiana y que, bajo las condiciones de altos niveles de desigualdad social en la región –económicos, educativos, de género, entre otras–, y específicamente, en la ciudad de Rosario, no necesariamente habiliten a mayores márgenes de autonomía individual. Es decir, las políticas públicas producidas por la preeminencia del saber experto desconectado de interlocutores anclados a distintas realidades espaciales y corporales, invisibiliza obstáculos y constreñimientos en los desplazamientos urbanos; que, en muchas ocasiones, acrecientan la inmovilidad cotidiana –como observamos para algunos viajeros de la muestra y que analizaremos y describiremos en los próximos capítulos–.

El caso aquí analizado, no alejó a la ciudadanía en cuanto a su participación, necesariamente¹²⁵, y la metodología llevada a cabo en los talleres habilitaba posibilidades, en parte, de ir más allá de una legitimación de los trabajos de los expertos –como se señaló anteriormente–; sin embargo, a partir de lo observado en los documentos y de lo que surge de las entrevistas a los informantes claves del IGC y equipo técnico del ETR, la incidencia es poco significativa sobre el documento final PIMR. Y en aquello que incidió, en forma de cambios incorporados al documento original presentado por los expertos en los talleres, continúa dentro de una lógica ingenieril, específicamente, acotado a un registro económico de la movilidad –como describiremos más adelante–.

En cuanto a la escasa incidencia de las instancias participativas en este caso de estudio, cuando analizamos los tres documentos oficiales (ETR, 2011a, 2011b, 2011c)

¹²⁵ A lo largo de estos talleres participaron 638 personas, donde casi la mitad fueron vecinos de la ciudad (331) y la otra mitad, representantes de instituciones rosarinas (307), con una mayoría de hombres (61,76%) que mujeres (38,24%) entre los concurrentes a los talleres (ETR, 2011c:147). Fueron la gran mayoría de estas personas e instituciones las que luego firmaron el “Pacto de Movilidad de Rosario”, y cuya nómina completa aparece en el documento (ETR, 2011c:95-99).

surgidos del proceso de participación y los comparamos con los documentos previos, ya sean oficiales –“el librito” (ETR, 2010)– o borradores bases elaborados exclusivamente por los equipos técnicos, todos se organizan y estructuran manteniendo la distinción entre transporte de cargas y transporte de personas; y para el transporte de personas, que es lo que a nuestra investigación es relevante, presentan y reproducen similares proyectos y lineamientos generales en torno a los mismos tres ejes: “Promover el transporte público masivo”, “Desarrollar el transporte no motorizado”, “Disuadir el transporte motorizado”. Tal es así que, los talleres de participación ciudadana que se organizaron por parte del IGC, fueron para discutir las propuestas que el documento base establecía, como lo manifiesta la informante clave: “así que, bueno, armamos los talleres en base a algunas cosas que estaban discutidas técnicamente; o sea, no le fuimos a preguntar a la gente a ver ¿qué quiere hacer con la ciudad y con la movilidad?, sino, con una propuesta técnica” (Comunicación personal, agosto de 2018, Rosario).

Más allá de que las instancias participativas estuvieron fuertemente estructuradas por los documentos y borradores que los equipos técnicos suministraron para esta instancia; la propia directora del ETR reconoce que las propuestas que no recibieron consenso masivo de la ciudadanía no fueron incorporadas al documento definitivo PIMR; señalando en la entrevista:

“hay cosas que estaban en el documento original que producto de esa cuestión participativa después no formaron parte del PIM...los proyectos en negro, en rojo, en ese proceso participativo, que tenían que ver mucho con cuestiones económicas de cómo solventar algunas acciones, esas, creo que la mayoría salieron todas en rojo” (Comunicación personal, julio de 2018, Rosario).

Evidentemente, la participación ciudadana operó sobre las políticas públicas, pero, generalmente, no discutiendo precisamente en el registro de saberes técnicos en movilidad, sino sobre cuestiones más propias del sentido común en una sociedad capitalista; generalmente, nadie quiere pagar más impuestos o ver incrementado sus costos de vida. Por otro lado, tampoco se señaló por parte de los entrevistados que los talleres hayan habilitado a incorporar dimensiones ausentes de la experiencia de moverse en la ciudad al documento original –lo que no quiere decir, que no hayan sido planteadas por los participantes en los talleres–. En este ámbito, la participación pública funcionó, o se la utilizó, más como una opinión pública que censuró algunas iniciativas –de tipo de tributación económica– que, como un proceso de construcción, tal como refiere el documento PIMR (2011b:15), en la medida que no afectara la integralidad del plan. La referencia de uno de los informantes claves de los

equipos técnicos con relación al proceso del Pacto de Movilidad, quinto taller de esta instancia de consulta participativa, en parte, lo señala

...los lineamientos básicos de la idea del PIM que es la promoción del transporte público y del no motorizado y la disuasión del privado. El pacto como hecho antecedente tiene más que ver con una cuestión política, o sea, no es que yo lo quiero desacreditar pero no imagino que todos tuvieron ese acto como que un colectivo social de actores dijeron vamos a respetar estos postulados, de hecho, el día que inauguramos los carriles exclusivos vinieron tipos con el pacto “yo quiero discutir esto”...o sea, se entera un grupo acotado de redes sociales que son las instituciones convocadas, algunos vecinos saben muy poco, un número acotado de personas que pretende una solución alternativa; no fue tan chico digamos, el auditorio del Parque España, o sea, había un grueso de población ahí, pero obviamente tiene que ver con una foto que con un compromiso real de eso; es una cuestión en el sentido político partidario, es decir, porque bueno disuadamos el transporte privado y todos los que estábamos ahí nos fuimos en un auto a nuestra casa (Comunicación personal, julio de 2018, Rosario).

No es posible descartar, en este sentido, por conversaciones informales con algunos informantes claves, y la dinámica que otros procesos de planificación presentaron en la región (Zunino, 2005, 2006), que discusiones de nivel más técnico sobre el PIM-Rosario se haya dado con actores institucionales de la sociedad civil de Rosario, en instancias previas y por fuera de los talleres participativos; en la medida que el documento PIMR se extiende, en una proporción significativa del texto –“la mitad”, como analizamos en el apartado anterior–, a la temática del transporte de carga para Rosario y su zona metropolitana. Esta posibilidad se sostiene en que, Rosario era –y es– la cabecera de la zona agrícola exportadora más importante del país y en un momento histórico donde sucede un proceso de recuperación económica y expansión exportadora agrícola de la región al momento de diseño del plan, que implicó poner en discusión las grandes obras de conectividad regional con a el mundo, como los propios documentos del ETR lo señalan como contexto y objetivo del PIM-Rosario (ETR, 2011a:22-23). También esto tuvo que ver con las discusiones que se dieron en la ciudadanía en esta etapa y en la anterior, en torno al PER (MR, 1998, 2008), impulsada por el gobierno local, en base a una lógica de abandonar la idea de Rosario como ciudad puerto para pasar a ser una ciudad de servicios. Esto conllevaba la necesidad de rediseñar las conectividades hacia otras ciudades puertos del gran Rosario –Villa Constitución, San Lorenzo, Puerto San Martín, entre otras– manteniendo el rol de cabecera metropolitana. En parte, es allí también que se construye la idea de la ciudad deseada de cara al río, un nuevo espacio urbano no-portuario que promueve el PER 1998 y que recupera el PIM-Rosario. En este marco se entienden acompañamientos dados por la Bolsa de Comercio de Rosario y las grandes terminales nacionales e internacionales de granos y oleaginosas afincadas en esas ciudades al

plan de movilidad, en la medida que implicaba eficiencia y eficacia en la circulación de las cargas (relación costo-tiempo de los fletes).

A la luz del marco teórico de la teoría de la estructuración, que señala que “La urbe es mucho más que un *ambiente* físico. Es un <<reservorio>> de recursos administrativos en cuyo entorno se edifican las sociedades agrarias” (Giddens, 2015 [1984]:213), y en donde, a partir del capitalismo del siglo XVIII, se produce el “desgajamiento de, pero con interconexión, de las instituciones estatales y económicas” (2015 [1984]:213) que implicó la consolidación y expansión de dos esferas institucionales –estatal y económicas– atravesadas por el saber y progreso técnico; para el caso de Rosario, y las políticas públicas de movilidad que el documento PIMR delinea y promueve, explica, en parte, el porqué de la fuerte incidencia de la perspectiva de una mirada ingenieril en la movilidad urbana, propia de las ciencias del transporte, enfocada en analizar los desplazamientos en tanto sistemas que permiten conectar origen y destino de cargas –mercancías o personas en sentido euclidiano– en los cuadros técnicos del ETR.

Si bien excede los objetivos de nuestra investigación, es relevante destacar que el documento PIMR recibe su aprobación a través del Pacto de Movilidad, su fuerza proviene de la participación ciudadana y del compromiso adoptado por la gestión municipal frente a los actores de la ciudad (ETR, 2011a:13, 24). En este sentido, desde una perspectiva democrática, podría sostenerse la virtuosidad del proceso; sin embargo, por el otro, evidencia la legitimación del saber técnico, y de instituciones, más allá del Estado, que disponen de esas capacidades para ampliar sus márgenes de autonomía, y no necesariamente, el del “ciudadano de a pie”. El hiato entre representación política y representación sociológica, que postula Rosanvallon (2004), sigue vigente bajo otras formas, más “sostenibles”, ahora; reponiendo la tensión de fondo de nuestra investigación, que atraviesa históricamente el campo de las ciencias sociales (Hobbes (2003) [1651]; Locke (1978) [1680]; Rousseau, (1985) [1762]); Kant, (2006) [1793]; Castoriadis, 1983; Beck, 1998; Sennett, 2006; Baumann, 2007; Giddens, 2015 [1984]; Schneewind, 2009), la cual refiere que las condiciones que el Estado establece para la vida en sociedad a través de sus acciones –las políticas públicas son una de ellas– constriñen la autonomía del individuo en pos de un orden social que asegure su supervivencia y la del colectivo.

3.4. Tercera Etapa (2012-2019): Del diseño a la implementación sostenible

En el período 2012-2019 el PIM-Rosario, analizado como ciclo de política pública (Gantus, 2016), está marcado por adoptar nuevas formas –sin perder condiciones de las etapas

anteriores¹²⁶–, en la medida que varias de las metas y propuestas generales descritas en el documento definitivo PIMR (ETR, 2011b) se convierten en “un conjunto de normas (formalizadas, aprobadas por la instancia deliberativa) sobre la problemática” de movilidad (Díaz, 1998:5). Muchas de las propuestas de movilidad definidas en la etapa anterior para la ciudad de Rosario fueron convertidas en ordenanzas municipales, reglamentadas y aplicadas al sistema de desplazamiento urbano, como lo sistematiza una publicación del propio ente, bajo el título “2014 PIM. Plan Integral de Movilidad. Avances de obras y Proyectos” (EMR, 2014a); como también, pasaron a ser aspectos rectores en otros campos y dependencias de la administración pública municipal, tales como planes de urbanización, planes edilicios especiales, políticas de control ciudadana, entre otros.

Esta tercera etapa cambia la denominación del espacio institucional desde donde se diseñó y planificó el PIM-Rosario, a través de la Ordenanza N° 8892, dato significativo a esta investigación, en cuanto al nuevo nombre que adquiere y al valor que le asignaron los entrevistados del equipo técnico a este acto, que fue una iniciativa de ellos acompañado, claramente, por el poder político. Se abandona el nombre de “Ente de Transporte Rosario” (ETR) por el de “Ente de la Movilidad de Rosario” (EMR) expresando, según los propios técnicos del organismo, la necesidad de reflejar el nuevo paradigma de la movilidad desde el cual planifican e implementan las políticas públicas, y dejando atrás, el paradigma del transporte.

Esta modificación en la denominación del ente no fue significativo sólo para los equipos técnicos, sino que también supuso un reconocimiento por parte del poder político local –ejecutivo y legislativo– del saber experto en este campo, al ampliarle atribuciones y funciones de administración sobre todos los tipos de desplazamientos que puedan realizarse en la ciudad –salvo la aérea–, y no ya solo el TUP y taxis/remises, como venía sucediendo. Además, es de destacar que, las nuevas funciones se establecieron sobre los principios generales y términos –conceptos– consagrados en el documento PIMR (2011b) tal como lo expresa la misma ordenanza que modificó su denominación –Ordenanza N° 8892– en su Artículo 2°:

El Ente de la Movilidad de Rosario –EMR– tendrá bajo su competencia la movilidad urbana en todos sus modos, comprensiva del transporte público masivo, individual y especial; de uso privado, transporte no motorizado y de otros servicios conexos y relacionado a la movilidad urbana.

¹²⁶ En la medida que no todo los “deseos y metas” descritas en el documento del PIM-Rosario (ETR, 2011b) adoptaron la forma de ordenanzas municipales o programas y proyectos.

Los integrantes de los equipos técnicos señalan, que la modificación del nombre al ente, no sólo expresa el nuevo modo de entender los desplazamientos urbanos sino de sostener que puede darse el desarrollo de una sociedad a través de mejorar el sistema de moverse en la ciudad; lo que supone dejar de pensar en términos de transporte para pensar en términos de movilidad. A fin de marcar el cambio en la manera de interpretar los desplazamientos urbanos, los entrevistados utilizaban dos abreviaturas para distinguir los modelos de gestión; una es la sigla “DOT” –Desarrollo Orientado al Transporte–, para referirse al modelo anterior al cambio de nombre del ente; y la otra, es la sigla “DOM” –Desarrollo Orientado a la Movilidad–, perteneciente al modelo nuevo. La vinculación estrecha entre la modificación en el entendimiento de los equipos técnicos y el cambio en la denominación del ente lo sintetiza en una entrevista quien fue una de las coordinadoras del proceso del diseño del PIM-Rosario en el ETR, y que continuó haciéndolo bajo el EMR: “fíjate la diferencia, era Ente de Transporte y después...lo cambiamos y le pusimos Ente de la Movilidad, es lo mismo que yo te diga de DOT o DOM” (Comunicación personal, octubre de 2018, Rosario).

La noción de desarrollo urbano orientado a través del transporte –DOT– proviene de lógicas presentes en los consultores internacionales con los cuales estuvieron trabajando los técnicos del EMR y que reconocen, principalmente, original del International Transport Development Policy (ITDP) y de otras instituciones afincadas en México. Sin embargo, como se evidenció en la etapa anterior, es una idea presente en los documentos y asesores expertos del BM, sostener que los países podrán desarrollarse a través de gestionar de modo más eficiente sus sistemas de movilidad; que, además, es tomada o promovida por otros organismos internacionales y expertos de la región y el mundo (Azán Otero, 2011; Sarmiento y Clerc, 2016). Es de destacar, que pudo encontrarse bibliografía especializada sobre DOT (Sarmiento y Clerc, 2016; Shesterov y Drozdova, 2017; Quintero González, 2019), no así, en torno al modelo de gestión de desarrollo urbano orientado a través de la movilidad –DOM–; es probable que sea un neologismo producido por los expertos del EMR, que si bien no es un dato menor, cuando se analizan las políticas públicas implementadas –que desarrollaremos a continuación– y las entrevistas que nos brindaron, no se observan diferencias significativas en cuanto al entendimiento aplicado sobre la temática con el DOT (Azán Otero, 2011; Mehndiratta, 2011).

Más allá de estas siglas –DOT/DOM–, gestionar el desarrollo orientado desde este enfoque del desplazamiento urbano supone ir hacia ciudades más compactas para que sea posible incrementar, principalmente, los desplazamientos de viajes no-motorizados que favorezcan la sustentabilidad; y principalmente, en las sociedades “en desarrollo” como la

rosarina (Vasconcello, 2015), la sostenibilidad económica del sistema. Esto último, porque más allá de buscar desalentar los viajes motorizados privados y promover el transporte público masivo; el transporte masivo está en crisis en Latinoamérica por las condiciones económicas de las sociedades y las características extensiva de las ciudades en la región, además de singularidades a cada país¹²⁷ –como ya describimos en el apartado anterior–, que hacen demasiado oneroso para los Estados y la población su mantenimiento desde la accesibilidad. Una noción de accesibilidad que es entendida, en términos generales, por este modelo de gestión, y citando al *Pacto de Movilidad de Rosario*, como “una red de infraestructura capaz de integrar a todos los ciudadanos y los distintos puntos de la ciudad permitiendo de esta manera igualdades desde el punto de vista social y territorial” (ETR, 2011 a:27). Es decir, la accesibilidad es pensada como condiciones infraestructurales desplegadas de manera reticular y eficiente por la totalidad de un territorio; infraestructura que generara condiciones de igualdad social y territorial en la medida que habilitaría a ciudadanos, individuos ideales en corporalidades abstractas, reducidas a una noción euclidiana y motriz de la experiencia del viaje, y más allá de condiciones de inequidades preexistentes biográficas y espaciales, a que si lo deciden puedan desplazarse autónomamente por la ciudad, generando así, desarrollo urbano de tipo igualitario a través de la movilidad.

Todo el territorio urbano debe ser accesible desde lo infraestructural y el mobiliario urbano, situación que, para las ciudades y metrópolis latinoamericanas se evidencia hasta el momento inalcanzable. La ciudad de Rosario no es la excepción, dado que, como señaló uno de los técnicos del EMR comentando una de las adaptaciones realizadas en una zona emblemática del centro de la ciudad, “la rotonda de Oroño y Pellegrini”, se trabaja “con costos a la argentina, no a la alemana”. A modo de ejemplo de las posibilidades reales de concretar la noción de accesibilidad pretendida, no hace falta más que observar la disposición de las 52 estaciones donde están ancladas las 480 bicicletas del programa de bicicletas

¹²⁷ Para el caso de Argentina, a diferencia de lo que sucede en otros países de la región como Venezuela, Colombia y Chile, señala uno de los informes del BM utilizados para argumentar los motivos de financiación del GEF1 a la ciudad de Rosario, señala que, es una amplia desventaja que el sistema de transporte no esté concentrado en el gobierno nacional y que esté descentralizado en municipios; principalmente, a los fines de hacer más eficiente el uso de los recursos del sistema y de reducir la pobreza. En el mismo informe, señala como uno de los ítems centrales de financiamiento, la promoción del transporte no motorizado (non-motorized transport). Información Disponible en: <http://documents1.worldbank.org/curated/en/350221468212680490/pdf/P1140081AR1GEF1raisal0Stage19116rev.pdf>.

públicas de la ciudad de Rosario “MI BICI TU BICI”¹²⁸, y el mapa de ciclovías y biciesendas de la ciudad¹²⁹.

El modelo queda plasmado cuando se analizan las intervenciones urbanas ejecutadas en la región desde este enfoque, las cuales en un número significativo, se inician, generalmente, en las áreas centrales y cascos históricos de las capitales y metrópolis latinoamericanas –más allá de lo que sucede en el resto del mundo–, lo que muestra las dos caras de la moneda cuando se aplica la perspectiva de la accesibilidad que esta investigación sostiene –resignificando el concepto (Soldano, 2017)–, en la medida que esa zona de la ciudad cuenta habitualmente con condiciones sociales e infraestructurales pre-existentes auspiciosas que no se dan de forma uniforme en todo el resto del territorio urbano; condiciones entre las cuales podemos señalar, niveles de educación formal de la población -residente y que concurre-, nivel socioeconómico –medio y medio alto–, volumen de viajeros que circulan, lo que implica, en términos económicos, una relación eficiente entre costo y beneficio –por ejemplo para las líneas del TUP o servicio de taxis–, condiciones de seguridad, entre otras, que permiten el desarrollo del modelo DOT/DOM. Por lo tanto, cuando lo analizamos en relación con la totalidad de la extensión territorial con la que se piensan los sistemas, observamos que nunca llega a aplicarse, y Rosario no es la excepción.

3.4.1. Intervenciones urbanas (y ruptura del pacto “vecinos”-equipos técnicos)

En esta tercera etapa, la gestión de la movilidad del EMR en torno a la noción de DOM, se realizó a través de lo que los técnicos en las entrevistas definieron como “intervenciones urbanas”¹³⁰, marcando el paso de la planificación y el diseño a la

¹²⁸ Ver la disposición de las mismas en el sitio oficial: http://www.etr.gov.ar/mapa_tnm.php.

¹²⁹ La concentración en el área central de la “red de ciclovías” es tan significativo, que durante la emergencia sanitaria en el transcurso de la pandemia del año 2020, el EMR amplió la extensión “temporaria” de la misma hacia las zonas periféricas de la ciudad, en unos 34 kilómetros. Ver en página oficial: http://www.etr.gov.ar/red_ciclovia.php#.

¹³⁰ La idea de “intervención urbana”, aplicado al caso del PIM-Rosario, está fuertemente influenciado por la impronta de la arquitectura y el urbanismo, que es uno de los saberes profesionales predominantes de una parte significativa de los integrantes en los equipos técnicos del EMR –ver apartados anteriores–. Sin embargo, la idea de intervención urbana, puede ser leído en términos económicos, en tanto implica bajos costos de inversión. Por ejemplo, pintar una línea sobre una calle o avenida preexistente para definir una ciclovía o un carril exclusivo para el TUP, o modificar una rotonda con un atravesamiento de una senda peatonal, supone una inversión que la realización de obras de infraestructura vial de envergadura –las cuales para este período fueron pocas, y de las pocas que se hicieron, muchas fueron resultados de convenios urbanísticos en sectores de la ciudad que el mercado inmobiliario visibilizó como apetecible corriendo con los costos, o, por inversión del gobiernos nacional, principalmente, en relación a estructura ferroviaria o repavimentación y ensanchamiento–. Palabras como “revitalizar”, “reordenar”, “consolidar”, “desalentar” son las que predominaron en este período cuando se analizan las acciones llevadas adelante en el marco del PIM-Rosario, como lo manifiesta un documento de evaluación de lo hecho en los primeros años (EMR, 2014a). Por lo tanto, sostenemos que la noción de intervención urbana es bastante funcional a pensar un nuevo paradigma de movilidad con bajos niveles de

implementación del PIM-Rosario. Las intervenciones urbanas persiguieron potenciar la intermodalidad asociada a la idea de multiescalaridad urbana tomando al individuo “como unidad de medida” (ETR, 2010), bajo las premisas de sustentabilidad y, principalmente, de sostenibilidad del sistema.

La noción de sostenibilidad, se funda en los pilares de eficiencia y eficacia, que implicó priorizar y fortalecer acciones que desarrollen los medios no-motorizados de trasladarse de los individuos, potenciando las capacidades motrices: a pie y bicicleta, con una significativa incorporación de TIC’s aplicadas a la movilidad (ETR, 2010; EMR, 2014a, 2014b). Esta etapa de intervenciones urbanas no significó que se haya abandonado el entendimiento ingenieril aplicado a los desplazamientos por parte de los expertos del EMR; sin embargo, aparecen indicios de una perspectiva desde la accesibilidad, *que reconoce la corporalidad situada*, y no meramente en términos abstractos como dominó en las etapas anteriores. En este sentido hubo rupturas y continuidades, como a lo largo de todo el período hasta aquí analizado, que pasamos a reseñar brevemente a través de algunos casos significativos.

El cambio de nombre de ETR a EMR, evidencia una ruptura hacia un “giro de la movilidad”, como se indicó anteriormente. El predominio del enfoque ingenieril en el entendimiento de los equipos técnicos de las etapas anteriores evidencia otra “fisura” a favor de una perspectiva desde la accesibilidad en los términos de esta investigación, en cuanto a comprender los desplazamientos urbanos en corporalidades situadas. Este cambio sucede, según el relato de los equipos técnicos, a partir de las intervenciones urbanas que comienzan a llevarse a cabo siguiendo los lineamientos del documento PIMR (2011b) que condujeron a experiencias, por parte de los expertos de EMR, de confrontación con “los vecinos de Rosario”. Algunas de las acciones de implementación que los equipos técnicos reconocieron como conflictivas y resistidas por parte de la ciudadanía fueron, la incorporación de ciclovías y carriles exclusivos TUP, ensanchamiento de veredas en áreas centrales, prohibición de estacionamientos en ciertas áreas, cambios en las frecuencias y recorridos del TUP, definición de paradas de colectivos, por mencionar algunas.

El haber experimentado la resistencia de los viajantes rosarinos a incorporar en sus conductas lo diseñado e implementado por el saber técnico, hizo vislumbrar en los cargos jerárquicos del EMR la necesidad de incorporar a su labor otros conocimientos expertos a los equipos. La Ing. Mónica Alvarado, presidenta del EMR al momento de la entrevista (2018),

inversión en países en vía de desarrollo como los de nuestra región, tanto para gobiernos locales como para organismos internacionales; es decir, es convenientemente “sostenible”.

una de las que lideró el diseño del PIM-Rosario en las dos etapas anteriores, manifestó que, a partir del año 2014, el organismo que ella dirige sumó a los equipos de trabajo un grupo de profesionales provenientes de las ciencias sociales, hasta ese momento ausente, para un área creada y denominada: “Relaciones Ciudadanas”. Estos nuevos profesionales, una antropóloga y algunas comunicadoras sociales, tenían como función comunicar, dialogar y consensuar con la ciudadanía las intervenciones a realizarse desde el ente (EMR, 2014a:103), a fin de que fuesen adoptadas en las conductas de movilidad cotidiana:

“Si bien sumamos antropólogo al Ente, antropóloga, porque es mujer, y comunicadoras para esta mirada de la conducta, creo que, nada se puede hacer...que sea socialmente vivible, (sin) implementar algo que no tenga un grado de apoyo y de consenso con la sociedad; por supuesto que siempre va a haber voces en contra, pero uno se tiene que quedar tranquila que lo habló, lo consensuó con la mayor cantidad de actores,... porque eso sería ya sí una utopía, pero sí con la mayor cantidad de actores. Entonces estos cambios de conducta se trabajan desde el Ente con este grupo” (Comunicación personal, agosto de 2018, Rosario)

En primer término, la creación de un área nueva dentro del EMR vino a visibilizar y enmendar, en alguna medida, aquellas faltas en el modo de proceder en la instancia participativa durante la segunda etapa de diseño del PIM-Rosario, como describimos en el apartado anterior. A la distancia se observa que, en quienes dirigían en el 2018 el EMR, y habían sido directores de los equipos que diseñaron el PIM-Rosario, entendieron la relevancia que tiene la perspectiva de la accesibilidad, expresado, en parte, en la necesidad de incorporar otros saberes a los cuadros técnicos tras la experiencia de encontrarse con la resistencia de adoptar o cambiar conductas de parte de los viajeros rosarinos ante la implementación de algunas intervenciones urbanas. Podría decirse que de algún modo fue “un baño de corporalidad” sobre el saber experto. Jugamos con esta idea –un baño de corporalidad– dado que no deja de sorprender del análisis de las entrevistas que, los equipos técnicos mencionan, con algo de asombro, que haya habido resistencia por parte de los y las rosarinas a las acciones que buscaban implementar desde el ente, y más aún, cuando poco tiempo antes, esta misma ciudadanía, se había convenido a firmar el *Pacto de Movilidad Rosario* (ETR, 2011a).

A la luz de la teoría de la estructuración, la resistencia de los viajeros a modificar sus prácticas de viajes se vincula a que las rutinas proveen seguridad ontológica en la vida cotidiana, necesaria para habilitar instancias de autonomía individual. En consecuencia, los viajeros a través de las intervenciones que los equipos técnicos realizan en el sistema de movilidad entienden afectada su subjetividad, y no meramente la mecánica de la acción corporal, como desde la perspectiva ingenieril del cuerpo, euclidiana y kinésica, entendían los expertos. Las nuevas políticas públicas afectan directamente la seguridad ontológica de

desplazarse de quienes viajan, en la medida que deben volver a estructurar sus rutinas en torno a nuevas reglas y recursos que el sistema de movilidad les está proveyendo; lo que con claridad, es percibido por los viajeros como un constreñimiento en su autonomía, en tanto los distrae de otras dimensiones y/o acciones que realizan en torno a la práctica de moverse por la ciudad –esto se observa en los Capítulos Quinto y Sexto donde se analiza el uso de los saberes en el campo de la movilidad por parte de los y las rosarinas–. Además, en algunos casos, la introducción de estas nuevas reglas y recursos implica la inmovilidad definitiva –como se desarrolla en los mismos capítulos de esta tesis antes mencionados–, por carencias de saberes, características corporales, condición socio-económica, entre otras.

En parte también, la distancia que los técnicos registraron sorprendidos en las entrevistas entre los lineamientos de movilidad ratificados por consenso en el *Pacto de Movilidad Rosario* por la ciudadanía y la resistencia de ésta –la ciudadanía– para incorporarlos a sus prácticas de desplazamiento tiempo después, puede interpretarse en relación a los registros y dimensiones de la acción que señala Giddens, en cuanto a que el entendimiento del actor nunca llega a ser pleno sobre los alcances y aspectos involucrados de su acción. Es decir, el registro racional, verbalizado del actor, puede dar cuenta de algunas cuestiones, que lo pueden conducir a acompañar decisiones en el registro discursivo que luego no puede sostener en los momentos en que sus acciones se desenvuelven durante la rutina, cuando vivencia los alcances que tienen esos cambios.

3.4.2. “La frutillita del PIM”: La corporalidad eficiente

El baño de corporalidad en la implementación de las políticas de movilidad en la ciudad de Rosario no significó abandonar el predominio de un entendimiento ingenieril abstracto por parte de los equipos técnicos del EMR; por el contrario, se consolidó la idea de construir una “Ciudad Integrada e Inteligente”, en términos de la movilidad urbana, en torno a “los grandes avances en tecnologías de la información y las comunicaciones” (MR, 2013:7), a partir de “**sistemas inteligentes** aplicados a la **movilidad** de gran ayuda para el ciudadano y las entidades planificadoras pues no sólo contribuyen a mejorarla sino a hacerla más **sostenible y eficiente** [sic.]” (MR, 2012:5), como lo plantean los documentos recién citados. Si bien la incorporación de “tecnologías de la movilidad” (EMR, 2014a:80), fue un tema transversal a lo largo de todo el proceso de diseño del PIM-Rosario, que continuamente ocupó un espacio significativo en los documentos y publicaciones oficiales del ente (ETR, 2010; ETR, 2011a, 2011b, 2011c; EMR, 2014a, 2014b; MR, 2015), para esta tercera etapa (2012-2019) se observa una implementación masiva de TIC’s por parte del EMR como condición

necesaria para hacer económicamente sostenible la movilidad urbana. Así también, a los fines de promover la sostenibilidad, se llevaron adelante diversas acciones educativas de “concientización” de la ciudadanía como lo define el PIMR (ETR, 2011b 283); que si bien, a lo largo de la mayoría de las publicaciones oficiales tiene un apartado o referencia específica y relevante (ETR, 2011a:84-89; 2011b:89; EMR, 2014a:73-75; EMR 2014b:23-25), que es una práctica observada en otros procesos de implementación de planes integrales de movilidad, bajo las nociones de “sensibilización” (Dexter y Avellaneda 2014; Lorenzi, 2016; CEPIM, 2017), en esta tercera etapa se lo evidencia más significativo. Ambos dispositivos para mejorar la sostenibilidad del sistema de movilidad –TIC’s y concientización– los retomaremos más adelante.

La sostenibilidad no vino solo de la mano de las tecnologías aplicadas a la movilidad, sino también, de la mano de priorizar los tipos de movilidad no-motorizados recomendados por el PIM-Rosario: a pie y bicicleta. No podemos dejar de señalar que promover los desplazamientos a pie y en bicicleta, son los únicos universalmente sostenibles económicamente –y accesibles– en un sistema de movilidad situado en regiones de países en vía de desarrollo; más allá de la sustentabilidad¹³¹. Si bien esta interpretación entendemos que puede ser objetada, no podemos dejar de plantearlo de este modo cuando observamos que el propio BM –con la consiguiente dependencia conceptual que los propios equipos técnicos del EMR tienen en relación a este organismo argumentada al final del primer apartado de este capítulo–, en distintos párrafos del documento del programa GEF1, con la corrección diplomática que caracteriza a este tipo de organismos, diagnostica y fundamenta la financiación para las primeras tareas de elaboración del PIM-Rosario (año 2008), establece relaciones de insostenibilidad del sistema de transporte, condiciones de pobreza para los países latinoamericanos, y el transporte no-motorizado como solución¹³². Además, como dato,

¹³¹ Vale mencionar que la ciudad de Rosario hace cerca de 20 años que está proyectando, y licitado, un sistema de TUP que es insostenible, en la medida que no pudo hasta el momento implementarse lo diseñado, por los montos de inversión que son requeridos y que los privados y el Estado no pueden costear. La situación de pandemia COVID-19, agudizo –o expuso– la gravedad de la situación.

¹³² A continuación, citamos uno de los tantos párrafos donde puede encontrarse esta relación de condiciones y soluciones: “The Bank’s involvement in the urban transport sector is a response to the challenges raised by the rapid growth of Latin American cities, and by the need for a coordinated effort to address transport and environment issues at the regional level and to ensure that Latin American cities are well-positioned to meet the demands of an increasingly global economy. The World Bank aims at reducing transport costs – not only in a financial sense, but in terms of time and environmental damage as well – and increasing transport efficiency, enhancing urban productivity, competitiveness and contributing to the region’s overall economic growth. By acting on several fronts such as public transport enhancement, freight management, coordination of public sector policies in land use and transport planning, promotion of environment-friendly **transport solutions such as non-motorized transport, and traffic demand management**, this Project aims to reconcile mobility with quality of life and global and local environmental sustainability. **It is also a partial response to some of the more intractable problems associated with urban poverty**, not only in terms of access to economic

uno de los tres ítems que recibió financiación, lleva por nombre “Transporte no motorizado” (Non-motorized Transport), tanto para la ciudad de Rosario como para la de Córdoba.

La prioridad dada a la promoción de los medios no-motorizados se observa en todos los técnicos entrevistados. La Directora del EMR, cuando se le consultó cuál consideraba el medio de desplazamiento más importante, respondió: “el modo peatonal es el más importante porque todos somos peatones independientemente de que el viaje, la parte peatonal sea una parte o la totalidad del viaje seguro que el modo peatonal está en todas las maneras todos los días” (Comunicación personal, julio de 2018, Rosario). Además, cuando a los informantes claves del EMR se les solicitó en las entrevistas, que manifestaran cuáles eran los grandes logros del PIM-Rosario a ocho años de haberse definido y consensuado los lineamientos de los documentos bases (ETR, 2011a, 2011b, 2011c), todos y todas manifestaron haber incorporado a la cultura de la ciudadanía la relevancia de los desplazamientos a pie y en bicicleta. A modo de ejemplo, una de las Gerentes de Planificación Estratégica de Movilidad del PIM, señaló: “¿Qué se hizo del PIM? Bien, bicicletas públicas creo que es la frutillita del PIM, lo único o no...eso se hizo bien” (Comunicación personal, octubre de 2018, Rosario).

Si bien hubo acciones sobre los otros medios de movilidad urbana siguiendo los principios estructurales que aborda el PIM-Rosario, como son, la “disuasión del transporte motorizado privado” (ETR, 2011a:33), principalmente orientada a evitar el ingreso al área central de Rosario en los días de semana¹³³, y la “promoción del transporte público masivo” a través del uso TUP (ETR, 2011a:31)¹³⁴; las acciones que más desarrollaron los equipos técnicos fueron aquellas que se pararon sobre el principio de “desarrollo del transporte no-motorizado” (ETR, 2011a:32), es decir, a pie y en bicicleta. Cabe recordar que ambos medios de desplazamientos no-motorizados son bajo los que se piensa la ampliación de la autonomía individual en todo el PIM-Rosario; definición que inauguró el libro que escribieron y

opportunity, but also in terms of the broader dimensions of social inclusion through improved access to schools, health facilities, and wider social interaction” (las negritas son nuestras). Puede verse también, en este párrafo, la relación de necesidad establecida para una administración eficiente de los sistemas de movilidad, entre la demanda de movilidad de los usuarios y el transporte no motorizado, que se puede gestionar con facilidad, a través del uso de las TIC’s, como describimos y explicamos que se aplicó en el PIM-Rosario, más adelante. Disponible en:

<http://documents1.worldbank.org/curated/en/350221468212680490/pdf/P1140081AR1GEF1raisal0Stage19116rev.pdf>.

¹³³ Se prohibió el estacionamiento frente a las escuelas en días hábiles, comenzando por el área central de Rosario (Ordenanza Municipal N° 9147), se buscó restringir la cantidad de cocheras de alquiler por hora y mensual a través de la reglamentación de habilitaciones municipales, se implementó la Zona Calma con velocidades que no pueden superar los 30 km. en el centro de la ciudad, y se aumentó, significativamente, el área de estacionamiento medido, entre otras (EMR, 2014a:53-63).

¹³⁴ Carriles exclusivos para TUP, acondicionamiento de la Terminal de Ómnibus de Rosario, nuevos refugios del TUP, convenios del EMR con gobiernos locales del área metropolitana para proyectar un sistema de movilidad metropolitana integrado, entre otros; como también acciones, en la regulación de taxis y remises (EMR, 2014a: 35-51).

publicaron los equipos técnicos del ente, en el año 2010 –analizado en el apartado anterior–, *Hacia una nueva cultura de la movilidad sustentable. El ciudadano como unidad de medida en la planificación de la movilidad* (ETR, 2010). Su título toma mayor significado en el presente apartado en la medida que, si bien son los más sustentables, son los más sostenibles para sociedades en “vía de desarrollo” como las de nuestro caso de investigación. Esta noción de autonomía vinculada a estos medios de desplazamiento vuelve a repetirse en un documento oficial del año 2014 en el cual señalan los avances y logros del PIM-Rosario, para lo medios no-motorizados

Esta visión apunta a mejorar la calidad medioambiental, cuantificada a través de los indicadores de sustentabilidad, disminuir la accidentalidad y devolver autonomía a gran parte de la población excluida por el paradigma fundado en el automóvil particular. La apuesta por la movilidad sin motorización favorece tanto a ciclistas como a peatones (EMR, 2014a:66).

La prioridad dada a los desplazamientos no-motorizados se observa en sin número de acciones que pasamos a describir según su tipo. Posiblemente, uno de los indicios más significativos de esta situación haya sido la declaración, por parte del EMR, de la movilidad en bicicleta como “Transporte Público” y “complementario del TUP”, en la medida que “el uso de bicicletas se plantea como un medio de transporte de recorrido variable, flexibilizará el nivel de penetración ofrecido por el TUP, ya que ambos medios de transporte podrán ser utilizados en combinación” (EMR, 2014a:67¹³⁵). Esta decisión condujo a implementar una extensa política pública en esta dirección a través de: un sistema público de alquiler de bicicletas, denominado “MI BICI TU BICI” –financiado inicialmente por el BIRF (EMR, 2014a:69)–, concretado a partir del 2015; un “Plan de Ciclovías” con 139 km. permanentes¹³⁶¹³⁷, con fuerte presencia en el área central, a fin de “segregar espacio al tránsito vehicular”; la

¹³⁵ “Este sistema se constituye y concibe como un modo complementario al TUP. Dado que el uso de bicicletas se plantea como un medio de transporte de recorrido variable, flexibilizará el nivel de penetración ofrecido por el TUP, ya que ambos medios de transporte podrán ser utilizados en combinación. Al mismo tiempo, se plantea como un sistema de paseos ocasionales o turísticos, disponiendo estaciones de alquiler de bicicletas en los espacios de uso público más relevantes del circuito costero” (EMR, 2014a:67). Esta situación de complementariedad se ejecuta bajo la posibilidad de trasbordos entre el TUP y el Programa de bicicletas públicas “MI BICI TU BICI”. Ver: http://www.emr.gov.ar/info_tsc.php#trasbordo.

¹³⁶ Durante la pandemia se incrementó a los 179 km., en la medida que reunía la condición de medio de movilidad funcional al aislamiento social, y además, intentó “reemplazar” –no ya “complementar”– la huelga de los choferes del TUP por falta de pago de sueldos; que si bien la situación excepcional acentuó, deviene de una larga discusión técnico-política de la insuficiencia de subsidios nacionales, provinciales y municipales, más allá del incremento creciente de estos montos por parte de los tres estratos del Estado, en la medida que los costos de funcionamiento se amplían y no puede ser trasladado al valor del pasaje dada las condiciones socioeconómicas de la ciudadanía usuaria del servicio; como surge de la entrevistas a uno de los informantes claves, funcionario político no técnico del ente. Más información periodística disponible en: <https://www.lacapital.com.ar/opinion/la-fabula-del-nuevo-sistema-transporte-rosario-n2608067.html>

¹³⁷ Datos del EMR: http://www.etr.gov.ar/red_ciclovias.

incorporación de “estacionamiento para bicicletas” en el espacio público (EMR, 2014a:70), más de 1000¹³⁸, la incorporación de espacios para estacionamiento de bicicletas en las playas de estacionamiento de automóviles –a través de Ordenanza N° 8863–, y la posibilidad de trasbordo entre el TUP y el sistema de bicicletas públicas “MI BICI TU BICI” con el mismo pasaje abonado gracias las tecnologías de movilidad ¹³⁹; entre las más destacadas. La relevancia otorgada a este tipo de movilidad en desmedro de las opciones motorizadas, se manifiesta en una distinción conceptual incorporada por los técnicos, que marca un antes y un después en el lugar de la bicicleta en el espacio público, entre “bicisenda” y “ciclovía” que figura en el sitio oficial del EMR; mientras la primera, y más antigua en el tiempo, “se encuentran en canteros centrales, veredas o parques”, la segunda, más nuevas y al amparo del PIMR consensuado, se “delimitan en la calzada y cuentan con separación de los vehículos motorizados ya sea por señalización horizontal de pintura (con o sin resalto) o bien puede contar con una separación física”¹⁴⁰.

Los equipos técnicos del EMR entienden que la sostenibilidad y flexibilidad que otorga la bicicleta también la otorga el desplazamiento a pie al sistema de movilidad; por ello hubo un impulso de acciones que se llevaron adelante para “incluir al peatón como protagonista de la movilidad en la ciudad” (EMR, 2014a:63). En el marco de las acciones que, como una constante, se desarrollaron, en la zona central de la ciudad de Rosario, se encuentran “zonas calmas” que implican intervenciones para reducir la velocidad vehicular a fin de priorizar desplazamientos seguros del peatón, ensanchamientos de veredas a costa de la reducción de calzada –como también sucedió con el sistema de ciclovías–, dándole mayor presencia urbana a la movilidad peatonal, y el programa “¡Cambia el Aire! Calle Recreativa”, que consiste en convertir durante los días domingos, de 8:30 a 12:30 horas, 28 kilómetros del boulevard más importante de la ciudad –Bv. Oroño– y de la parte central de la avenida costanera del río Paraná, en un “circuito que permite andar en bicicleta, caminar, trotar, patinar o participar de actividades recreativas, deportivas de forma libre, en un espacio libre de vehículos” (EMR, 2014a:72).

La promoción de estos modos de desplazamiento no-motorizados fueron acompañados por una significativa estrategia de concientización sistemática, a través de instancias educativas, que estuvo conducida, en gran parte, por la nueva área del EMR de “Relaciones

¹³⁸ Información disponible en: http://www.etr.gov.ar/info_tnm.php.

¹³⁹ Esta situación de complementariedad se ejecuta bajo la posibilidad de trasbordos entre el TUP y el Programa de bicicletas públicas “MI BICI TU BICI”. Ver: http://www.emr.gov.ar/info_tsc.php#trasbordo.

¹⁴⁰ Información disponible en: http://www.etr.gov.ar/red_ciclovias.php#.

Ciudadanas”¹⁴¹, creada en esta etapa –arriba analizada–. Como lo señala uno de los documentos del EMR publicado en este período, fundamentando los objetivos de esta nueva área de cara a la ciudadanía, señala que “La implementación de cada una de las políticas en movilidad requiere acompañarlas con procesos de concientización, que les permitan a los ciudadanos comprender la importancia de incorporar nuevos hábitos vinculados al modo en que se movilizan” (EMR, 2014b:24). Cuando se observan los procesos de concientización, estos se basan en talleres, actividades y campañas que rondaron, principalmente, en torno a la sustentabilidad y los beneficios para la salud individual de moverse en la ciudad con los medios no motorizados; la casi totalidad de los talleres y actividades se brindaron en la “Calle Recreativa”, sistemáticamente los días domingos (EMR, 2014a:73). Entre las actividades, por el lado de los talleres, pueden nombrarse aquellos que versaron sobre seguridad vial infantil, alimentación saludable –“Desayunemos juntos”–, promoción de salud y prevención a través de la actividad física –“Kinefilaxia” y “Estación Bienestar”–, actividades de recorridos por lugares de la ciudad –“Bicitour” y “Descanso al paso”– y, campañas “de sensibilización y promoción de uso de bicicleta y priorización del peatón” bajo los títulos de “¡Todos en bici! Hacia la ciudad que queremos”, “Semana del Peatón”, “Día del Peatón” y “Rosario camina: como peatones, compartamos la calle” (EMR, 2014a:73-74), entre las más relevantes.

Las acciones de concientización y sensibilización de la ciudadanía evidencian una voluntad de “transferir” a la ciudadanía un tipo de movilidad que no era habitual, pero sí sostenible, antes que sustentable y saludable. Este cambio se observa en la estrategia y temáticas presentes en los documentos y publicaciones anteriores del EMR en cuanto a las actividades educativas; en los cuales las acciones estaban basadas en una estrategia de prevención, disuasión y control de seguridad vial vehicular –divulgación de tasas de mortalidad y lesionados en accidentes motorizados, campañas de uso del cinturón de seguridad, campañas de educación vial vehicular (semáforos, doble fila, adelantamiento, entre otros), controles de alcoholemia, entre otras (ETR, 2011b:83-93)–, mientras que ahora había virado a una estrategia de promoción de ventajas de caminar y andar en bicicleta. El cambio de las temáticas priorizadas en las acciones educativas también evidencia un cambio en el entendimiento de los equipos técnicos de los desplazamientos urbanos, pasando de un paradigma centrado en el transporte al de la movilidad.

¹⁴¹A la fecha de esta investigación, el sitio oficial del área “Relaciones Ciudadanas”, se lo observó desactualizado en torno a la información de campañas y actividades llevadas adelante. La información actualizada es hasta el año 2013. Disponible en: <http://www.etr.gov.ar/rciudadanas.php>.

En esta etapa, los equipos técnicos del EMR, como se analizó, entendieron la movilidad urbana a través de los matices euclidianos y motrices de la corporalidad de un viajante medio –cuerpo abstracto– que se desplaza por la totalidad de la ciudad. La idea de sostenibilidad no se agotó ahí, sino que se complementó con una lógica económica, incorporada a través de las nuevas tecnologías de movilidad, que incidió en el desarrollo de un sentido eficientista de las prácticas de desplazarse, y específicamente, en aquellas de moverse en medios no-motorizadas; lo que podríamos definir, en torno a las ideas de Amar (2011), como un *homo economicus mobilis* de base informática.

La sostenibilidad vinculada a las tecnologías de movilidad se la usó, por parte de los expertos del EMR, como un criterio de doble estándar y de aplicación simultáneo para, por un lado, la gestión y administración del sistema de movilidad cotidiana urbana de Rosario, desde la perspectiva de la demanda de los usuarios (Salerno, 2012), y por otro lado, se lo transfirió como criterio de organización de las prácticas de viaje a los usuarios/viajantes, por medio de TIC's, apuntadas a la individualización en la toma de decisiones, una “personalización” del sistema, principalmente a través de las posibilidades del sistema de posicionamiento global –GPS–.

A nivel de gestión, los equipos técnicos del EMR, posicionados desde una perspectiva de administración del sistema de movilidad desde el lado de la demanda de los usuarios –habitual para este nuevo paradigma, como señala Salerno (2012)–, que había sido abordada de modo probabilístico en las dos etapas anteriores de diseño del PIM-Rosario, a fin de “caracterizar” la demanda, a modo de una foto, en un abordaje estático de la movilidad, instrumentado a través de la EOD/2008 (ETR, 2011d:XXI)¹⁴²; pasó en esta etapa de implementación del PIM-Rosario a ser interpretada de modo dinámico, en tiempo real, a través del sistema de posicionamiento global –GPS– (MR, 2013:28), lo que podríamos denominar un tipo de “movilidad on demand”. Concebir y poder captar la demanda de los usuarios en tiempo real, a su vez habilitó un entendimiento de los desplazamientos urbanos en torno a la “modelización” y “micro simulación” de las prácticas de movilidad para la ciudad de Rosario (ETR, 2011a:82)¹⁴³, que significó el *súmmum* del desanclaje y la

¹⁴² Ver Capítulo Segundo para profundizar las características del instrumento EOD/2008.

¹⁴³ Tomado del documento del Plan Integral de Movilidad de la ciudad de Córdoba, del apartado “Modelización de la Demanda”, el sistema de posicionamiento global –GPS– aplicado a la movilidad permite a los equipos técnicos llevar adelante todas estas tareas: “el diseño de polígonos, áreas de influencia de líneas, geocodificación, y posee una arquitectura de sistema abierto que permite el almacenamiento compartido de datos. Este sistema permite realizar modelos que reproducen situaciones de movilidad para así realizar una evaluación de los impactos resultantes de diferentes intervenciones de política de tránsito en el ámbito urbano. De esta manera, sirve para el desarrollo de procesos de modelización del transporte y tránsito urbano, planteando distintos escenarios a futuro, resultantes de la aplicación de políticas específicas” (CIPEM, 2017:200).

descorporalización provista por los saberes expertos al sistema de movilidad. A modo de ejemplo, de la estrecha relación demanda/TIC's/sostenibilidad del sistema, el EMR para decidir en qué lugares de la ciudad de Rosario brindar un nuevo servicio de información dinámica, en tiempo real, del servicio de TUP para el usuario, denominado "Pantallas Inteligentes", utilizó como argumentación principal, que las mismas se ubicarán en "las paradas de mayor demanda" (MR, 2013:34).

La tarea de modelización pudo ser llevada adelante, en parte, en la medida que el EMR implementó en el año 2011 la "Tarjeta Sin Contacto", que en el año 2015 pasó a denominarse "MOVI". Esta tarjeta permitía abonar el pago del boleto/ticket, previa carga, con sólo acercarla al lector de la máquina canceladora, señala el sitio oficial¹⁴⁴. Actualmente, es "una tarjeta multimodal" que habilita poder abonar todos los sistemas de transporte público de la ciudad –TUP, "MI BICI TU BICI" y taxi–, y el estacionamiento medido; pero a su vez, georreferenciar dónde se hizo uso de la misma, sobre qué sistema y ¡quién lo hizo! Este último dato surge de la posibilidad de "personalizar" la tarjeta sin contacto MOVI, a fin de "obtener el beneficio del reintegro del saldo en caso de robo o extravío", enuncia el sitio oficial –el control se presenta, generalmente, exaltando los "beneficios"–. No podemos dejar de señalar que el nombre inicialmente dado a este recurso material, provisto por los equipos técnicos, promueve una idea de práctica fluida de moverse por la ciudad, que en parte, induce a una restricción de interacción con otros –"Sin Contacto"–, al virtualizar parte de las instancias de interacción social de un viaje, como: pagar el boleto, la recarga de la tarjeta que puede hacerse a través de homebanking o cajero automático, cuando antes sólo era manual, entre otras. Al mismo tiempo, le asigna, principalmente, una racionalidad económica a la práctica del viaje, en la medida que los habilitantes que se le brindan al usuario a través de la misma son beneficios de este tipo: "reintegro de saldo en caso de extravío o robo", una app que indica "cuánto tengo" de saldo –en la MOVI–, bonificaciones en la carga –"boleto de uso frecuente" y "tarjeta laboral"¹⁴⁵–, cálculo del costo del viaje en taxi –"MOVITAXI"¹⁴⁶–, por mencionar algunas.

Los equipos técnicos potenciaron el recurso tecnológico para la toma de decisiones en el EMR, incrementando su complejidad en breve tiempo para esta etapa, en relación a la cantidad de sistemas de tipos de desplazamientos que se pasó a controlar en tiempo real. Mientras que en el año 2009 se crea el Centro de Monitoreo (CM) para el control exclusivo

¹⁴⁴ Ver sitio oficial: http://www.etr.gov.ar/info_tsc.php.

¹⁴⁵ Ver sitio oficial: http://www.etr.gov.ar/info_tsc.php.

¹⁴⁶ Ver sitio oficial: http://www.etr.gov.ar/movi_rosario_app.php.

del TUP, en el año 2013 se instala el Centro de Monitoreo de la Movilidad (CMM) que unifica la supervisión sobre el TUP, taxis y remises, ocupación de carriles y la fiscalización del cumplimiento de recorridos y horarios, entre otras; y rápidamente, en el años 2015, se desarrolla el Centro Integrado de Operaciones Rosario (CIOR) unificando y agregando una multiplicidad de otros aspectos del sistema de movilidad rosarino, tales como video vigilancia en el TUP, sistema de semaforización y el novedoso sistema de bicicletas públicas “MI BICI TU BICI”¹⁴⁷, entre otras. Significativamente, toda esta etapa, no solo buscó incrementar los niveles de control a fin de hacer más eficiente la gestión, sino que se orientó a brindar “información dinámica al usuario” –y usarlo como fuente de información por el uso del GPS, condición que nunca se expresa de esa forma en los documentos y publicaciones oficiales, ejemplo de reversibilidad de los tiempos actuales–, es decir, en tiempo real, para la toma de decisiones eficientes al momento de desplazarse (MR, 2013:28).

La idea de sostenibilidad fue transferida como criterio de organización del viaje a los usuarios/viajantes, por medio de una multiplicidad de tecnologías de información y comunicación personalizadas –algunas ya citamos arriba–, tales como: acceso a sitios web oficiales, líneas de teléfonos gratuitas, pantallas inteligentes, terminales de autoconsulta, aplicaciones móviles, entre otras (MR, 2013), que habilitaban a prácticas de viajes más eficientes y eficaces por la ciudad. Eficiencia entendida en términos de variables tales como, tiempo, distancia y costos, principalmente. A lo largo de nuestra investigación, que inició en el año 2012, la información volcada en el sitio oficial del EMR de cara a la ciudadanía creció significativamente a estos fines¹⁴⁸.

En este segundo momento –y nivel–, las TIC’s utilizadas inicialmente para proveer información para las decisiones de gestión eficiente de los equipos técnicos del EMR y el poder político en cuanto a la movilidad, se la orientó de forma masiva hacia los viajantes a fin de que también ellos pudieran tomar decisiones que hicieran más eficientes sus prácticas de movilidad con “información on line” o “tiempo real” (ETR 2011a:27,81). A modo de dato de esta incorporación masiva de TIC’s al sistema de movilidad de cara a la ciudadanía, en el año 2013, fue la última vez que el EMR imprimió –fue la segunda edición según se pudo constatar con 120.000 copias (EMR, 2014b:43)– para repartir entre los usuarios del TUP, una guía de los recorridos de todas las líneas de colectivos urbanas y metropolitanas de Rosario y la

¹⁴⁷ Ver sitio oficial: <https://www.rosario.gob.ar/web/servicios/seguridad/videovigilancia#unidad>.

¹⁴⁸ Se la puede visitar en el siguiente link: http://www.etr.gov.ar/info_emr.php.

región, denominada *Transporte Urbano de Pasajeros. Guía de Recorridos*¹⁴⁹ (EMR, 2013), la cual poco tiempo después fue reemplazada por una de las tantas aplicaciones que comenzaron a brindarse a los usuarios, denominada “¿Cómo llego?”¹⁵⁰. Paradójicamente, en ese documento se manifestaba –quizás para evidenciar su pronta obsolescencia– que

...A partir de la convicción de brindar mayores y mejores respuestas a los usuarios del sistema de movilidad urbana se considera estratégica la concreción del proyecto Centro de Monitoreo de la Movilidad (CMM), entendido como una herramienta innovadora de coordinación de información y gestión de los servicios mediante el empleo de tecnologías de última generación que permiten no sólo contar con mayores recursos para la planificación, sino que además posibilitan ofrecer a los ciudadanos información en tiempo real (EMR, 2013:7).

Claramente, las condiciones de sostenibilidad asociadas a la eficacia y eficiencia, basadas en una incorporación sistemática y constante de tecnologías, superior a etapas anteriores del proceso del PIM-Rosario, no puede desvincularse del contexto de avances en el campo de las TIC's, que sucedieron en los últimos años; que, si específicamente orientamos el foco hacia la demanda –los viajantes–, la aparición de los “smarthphone” o “teléfonos móviles” y su incorporación a la vida cotidiana, tuvieron una incidencia significativa en las estrategias de diseño e implementación de políticas públicas y en las prácticas de desplazamiento urbanos (Amar, 2011; Durr Miseau, 2016; Tironi y Valderrama, 2018). Sin ir más lejos, para nuestro caso de estudio, la velocidad del cambio tecnológico aplicado al sistema de movilidad rosarino del TUP significó que un viajante en sólo dos años, pasó de saber cuándo pasaba el colectivo por una parada, a partir del saber práctico acumulado rutinariamente, a la recepción de un SMS en su teléfono móvil en el año 2012 y a la incorporación de una App en su Smartphone, que en tiempo real se lo comunicaba sin costo, denominado “¿Cuándo llega?” (MR, 2013:33), poco tiempo después¹⁵¹.

Cuando se analizan esas nuevas TIC's incorporadas de cara al usuario, y específicamente, las aplicaciones, generalmente, refieren a la virtualización de la práctica, como se denomina una de las herramientas que se le brindan al viajante “MOVI VIRTUAL-APP OFICIAL”¹⁵². La virtualización se organiza en torno a la optimización de moverse en la ciudad en términos de eficiencia en el uso del tiempo/distancia y costos, como puede observarse en el espacio de la página oficial del EMR, segundo en orden de aparición después

¹⁴⁹ El sitio oficial del EMR ofrece, también, la posibilidad de conocer los recorridos del TUP de manera virtual: <http://www.etr.gov.ar/recorridos.php>.

¹⁵⁰ Catálogo de aplicaciones móviles de la Municipalidad de Rosario: <https://www.rosario.gob.ar/web/aplicaciones/aplicaciones-moviles>.

¹⁵¹ Sitio de la App “¿Cuándo llega?”: <http://www.etr.gov.ar/avances.php>.

¹⁵² Enlace al sitio oficial: http://www.etr.gov.ar/movi_virtual_app.php.

del dedicado a la descripción institucional del ente, que bajo el título “MOVETE EN ROSARIO” señala:

La movilidad en la ciudad se vive de un modo diferente cuando se cuenta con información certera que permita planificar los viajes. La movilidad no es un origen y un destino, es una experiencia del desplazamiento en sí misma. Elegir el modo en el cual realizarla implica una planificación previa, para la cual resulta indispensable contar con esa información de forma accesible y rápida. Para movilizarse en el Transporte Urbano de Pasajeros (TUP), es imprescindible conocer los horarios de los servicios, las líneas que mejor acercan de un punto a otro, las paradas establecidas según las ordenanzas vigentes, posibilitando optimizar los recorridos (ETR, sitio oficial).

Más allá de lo que discursivamente se indique en el párrafo anterior extraído de la página oficial del EMR, que podemos interpretarla como una revisión crítica que los equipos técnicos hacen de su entendimiento, que también apareció en algunos integrantes al entrevistarlos, sobre qué comprende desplazarse en la ciudad al decir, “no es un origen y un destino” –con toda la impronta que esa dinámica ha tenido, y hemos demostrado, en el diseño del PIM-Rosario–, la información que finalmente se termina brindando al viajante es la necesaria para que un usuario tenga una experiencia eficiente y eficaz en el uso de su tiempo. No se observa que, a los usuarios de estas Apps, y de otras TIC’s –como hemos visto–, se le dé información por fuera de estos registros matemáticos del viaje al momento del análisis; por el contrario, continuamente, la información que se transfiere es a lo fines de una dinámica del cálculo en cuanto a, ahorro de tiempo –conocer en tiempo real los lugares de “cortes y desvíos en el tránsito”, lugares donde poder recargar la MOVI–, ahorrar dinero –información del costos de las tarifas de todos los sistemas de transporte público–, medir distancias, entre otras, además de las ya citadas más arriba¹⁵³. La virtualización de la movilidad por parte de los equipos técnicos, al ser entendida en términos de un registro racional-matemático, implica en su implementación, en los términos de lo que aquí hemos definido, una fragmentación de la experiencia de viajar, a la luz de la perspectiva de la accesibilidad.

A su vez, la aplicación de TIC’s, de manera significativa en el último tiempo, se ocupa de optimizar el uso de los medios de movilidad no-motorizados: a pie y en bicicleta. De este modo, las dos grandes estrategias de la sostenibilidad del sistema de movilidad en Rosario se encuentran reunidas. El fuerte impulso que recibieron desde el EMR los desplazamientos en bicicletas y a pie, fue acompañado por la incorporación sistemática de Apps que hagan más eficiente esas experiencias. Ya hemos descripto como estas fueron utilizadas desde el 2015 en adelante para dinamizar el uso de la bicicleta con: la posibilidad de trasbordo entre el TUP y

¹⁵³ Enlace al sitio oficial: http://www.etr.gov.ar/movi_rosario_app.php.

“MI BICI TU BICI” a través de la tarjeta MOVI, brindar cuadros de costos de uso del sistema de transporte público de bicicleta; pero últimamente, también se observa en la App Oficial “MOVI ROSARIO”, que se brinda la información de la “cantidad de bicicletas y anclajes disponibles en cada estación del sistema de bicicletas públicas de la ciudad de Rosario, bicicleteros actuales en vía pública y la red de ciclovías existentes” (ETR, sitio oficial)¹⁵⁴.

Sin embargo, lo que reconocemos como más significativo es lo que la propia App Oficial “MOVI ROSARIO” anuncia como “Nuevo Servicio” en el sitio oficial del EMR. Este nuevo servicio consiste en la modificación de la segunda aplicación incorporada al sistema de movilidad rosarino, “¿Cómo llego?”; App que estaba exclusivamente diseñada como “un servicio desarrollado por la Municipalidad de Rosario, que informa al usuario la línea de transporte urbano más adecuada para realizar un determinado trayecto, con el sólo ingreso de los datos de origen y destino” (EMR, 2014a:81). Actualmente, se incorporó a esa App, la posibilidad de poder conocer cuál es el mejor recorrido –más corto y más rápido– de hacer, ya no sólo a través del uso del TUP, sino también a pie o en bicicleta, y/o bajo la combinación de todas ellas. “Esta herramienta genera recorridos para conectar distintos puntos de la ciudad ya sea en transporte urbano de pasajeros, mediante el boleto por hora, caminando, en Mi bici tu bici o combinando cada una de ellas” (ETR, sitio oficial)¹⁵⁵. Cuando hicimos uso de ésta, es llamativo que la misma calcula, además de la distancia, trazando el recorrido sobre un plano de la ciudad –“infomapa”–, la cantidad de tiempo que insumirá realizar el recorrido según el medio utilizado, o la combinación de ellos, señalando específicamente la cantidad de minutos por trayecto. Pero, para el desplazamiento a pie, además, como expresión del discurso médico-kinésico incorporado al entendimiento ingenieril de la práctica de viaje por parte de los equipos técnicos, figura la cantidad de “calorías” que van a gastarse en ese desplazamiento¹⁵⁶.

Las implementaciones del PIM-Rosario habilitan a identificar rasgos de un entendimiento desde la accesibilidad en los equipos técnicos, cuando se reconoce las prácticas de desplazamientos en términos situados, es decir, en la corporalidad del viajante. Sin embargo, las últimas incorporaciones de TIC’s al sistema de movilidad no dejan de evidenciar la presencia de un registro eficientista de la práctica del viaje, en términos que redunde en la sostenibilidad del sistema, fragmentando la experiencia de moverse en la ciudad, incluso en su forma más universalmente accesible, al caminar.

¹⁵⁴ Enlace al sitio oficial: http://www.etr.gov.ar/movi_rosario_app.php.

¹⁵⁵ Enlace al sitio oficial: http://www.etr.gov.ar/movi_rosario_app.php.

¹⁵⁶ Enlace al sitio oficial: <https://www.rosario.gob.ar/comollego/>.

3.5. Conclusión: El Desarrollo Omite a Muchos –el DOM resignificado–

El diseño e implementación del PIM-Rosario se desarrolló en una situación de autonomía creciente de los equipos técnicos del EMR del poder político local y del resto de la estructura burocrática tradicional del Estado en las distintas etapas; y de un creciente poder de decisión y gestión, por ejemplo, en cuanto a la cantidad de atribuciones que fue acumulando a lo largo de todo este período. El incremento de autonomía en una dirección no implicó que la dependencia en la tarea no se haya estrechado con otras instituciones o actores, principalmente internacionales, con un alto perfil técnico, siendo el más significativo el BM. Este organismo incidió en el entendimiento sobre interpretación de los problemas vinculados a la movilidad cotidiana urbana –sustentable, sostenible, gestión del sistema de movilidad desde el lado de la demanda, entre otras desarrollada– y en las soluciones propuestas y aplicadas –transportes no motorizados, incorporación de TIC’s, entre otras–; algunas de las cuales invisibilizan las condiciones contextuales de altos niveles de desigualdad de sociedades en países en desarrollo, como es el caso de la ciudad de Rosario, afectando la autonomía individual de los destinatarios.

La condición de ente autárquico del EMR, condición que no se observó en otros procesos de diseño de planes integrales de movilidad urbana en la Argentina –hasta el momento en esta investigación–, acompañado de la financiación internacional para políticas de desplazamiento urbano –GEF1/BM–, fortalecieron la autonomía de una perspectiva ingenieril de los cuadros técnicos del EMR, anclados en saberes de las ciencias del transporte, tales como: arquitectura y urbanismo, ingenierías, economía, entre las más destacadas.

En función de la hipótesis de este capítulo, el entendimiento sobre el desplazamiento urbano de los integrantes de los equipos técnicos presentó una predominante perspectiva ingenieril sobre la práctica de movilidad urbana. Es cierto que esta perspectiva, que identificamos con una descorporalización y fragmentación de la práctica de movilidad al momento de diseñar el PIM-Rosario como política pública, evidenció matices y rupturas a lo largo de las distintas etapas analizadas, aunque entendemos que hay una continuidad en cuanto a una interpretación, principalmente abstracta de los desplazamientos diarios, tanto del contexto donde sucede como así también de los cuerpos con los que se viaja, lo que explica un entendimiento de base racional-matemático de la práctica, que se evidencia en la forma de plantear los problemas, diagnosticarlos y proponer soluciones. La EOD/2008, como instrumento central de diagnóstico del sistema de movilidad de Rosario, y el modo en que se

implementó la participación ciudadana, o la implementación masiva de App's por parte del EMR, para mencionar datos de tres etapas distintas, lo acreditan.

Los matices en todo este proceso, tuvieron que ver con ir reconociendo otros registros de la movilidad, pero generalmente de modo abstracto, con base en saberes expertos que así lo habilitan, a fin de poder sostener y reproducir la idea de un usuario medio potencial. Ya en la idea de usuario, aparece la fuerte presencia de un sistema pensado para aquellos que pueden acceder desde el consumo del servicio, “demandarlo” desde la racionalidad que otorga pertenecer al mercado de un bien, y así entonces, toma sentido, las nociones de distancia, tiempo, costo, tipos de medio, entre otras. Sin embargo, en las condiciones actuales de una sociedad como la rosarina, de gran parte de la Argentina, y de la región, este usuario es cada vez menos “medio” y cada vez, más potencial. Como dato, de todos los declarados sistemas de transporte público en la ciudad, que administra el EMR, no hay ninguno gratuito; en una ciudad de dimensiones intermedias, donde actualmente el 41,8% de las personas son pobres y el 13,3% es indigente, como ya señalamos en la Introducción¹⁵⁷, acrecentando las condiciones de inmovilidad de gran parte de la población, y lejos del objetivo general de promover la autonomía individual, ni siquiera en bicicleta, declarado transporte público. Recordamos que el programa “MI BICI TU BICI” –habría mucho para decir de esta denominación del servicio, como de tantos otros que se les asignaron a otros recursos incorporados al sistema de movilidad por los equipos técnicos, y además, pensados en el marco de una gestión municipal identificada con el partido socialista–, es un sistema tarifado, se encuentra sólo desarrollado en la zona central de la ciudad y en puntos específicos de afluencia masiva de gente, de sectores medios –como centros universitarios– y zonas donde haya condiciones de seguridad para el mobiliario, principalmente.

Es cierto que hubo rupturas que permiten evidenciar una aproximación al paradigma de la movilidad, desde una perspectiva de la accesibilidad en los equipos técnicos, que hemos denominado un <<baño de corporalidad>> en las políticas públicas, al encontrarse con la resistencia de los viajeros en la etapa de implementación de intervenciones urbanas en el marco del PIM-Rosario. Situación que condujo a crear un área denominada Relaciones Ciudadanas, dentro de la estructura del EMR, que habilitó poder comenzar a anclar, en contextos y experiencias corporales de quienes son objetos de las políticas, aquello que había sido diseñado en base a flujos, cantidades, orígenes y destinos.

¹⁵⁷ Encuesta Permanente de Hogares (EPH)-INDEC, 1° Semestre 2020: https://www.indec.gob.ar/uploads/informesdeprensa/eph_pobreza_01_200703093514.pdf.

Finalmente, nos merece una reflexión política todo este proceso de diseño e implementación del PIM-Rosario, o como señala Sennett, “desde arriba”. El modelo de gestionar de los equipos técnicos del EMR a través de la noción DOM, donde ya no se habla sólo de un nuevo paradigma de movilidad sino también, y de modo más abarcativo, de un nuevo paradigma de desarrollo para la región. Esta idea implica implementar políticas de movilidad centradas en una relación estrecha entre individuo y territorio o que conseguirá proveer de desarrollo a la ciudadanía. Entender la gestión de los desplazamientos urbanos asociado a la idea de desarrollo resulta coherente a las condiciones actuales de organización del capitalismo de gestión empresarial financiero, surgido en la década del ´90, bajo la forma de proyectos, que analiza Luc Boltanski y Ève Chiapello (2002), y que, señalan los autores, da lugar a una nueva forma de organización social urbana: la “ciudad por proyectos”. Estas ciudades se organizan sobre la noción de una ciudadanía compuesta de proyectos individuales. Los proyectos individuales implican un ciudadano –individuo– que, despojado de toda condición contextual y biografía asociada a un colectivo, realiza “una operación consistente en coordinar recursos diversos con un objetivo preciso y por un período limitado en el tiempo” (Boltanski y Chiapello, 2002:157); que, además, según sus capacidades –no tanto los recursos, porque estos son efímeros y más escasamente distribuidos, como corresponde a esta etapa del capitalismo–, podrán volver a reinsertarse en un nuevo proyecto que los vuelva a vincular a la sociedad, implicando un tramo más en su “trayectoria vital”. Esto genera que la ciudad de los proyectos se estructure en torno a nociones de justicia y equidad relativas y momentáneas a cada proyecto/tramo, lo que no habilita a pensar en términos de colectividad y horizontes compartidos, sostienen los autores. Esto nos conduce a plantear que una gestión de la movilidad como se la proyecta desde el EMR bajo el modelo DOM, difícilmente pueda redundar en un desarrollo urbano del conjunto de la ciudadanía de Rosario, más allá de las genuinas buenas intenciones. Si los equipos técnicos entienden a la movilidad como un trayecto individual, breve, que busca recorrer una distancia cuantificable –uniendo un origen/destino desanclado del territorio, trazado por una App–, por parte de un usuario medio potencial, descontextualizado social y biográficamente, y descorporalizado; en estos términos, parece más plausible armar un ensamblaje desde la movilidad para la ciudad, en términos de Sassen, más funcional a un capitalismo de corte neoliberal, donde la demanda individual manda, siempre que se tenga los recursos para hacerlo –y ya dijimos, que en Rosario, esto escasea–.

Quizás haya sido la autonomía técnica de los expertos, imprescindible en la gestión del Estado como resguardo de los recursos públicos, la que perdió de vista la totalidad y

diversidad de la polis. Esta última, es posible que sea la función y obligación principal del político en sociedades con tantas diferencias sociales como las nuestras –quizás no así en sociedades desarrolladas–, en tanto que, la generalización y abstracción que permiten los saberes más necesarios para la administración de grandes volúmenes de cantidades de recursos, cosas y personas, muchas veces las invisibilizan; aumentando las diferencias en los márgenes de autonomía individual; como analizamos en los próximos capítulos.

Capítulo Cuarto: Análisis de la consciencia discursiva en la práctica de movilidad cotidiana urbana. Las razones de moverse en la ciudad

Presentación

Este capítulo es el primero en la tesis que nos introduce en el análisis de las dimensiones de la experiencia de moverse de los viajeros en la ciudad de Rosario, a través de los registros que algunos de ellos dejaron en los diarios de viaje; diarios de viajes organizados para dar cuenta del enfoque desde la accesibilidad –como desarrollamos en el Capítulo Segundo–. La finalidad de este capítulo, y los próximos tres, es visibilizar qué aspectos de la experiencia de movilidad urbana comprende el entendimiento aplicado por los viajeros y qué incidencia tuvieron las políticas públicas en el marco del PIM-Rosario en sus prácticas de viaje urbano, para el desarrollo y ampliación de sus márgenes de autonomía individual en la movilidad, y más allá de ellas.

La hipótesis específica en este capítulo señala que, la experiencia de movilidad, y el entendimiento asequible a cada viajante sobre esta experiencia, está principalmente estructurada por la corporalidad –género, edad y discapacidad permanente– y, en segundo lugar, por condicionantes estructurales: estrato socioeconómico, nivel de educación formal, lugar de residencia habitual, ocupación y acceso a tecnologías de información, dando lugar a distintas experiencias de autonomía, y más allá de lo planificado en las políticas públicas del PIM-Rosario¹⁵⁸. Sin embargo, las políticas públicas elaboradas y aplicadas en el marco del PIM-Rosario por parte de los equipos técnicos, presentan una descorporalización de quienes viajan, al adoptar un enfoque predominantemente ingenieril, como describimos en el Capítulo Tercero. Este enfoque ingenieril invisibiliza condiciones y rasgos de los viajeros al trabajar con una concepción de usuario medio, el cual se evidencia, en parte, en las herramientas técnicas que se elaboran para la planificación. Tal como señalan algunos autores, quienes analizan cuestiones específicas de planificación pública en los aglomerados urbanos, la descorporalización desde la administración estatal invisibiliza, generalmente, a determinados grupos de personas con ciertos rasgos corporales y, por ende, los alcances de las políticas

¹⁵⁸ La perspectiva de la hipótesis prioriza la corporalidad, en relación a ciertos rasgos, en la experiencia de viaje, dado que es el enfoque que la investigación presenta, sin desconocer los otros elementos contextuales que condicionan la práctica de viajar, como argumentamos teórica y metodológicamente en los Capítulos Primero y Segundo. Esta decisión, en parte, se funda en este capítulo –y a lo largo de la tesis–, en los objetivos que persigue el PIM-Rosario de contribuir a la autonomía individual promoviendo medios de movilidad no motorizados –a pie y en bicicleta– donde el cuerpo tiene una centralidad que en otros medios no –TUP, taxi, motos, entre otros–. Paradójicamente, frente a este objetivo del PIM-Rosario, las herramientas de diagnóstico, lo planificado y lo implementado, se organizan desde la abstracción y el desanclaje de la práctica corporal de moverse en la ciudad, cuestiones que aquí buscamos recuperar.

sobre ellos. La autora Carol Walker señala que, generalmente, las mujeres, específicamente si son pobres, y además tienen un rasgo corporal de <<raza>> –mujeres negras–, “no cuentan para las estadísticas” en un país como Inglaterra (Walker, 1998:58). A su vez, Ana Falú, en su artículo *¿Quién cuida en Rosario?*, pone el foco también en los que “permanecerán invisibles para quienes piensan las ciudades” (Falú, 2017:380); problematizando, centralmente, la corporalidad femenina, y extendiéndolo a lo que ella define como “personas dependientes”: niños y niñas, personas con discapacidades permanentes y personas de tercera edad, entre otros.

Entre las herramientas de planificación estadística, siguiendo el registro de Walker, la más significativa para el caso que venimos investigando, según lo declarado por los integrantes del equipo de expertos del EMR entrevistados y la información documental analizada, es la EOD/2008 que se aplicó para diagnosticar la movilidad urbana de la ciudad de Rosario –y el AMR– previo al diseño definitivo del PIM-Rosario. En consecuencia, la EOD/2008 será utilizada para contrastar, en parte, la hipótesis aquí sostenida, a partir de la información reunida a través de la herramienta metodológica del Diario de Viaje; y poder visibilizar, si así fuese el caso, aquellos aspectos que están ausentes en las políticas públicas de movilidad en el caso aquí estudiado.

Para ello, este capítulo se estructura a partir de abordar la *dimensión conciencia discursiva* –una de las tres que componen la estratificación de la acción– de las experiencias de desplazarse de los viajantes, a la cual se tiene acceso por el entendimiento que manifiestan a través del *registro racionalizado* que hacen de su práctica, tal como lo establece la teoría de la estructuración (Giddens, 2015 [1984]). Esta dimensión refiere a la capacidad de registración del actor que “remite a una <<intencionalidad>> como proceso” y que, “los actores – también por rutina y casi siempre sin esfuerzo– tienen más <<compresión teórica>> continua sobre los fundamentos de su actividad” (Giddens, 2015 [1984]:43). Ciertamente es también, como lo postula Giddens, que hay “consecuencias de lo que hacen desbordan sus intenciones”, implicando “consecuencias no deseadas” y desconocidas para el actor, que son parte de la reproducción social de la vida cotidiana, y que también analizaremos en algunos aspectos (Giddens, 2000:29-30).

Esta dimensión de la acción de viajar permite describir, a través de un relato coherente de las propias actividades, las “razones” que movilizaron a los destinatarios del PIM-Rosario en la estructuración, en parte, de sus rutinas de desplazamiento por la ciudad. Otros elementos de la organización de las rutinas diarias, que son alcanzados por esta dimensión y que forman parte de los registros racionalizados de los viajantes en los diarios de viajes, tales como,

“zonificación”, “sedes”, “reglas” y “recursos”, entre otros, serán abordados en el Capítulo Quinto. En tal sentido, queremos señalarle al lector que el presente capítulo como el siguiente, conforman una unidad desde el punto de vista de análisis de las tres dimensiones de la estratificación de la acción de viajar en la ciudad; en este caso, correspondiendo a la dimensión de la consciencia discursiva –como indicamos más arriba–.

El modo de exposición de este registro de las experiencias en el capítulo será, generalmente, tomando el indicador corporal más general –género– hacia los indicadores corporales más específicos –edad y discapacidad permanente– en la medida que se observen registros significativos por parte de quienes viajan. A su vez, se introducirá en el análisis de esta dimensión, aquellos rasgos relacionados con las contradicciones estructurales de la experiencia del viaje, considerando: 1) nivel educativo formal, 2) estrato socio-económico, 3) lugar de residencia habitual considerando la accesibilidad y conectividad del territorio donde viven, 4) ocupación y 5) acceso a tecnologías de la información y conocimiento de los viajantes; cuyas incidencias serán expuestas en la medida que resulten significativas para la interpretación de la movilidad autónoma.

El tipo de muestra y de perspectiva sobre la que trabajamos en esta investigación, como los objetivos que perseguimos, no nos permite establecer generalidades sobre las razones de viaje; más bien, nos movemos en el terreno de las interpretaciones con fuerza de hipótesis –fundadas, en varias ocasiones, en antecedentes–, que requieren de investigaciones más extensas y específicas.

4.1. Razones frecuentes en la rutina diaria¹⁵⁹

La razón es la intención expresada por el actor de su acción; independiente de las consecuencias que la acción tenga posteriormente¹⁶⁰ (Giddens, 2015 [1984]:107), en muchas ocasiones, no deseadas o que escapan a su dimensión consciente (Giddens, 2000:29). Para nuestro caso, cada viaje diario tiene una intención declarada por el viajante sobre la cual vamos a agrupar los viajes y realizar el análisis.

Las razones registradas más de una vez en los Diarios de Viaje fueron agrupadas de la siguiente manera –y se exponen sin ningún orden de prioridad por nuestra parte, más que como fueron surgiendo de la lectura cronológica de los sucesivos diarios de viajes¹⁶¹–: 1) estudio, 2) trabajo, 3) “llevar” o “buscar” hijos/as a algún destino, 4) quehacer doméstico, 5) familiares, 6) pareja, 7) ejercicio y deporte, 8) ocio y recreación, 9) salud, 10) religiosa, y 11) “volver a casa”. En una sola oportunidad se registraron las siguientes razones: *militancia*, *llevar a una amiga a un lugar* e *“ir a votar”* –en las elecciones provinciales del año 2019 en Santa Fe–. Esta condición no las hace menos significativas para el análisis; sin embargo, ese abordaje nos llevaría a indagar los porqué en el plano de la motivación de esas acciones –

¹⁵⁹ En vista de lo desarrollado en el Capítulo Segundo en cuanto a la complementariedad y diferenciación que pervive en la estrategia teórico-metodológica utilizada en esta investigación, y más específicamente, para la aplicación y diseño de la técnica Diario de Viaje, es necesario marcar la primera distinción con la EOD/2008 en relación con el uso del concepto “motivo” que en ella se hace para definir: “la causa que provoca el desplazamiento de la persona” (ETR, 2011d:130). En nuestro caso, el concepto para señalar la “causa” –aunque no compartimos la idea de uncausalidad, entre otras cuestiones– es la de “razón”, en los términos que lo plantea Giddens –y que fue desarrollada en el Capítulo Primero–, que da el viajante de su desplazamiento. La razón tiene que ver con la intención que le dio a su acción, y que está ubicada en la dimensión de la conciencia discursiva de la acción; en tanto que, para la teoría de la estructuración, el “motivo” –entendido sólo como proceso: motivación (Giddens, 2015[1984]:85)– opera en la dimensión inconsciente de la acción y es difícil de ser captada para el propio actor salvo en situaciones críticas que interrumpen su rutina, poniendo en cuestión su seguridad ontológica, y aspecto de su autonomía (dimensión que analizamos en el Capítulo Séptimo de esta tesis). Esta distinción genera varias diferencias en cuanto a la recolección de información; por un lado, en la EOD/2008 las intenciones de los viajes vienen pre-establecidas por los técnicos, mientras que, como señalamos arriba, las razones de los viajes son expuestas por los viajantes según experiencia y entendimiento. Por otro lado, la noción de “motivo” en la EOD/2008 implica la necesidad de pensar los desplazamientos en términos de origen-destino de un viaje, mientras que la razón del viaje no se reduce a esta dinámica, en la medida que, como hemos definido “viaje cotidiano urbano” en el Capítulo Segundo, “el callejeo” (Le Breton, 2014) implica que desplazarse tiene un sentido –consciente o inconsciente–, pero no necesariamente un destino. Estas distinciones aquí marcadas, arrojan datos diferentes sobre las prácticas de movilidad cotidiana en la ciudad de Rosario que exponemos en las Conclusiones preliminares de este capítulo.

¹⁶⁰ La razón es “un momento reflexivo de atención de un sujeto...que sucede cuando alguien es invitado por otro a citar <<una razón>>...de ciertos aspectos de su actividad, o en general, a explicarlo” (Giddens, 2015 [1984]:107).

¹⁶¹ Los insumos utilizados para este apartado, se concentran, principalmente, en las consignas del DV en torno a dos de ellas, la primera y única pregunta que se repite los diecisiete días de registración que abarca el instrumento, la cual refiere a contar todos los viajes, el recorrido (origen-destino) –razones del viaje–, medio utilizado y tiempo de duración de cada viaje; y la consigna referida a dibujar, lo que hemos dado en llamar “Mapa de destinos frecuentes”.

militancia y desplazarse exclusivamente para llevar o acompañar a un adulto a un destino¹⁶²— que no generan un tipo de movilidad tan extendida a nivel social, excediendo los objetivos de este capítulo.

Las denominaciones de las razones registradas por los viajeros son tomadas, algunas de ellas, de las designaciones —como datos analizados— que ellos/as le dieron en sus registros de Diarios de viaje —“llevar o buscar hijo/a”, “hacer trámites”, por mencionar algunas— (Glaser y Strauss, 1967; Cipriani, 2013). En otros casos, cuando fue necesario para el análisis, en una tarea interpretativa —doble hermenéutica de las ciencias sociales (Giddens, 2015 [1984])—, asignamos denominaciones que permitían agrupar el registro de las razones de los viajeros: “salud”, “ocio y recreación” y “ejercicio y deporte”, son alguno de los casos, entre otras. Así también, incorporamos distinciones conceptuales que se consideraron significativas para la investigación en relación a lo que los viajeros registraron: “familia” y “parientes” para el caso de la razón de viaje: “familiares”, por mencionar una.

A continuación, pasamos a una descripción y análisis de cada una de las razones en los aspectos más significativos, siguiendo los criterios de la hipótesis específica de este capítulo: corporalidad y condiciones estructurales a las que están expuestos los viajeros.

4.1.1. Escuela y Facultad. Razones de estudio

Estudiar es una razón relevante en los desplazamientos de los viajeros que se encuentran incorporados al sistema de educación formal, ya sea al nivel primario, secundario o universitario; adquiriendo mayor centralidad en la organización de la rutina diaria y semanal en quienes están en los dos primeros niveles del sistema educativo¹⁶³, tanto para hombres como para mujeres, dada su obligatoriedad por la Ley Nacional 26.206 en su Art. 16°. El sistema educativo formal opera como un constreñimiento estructural en la organización de los cuerpos, que implica razones obligatorias de movilidad en los viajeros¹⁶⁴, principalmente, entre quienes están en edades tempranas —menores de edad—, al ser quienes más tienen organizadas sus rutinas de viajes en torno a la razón *estudiar*¹⁶⁵.

Para el caso de Gabriel (13 años) cursando 6° grado del nivel primario, y Fiorella (18 años) 5° año del nivel secundario, la razón *estudio* es la más mencionada para sus

¹⁶² La referida a *ir a votar* es circunstancial, en la medida que, como se describió en el Capítulo Segundo, no todos los Diarios de Viajes fueron completados en el mismo período.

¹⁶³ Situación similar se repite con la razón *trabajo* en viajeros que lo hacen bajo relación de dependencia en un único destino (oficina, escuela, otros).

¹⁶⁴ En el caso de niños y niñas menores de edad en niveles de educación primaria, la obligatoriedad de la razón del viaje, también alcanza a los adultos a cargo de ellos como desarrollamos en la razón <<Programa de los chicos>>. *Llevar o buscar hijos e hijas*.

¹⁶⁵ Misma situación destaca la EOD/2008 (ETR, 2011d:59).

desplazamientos –junto a *ejercicio y/o deporte y ocio y recreación*–. Ir a estudiar estructura todas las otras razones de viajes y los tiempos dedicados a otras actividades durante los días de clases; distinguiendo, claramente, una rutina semanal de la de los fines de semana en su cotidianidad. Fiorella (5° año del nivel secundario) cuenta en una parte de su DV: “*El viaje más importante fue el de ida a la escuela ya que tengo que ser puntual y es obligatorio que vaya, es algo de todos los días*”. En el caso de Gabriel (6° grado, nivel primario), cuando en el DV se le solicitó que dibujara sus destinos frecuentes de viajes, de los cuatro que dibujó, dos están referidos a la actividad escolar: “Escuela” y “Polideportivo”, otro es su “Casa”, y el restante, “Gema” –la plaza donde va a jugar al fútbol con sus amigos–.

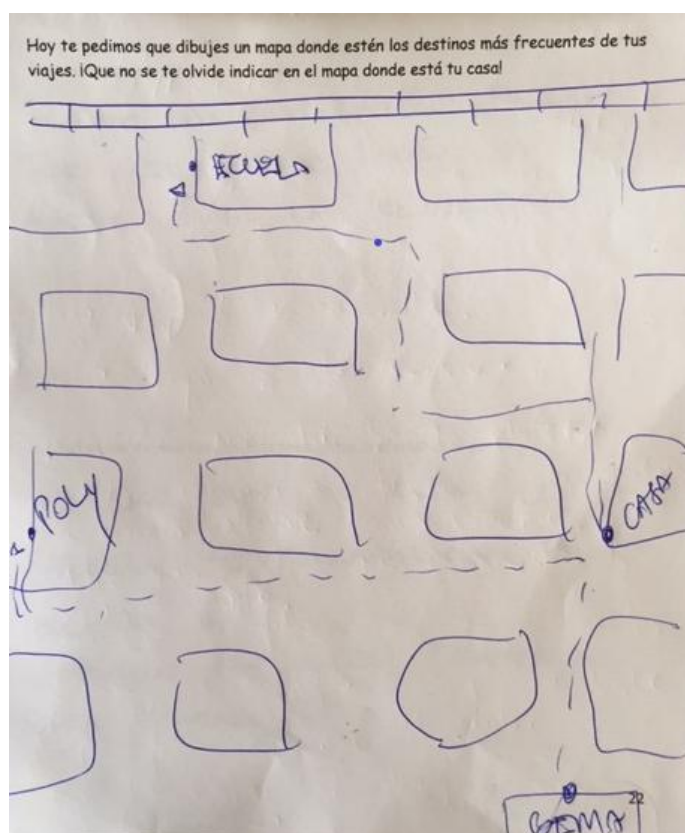


Imagen 2. “Mapa de destinos frecuentes” de Gabriel, viajante de 13 años, nivel primario.

En los casos de los viajeros que están en el nivel universitario, Jerónimo (24 años) y Lucila (28 años), cuando se observa la descripción diaria de sus rutinas de viajes –y la semanal–, esta razón no estructura de modo predominante a las otras, sino que se incorpora a un entramado de otras actividades cotidianas, con las cuales comparten obligatoriedad, como rasgo central, y que los diferencian de los dos viajeros anteriores:

En el día de hoy llevé a cabo seis viajes...Desde mi departamento en Rep. De la Sexta a uno de mis lugares de trabajo en Echesortu en bicicleta, ida y vuelta...Luego de aquí (dpto.) al centro en bicicleta. Desde el domicilio último a mi facultad (UNR de Humanidades y Artes)...De allí por la noche en bicicleta me desplacé hasta Pichincha ...Y el último y sexto viaje fue a pie (paseo de perros) durante 40 minutos en la zona de los silos de Oroño y el Río **(DV Jerónimo, 24 años, estudiante universitario)**.

Estas regularidades en cuanto a la centralidad que tiene la razón *estudio* en las rutinas diarias –y semanales– según el nivel de educación formal que los viajantes estén transitando, no se repite para el caso de Federico, 18 años, estudiante universitario, quien “presento(a) una paraparesia espástica familiar” –como él nos contó– que le dificulta caminar. En el caso de Federico, los viajes a la universidad tienen más centralidad en sus rutinas diarias –y semanales–, incluso al compararla con viajantes que están en el nivel primario o secundario (Gabriel y Fiorella). En cuanto a la registración general de su DV, la razón *estudiar* es la que mayor cantidad de veces aparece junto a la razón *salud*; mientras que *ocio y recreación*, sólo lo registró una vez en los diecisiete días. La obligatoriedad de la razón del viaje es lo que determina sus desplazamientos, no sólo para este tipo de razón: lo mismo se repite para cuestiones referidas a su salud, ya que requiere un tratamiento constante y prolongado de kinesiología. Es significativo observar el mapa de destinos frecuentes que dibujó Federico, en el cual se representa la centralidad de la razón *estudio* –y *salud*– en sus rutinas diarias; incluso en mayor medida que en los viajantes de nivel primario y secundario. Si comparamos el mapa dibujado por Gabriel –Imagen 2– con el de Federico –Imagen 3–, en el de éste último, no aparecen destinos vinculados a razones de *ocio y recreación*, como en el de Gabriel, sino solamente los lugares donde está la universidad –razón *estudiar*– y el consultorio kinesiológico –razón *salud*–.

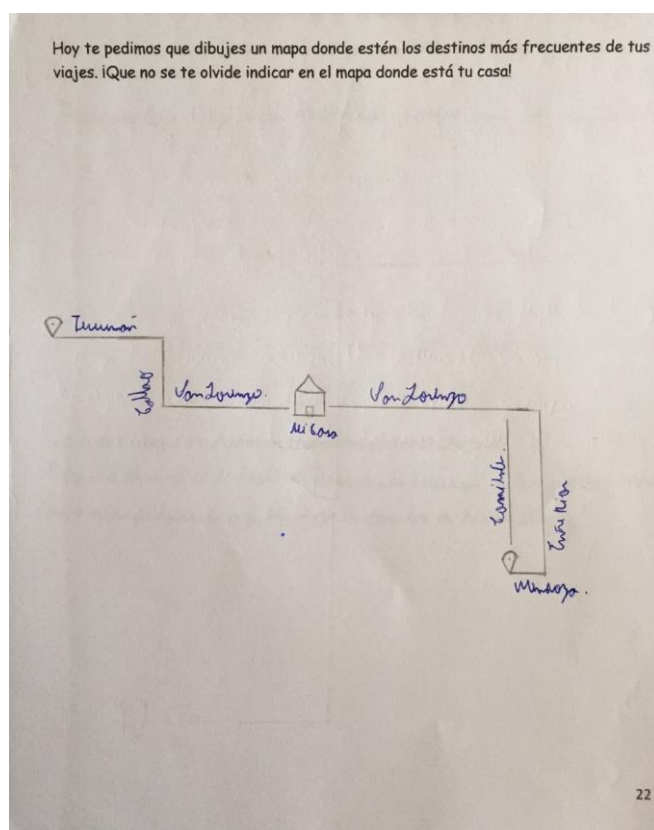


Imagen 3. “Mapa de destinos frecuentes” de Federico, universitario, presenta paraparesia espástica familiar.

Esta razón expone como la corporalidad marca las posibilidades de autonomía individual. El cuerpo aparece restringiendo la autonomía individual incluso con mayor incidencia que los constreñimientos estructurales, tales como el sistema educativo formal y las condiciones socioeconómicas de las personas, o los constreñimientos materiales de tipo espacial, como las condiciones infraestructurales de transporte o urbanización; sino volvamos al caso de Federico y Gabriel. Federico es adulto, por tanto, posee mayores márgenes de movilidad sin la supervisión de un tercero, vive en la zona centro de la ciudad de Rosario con alta conectividad, donde las políticas públicas de movilidad del PIM-Rosario más se han aplicado, como describimos en el Capítulo Tercero. Además, Federico pertenece a un hogar de estratos medios o medios alto –según referencia de la EOD/2008– que le permite disponer de cierta cantidad de recursos materiales para poder optar entre los distintos tipos de movilidad que hay en la ciudad. En tanto Gabriel, es menor de edad y su movilidad está supervisada por adultos¹⁶⁶, vive en un barrio alejado del centro, con menores niveles de

¹⁶⁶ Un ejemplo de estos niveles de menor autonomía en los desplazamientos por la influencia de las acciones y decisiones de terceros adultos sobre los menores de edad, que fue planteado y fundamentado en el Capítulo Segundo al definir los criterios de la muestra, se describe para la razón *trabajo* de este mismo capítulo.

conectividad, y siendo parte de un hogar de estrato económico bajo; sin embargo, en Gabriel la razón *estudio* tiene menor presencia en su rutina que en el caso de Federico.

Aquellos viajeros a quienes sus cuerpos les presentan una fuerte dificultad al decidir moverse por la ciudad, acotan sus rutinas diarias a viajes basados, principalmente, sobre razones “obligatorias” de la vida cotidiana, como definió Fiorella al hecho de ir a la escuela, desestimando aquellos que se generarían por otras razones no-obligatorias, tales como *ocio y recreación, deporte*, por nombrar algunas. Además, los recorridos en sus viajes son más precisos, están más pautados y los viajeros son, por tanto, más conscientes de ellos¹⁶⁷.

4.1.2. “Venía de trabajar”. Viajes monótonos y viajeros ausentes

El trabajo remunerado se presenta como una razón obligatoria en las rutinas de los viajeros. Esta razón estructura la vida cotidiana de aquellos que trabajan, tanto mujeres como hombres, operando como sistema social que constriñe estructuralmente los desplazamientos; vale decir, “digita” la rutina. Este constreñimiento estructural generado por el sistema laboral, con amplia ascendencia en el modo en que se organizan los viajes diarios, es asimilable, en parte, a la descripta en la razón *estudiar* operada por el sistema educativo formal en cuanto a zonificación semanal¹⁶⁸. En este sentido, generalmente, quienes para trabajar deben desplazarse a múltiples lugares –destinos– y en horarios diversos presentan “sendas diarias”: recorridos espacio-temporales (Giddens, 2015 [1984]:164) menos estructurados que quienes lo hacen en un único destino y mismo horario de lunes a viernes. El tipo de trabajo incidió, significativamente, en el modo en que la razón opera como constreñimiento estructural para los viajes “al trabajo”, es decir, aquellos viajeros que realizan labores liberales –arquitectos y urbanistas, kinesiólogos, profesores universitarios y secundarios, entre otros– o cuentapropistas –artesano, gestora, otros– son quienes están en el primer grupo, sus recorridos son más aleatorios; mientras quienes lo hacen bajo relación de dependencia, están en el segundo grupo, siendo sus sendas diarias similares día tras día en cuanto al camino elegido. Llamativamente, este segundo grupo suele mantener el mismo recorrido, aunque gozan de la independencia de modificarlo en términos de que el medio de movilidad que utilizan les da la

¹⁶⁷ Estos rasgos de la movilidad de los viajeros con discapacidades de tipo permanentes, serán retomados y profundizados para su análisis más adelante en este capítulo y en los Capítulos Quinto y Sexto.

¹⁶⁸ En el Capítulo Quinto desarrollaremos más extensamente los tipos de zonificación en la movilidad cotidiana de los viajeros en la ciudad de Rosario, concepto que refiere a extensiones temporales de las rutinas: “diaria”, “semanal” y “estacional”; las cuales están implicadas de modo simultáneo en la vida cotidiana. Sin embargo, una diferencia relevante entre ambos sistemas, el laboral y el educativo, está dada en que la coerción en la razón *trabajo* “es sutil”, vinculada a la propia dinámica –reglas– que tiene la obtención de recursos en sociedades capitalista, mientras que en la razón *estudiar* las reglas de comportamiento están explicitadas en una ley nacional.

posibilidad autónoma de juzgar, elegir y adoptar el camino a su trabajo, más allá de otros constreñimientos estructurales que se enfrentan a la hora de viajar, y que argumentaron, tales como: la inseguridad, estado de las veredas, entre otros. Esta situación se observa con viajeros como Pelusa y Walter, quienes realizan diariamente sus viajes en bicicleta y a pie, respectivamente, a sus únicos destinos de trabajo de lunes a viernes, repitiendo las mismas sendas.

Esta característica se visibilizó más aún, cuando se observan y comparan los “mapas de destinos frecuentes” que realizaron los viajeros con un único destino de trabajo y horario, y de quienes los destinos y horarios de trabajo son diversos. En los primeros se grafica con extrema precisión el recorrido adoptado desde el hogar al lugar de trabajo, mientras que quienes están en el segundo grupo, señalan sus destinos de trabajo, pero en ningún momento grafican un trazado que vincule los distintos destinos, como son los casos de Gigi, Ileana, Jerónimo, Lucila, entre otros. El caso más significativo del primer grupo es Pelusa, ecónomo en una escuela primaria de la ciudad de Rosario, quien en su DV declara que no le gustó ninguno de los dos viajes que realizó *“ya que no salen de la monotonía”*; en referencia a los dos únicos viajes en bicicleta que componen el mismo recorrido de ida y vuelta a su trabajo desde hace trece años, y que no atina a modificarlo (ver Imagen 4). Si bien, cuando se lo entrevistó, señaló la falta de seguridad por donde debe transitar, lo que no le permite demasiado modificar su recorrido, como así el menor tiempo que le lleva hacerlo por su senda habitual.

Por otro lado, Gigi, Ileana, Jerónimo, Lucila, Santi, quienes no tienen únicos destinos de trabajo, en ninguno de los casos trazaron una línea en sus mapas de destinos frecuentes que “unan” su hogar con ningún destino de trabajo. Esto puede observarse en el mapa de destinos frecuentes de Gigi (ver Imagen 5), arquitecta y urbanista, quien señala destinos de trabajo – algunos menos de los que deja en sus registros del DV a lo largo de los 17 días– pero no los une entre sí con líneas, como Pelusa. La denominación de profesiones “liberales” y/o “cuentapropistas” como la de trabajadores “bajo relación de dependencia”, parece dar cuenta no sólo de una forma de participar en el sistema productivo sino también de grados de autonomía en el momento de elegir y experimentar los recorridos hacia el trabajo; más amplio para los primeros y más restringido para los segundos¹⁶⁹.

¹⁶⁹ Los alcances de esta apreciación serán recuperados en la Conclusión de esta tesis.

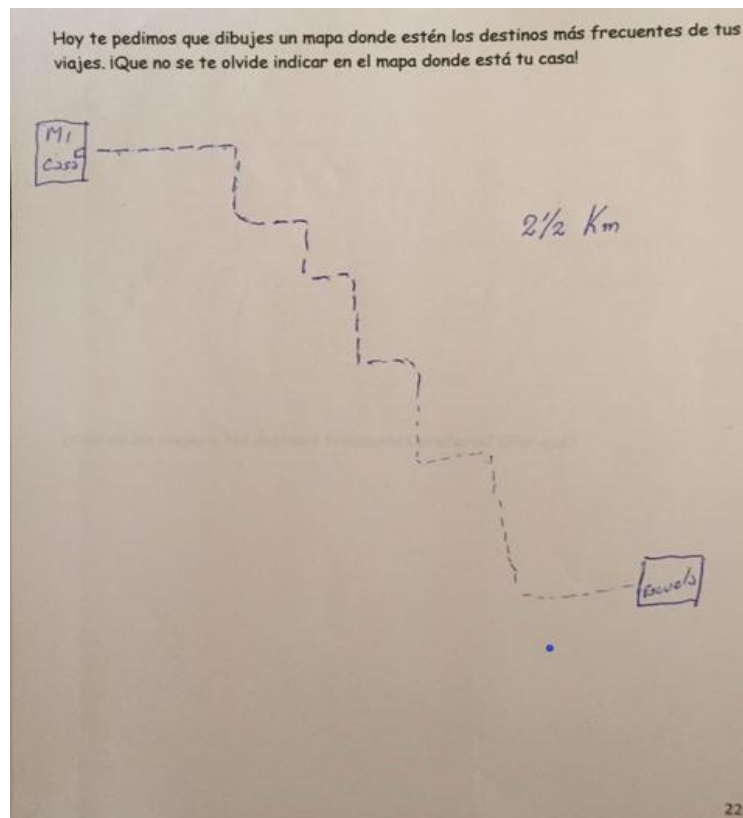


Imagen 4. “Mapa de destinos frecuentes” realizado por Pelusa, viajante que desde hace 13 años tiene el mismo destino de trabajo y horarios, realizando su desplazamiento en bicicleta.

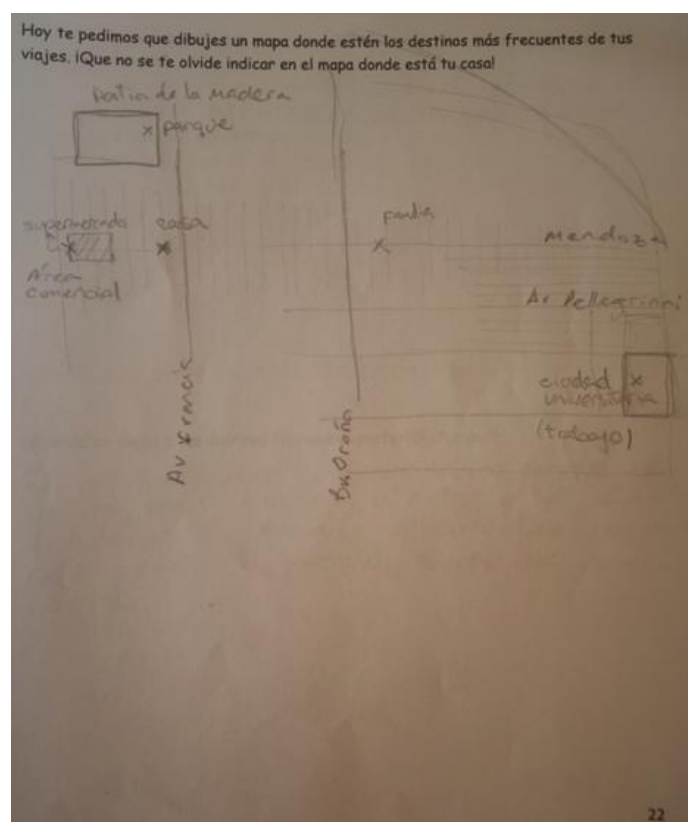


Imagen 5. “Mapa de destinos frecuentes” realizado por Gigi, viajante, de profesión arquitecta y urbanista, con múltiples destinos de trabajo.

La razón *trabajo* como estructurante de los viajes diarios no sólo implica la movilidad individual, sino también la familiar, cuando los constreñimientos del entorno social donde residen los viajantes implica condiciones de inseguridad y su percepción –junto a otras desventajas–. El caso de Gabriel, de 13 años, quien registra en su DV dos situaciones que dan cuenta de esta situación, y que involucran a su hermano y su mamá, en dos días y horarios distintos:

21:45 acompaño caminando a Lisandro (mi hermano de 18 años) a tomar el colectivo 141 junto c/ mi mama. 22:15hs volví, tardo mucho en venir. Después de las 20hs tardan mucho tiempo en pasar [sic.] **(Martes, 21 de noviembre de 2018; DV Gabriel).**

6 am – tuvimos que ir a la puerta a buscar a mi hermano que venía de trabajar (Córdoba y Solís) Caminando. 6:15hs –llego el colectivo y bajo mi hermano. Mi mama de ahí se fue en otro colectivo a su trab. 6:20hs – llegamos a mi casa. 7:45hs Salí para la escuela [sic.]. **(Miércoles, 22 de noviembre de 2018; DV Gabriel).**

Gabriel está “obligado” a acompañar a su mamá y a su hermano a la parada de colectivo para ir al trabajo y volver, en el barrio en el que viven; debiendo incorporar a su rutina cotidiana razones que le son ajenas –y que están prohibidas por ley–, generando una limitación a su autonomía individual. Claro que de esta situación no podemos responsabilizar a su familia. Cabe preguntarse, aunque exceda los objetivos de esta investigación: ¿Gabriel trabaja? ¿Qué representa un chico, la niñez, en términos de seguridad para familiares y extraños en barrios con las condiciones en las que vive Gabriel?

A su vez, el sistema de movilidad promovido por el PIM-Rosario en lugar de generar mayor autonomía individual como señala entre sus objetivos, reproduce las contradicciones estructurales de la sociedad rosarina por otras políticas estatales –vivienda y urbanismo, educativas, salud, seguridad, entre otras– como por las dinámicas de la sociedad de mercado –inmobiliario, laboral, por mencionar algunos–, reduciendo la frecuencia de los colectivos en las zonas de la ciudad más postergadas. La política de movilidad del PIM-Rosario, en este caso, en lugar de co-ayudar a construir seguridad ontológica en los desplazamientos de los viajantes de estos barrios con serias desigualdades sociales –aspecto central para el ejercicio de la autonomía individual y su ampliación–, refuerza las restricciones a la movilidad urbana que provienen de otros sistemas sociales, tales como: el económico, el educativo, el de género, urbano, entre otros.

Finalmente, cabe preguntarse, ¿qué sucede cuando el trabajo remunerado es una situación fuera de la rutina cotidiana? La ausencia de la razón *trabajo* formal, o su escasa

presencia, en cuanto a tiempo que ocupa en la vida cotidiana, como en los casos de las viajeras Xiomara y Vilma, respectivamente, muestra, desde las rutinas de desplazamiento, dificultades para construir seguridad ontológica. De hecho, se observa que la ausencia de razones obligatorias propias en la vida de los viajantes para desplazarse genera la búsqueda de ellas en las rutinas de otros miembros de su entorno social inmediato, como es el caso de Xiomara; o las actividades del quehacer doméstico, toman la centralidad de la rutina, hacia dentro y fuera del hogar, como se observó para las dos viajantes –Vilma y Xiomara¹⁷⁰–, y que es ampliamente tratado por la bibliografía específica (Falú, 2017).

4.1.3. “Programa de los chicos”. Llevar o buscar hijos e hijas

Para los viajantes en el rol de padre o madre desplazarse para llevar a sus hijos e hijas, generalmente menores de edad, a algún destino, forma parte relevante de sus rutinas por diversas razones. Sin embargo, de la lectura de los Diarios de viaje aparece de modo significativo que hay un sin número de desplazamientos que deben realizar, principalmente, por “*programa de los chicos –mis hijos–*”, como lo registra una viajera, mamá de un hijo de 12 años y una hija de 9 años. Programas de sus hijos que incluyen desplazamientos para ir a la escuela, cumpleaños de amigos/as, actividades deportivas, entre otras¹⁷¹. En términos generales, sucede que son los padres y madres quienes organizan sus rutinas diarias en torno a las de sus hijos e hijas¹⁷². No se observaron diferencias significativas entre padres y madres al momento de asumir esta razón de viaje; aunque debemos señalar que, por el modo en que quedó conformada la muestra –no probabilística– sólo obtuvimos información de un único viajero padre con hijos menores de edad.

Llevar o buscar a los chicos a la escuela fue la razón más mencionada por los viajantes con esta condición en época de dictado de clases de nivel primario, durante los días hábiles; implicando una alta centralidad en la estructuración de sus rutinas diarias, condicionando la realización de otras actividades a esta razón. Cuando “no hay clases”, fines de semana y receso escolar, la rutina de los viajantes adultos cambia, significativamente. La presencia de esta razón en padres y madres –o adultos responsables– es tan relevante en la estructuración de sus rutinas, que ninguno de ellos dejó de dibujar la escuela de sus hijos entre sus destinos

¹⁷⁰ Ver en este mismo capítulo, la razón *Ocio y recreación*, donde se retoma la incidencia de esta ausencia de razón *trabajo* en las viajeras, como así también en el Capítulo Quinto.

¹⁷¹ Se registraron muchos otros viajes con hijos e hijas por parte de los viajantes que son analizados en el marco de otras razones frecuentes en este capítulo, tales como: *ocio y recreación y familiares*, entre las más referidas.

¹⁷² La obligatoriedad en los viajes de esta razón, también comprende aquellos desplazamientos donde las actividades que deben realizar los adultos no pueden ser realizadas con sus hijos, como puede ser el caso de ir a trabajar. Sin embargo, este tipo de situación se dio sólo para un solo registro –un solo viaje– en los diarios de los integrantes de la muestra que tienen “chicos”.

habituales¹⁷³. Tal es así que incluso una viajera mamá, quien realizó la acción de registro en el DV durante el mes de enero, donde no se dictan clases y no tuvo estos desplazamientos obligados, la incorpora en su esquema frecuente de destinos (ver Imagen 6).

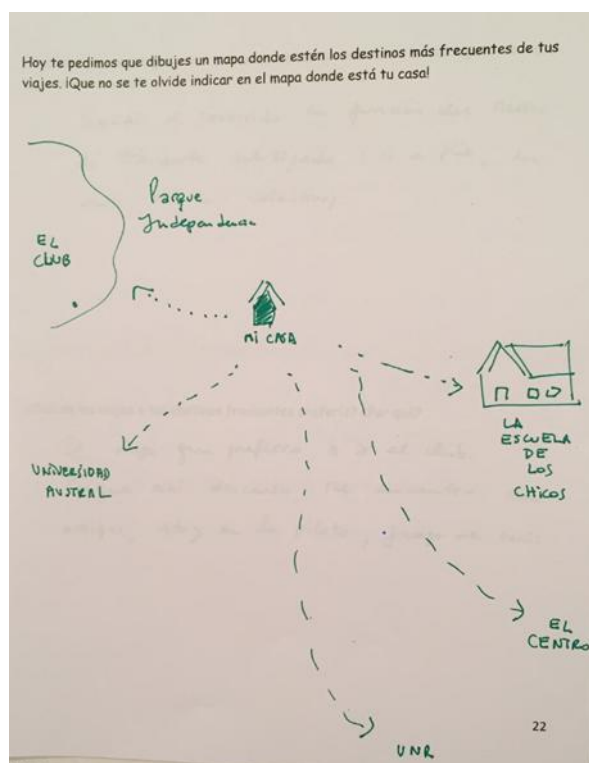


Imagen 6. “Mapa de destinos frecuentes” de una viajera que tiene hijos en edad escolar¹⁷⁴.

Santi, padre de una hija en el nivel primario; Xiomara, mamá de una hija de 5 años que “va al Jardín”; Eugenia, madre de una hija que concurre a la escuela primaria –y un hijo de 2 años– y Vilma, viajera mamá de 4 hijos en edad escolar –no precisa sus edades–, vertebran sus rutinas diarias –o gran parte de ella– en cuanto a viajes por razones de *trabajo*, actividades del *quehacer doméstico*, *salud* personal, relaciones y encuentro con la *pareja*, entre otras, en función de la prioridad que tiene el viaje de llevar o buscar a sus hijos e hija a la escuela:

Hoy el día comenzó como todos lleve a Pili a la escuela en 10’. Después de ahí me fui a comprar materiales para mi taller... **(DV Santi, papá viajero, 40 años).**

¹⁷³ Esta generalidad no se dio solamente en el caso de Eugenia, quien no realizó la consigna en su DV, dado que presenta una discapacidad visual.

¹⁷⁴ Nótese que la escuela de “sus chicos” aparece como destino frecuente claramente representado y no sólo como un “concepto” como en los otros destinos del mapa –la casa donde vive, el parque, lugares de trabajo, y el centro– y además, con un tamaño dibujado del destino mayor al resto.

A las 8 salimos como de costumbre de casa para llevar a la escuela a Abril. Luego, en auto, paramos en la garita del centro de Funes y ahí me bajé y subí al autobús que me llevó a Rosario **(DV Eugenia, 39 años, mamá viajera)**.

Las mañanas lo llevo y lo dejo (al novio), ya que al medio día la llevo a mi hija al jardín (actualmente estoy desempleada, hace poco me quedé sin trabajo)” **(DV Xiomara, 24 años, mamá viajera)**.

Santi y Xiomara no compartieron esta tarea con otras personas de su entorno durante el período que abarcó el diario de viaje –de lo que surge de sus registraciones–, lo que evidencia una mayor incidencia en la estructuración en sus rutinas. Esta característica se observa más presente en el caso de Xiomara, quien al quedar desocupada desde hacía un mes –al momento de sus registros en el DV– y no tener obligaciones propias sujeta a horarios rutinarios, realiza una descripción de las razones de sus viajes de lunes a viernes, vinculadas a actividades obligatorias de terceros de su entorno familiar, donde la actividad escolar de su hija y los horarios de trabajo de su novio, son las dos principales. Tal es así, que en los registros del día 13 de su DV, confunde su nombre –o funde su nombre– con/en la actividad de su hija: *“Igual que siempre trabajo novio, Xiomara escuela”* –cuando el nombre de su hija es otro–.

La cercanía del establecimiento escolar de los hijos al hogar, implica una menor incidencia en la rutina de desplazamientos de padres y madres; esto se observa en la descripción que realiza Vilma, al respecto:

Levantar los nenes para ir a la escuela hrs. 7:40 que le queda a media cuadra eyo ban solo y vienen solo por ser cerca su escuela. Después yo ago mis queaseres en la casa con mis otros dos nene Brandon y Lautaro. Eyo ban a la escuela a la tarde de hs.12:50 asta las hs.16:45 y lo boy a buscar yo a su hermanos...[sic]¹⁷⁵ **(DV Vilma, mamá viajera)**.

La condición de cercanía, en muchas ocasiones, estuvo vinculada en los integrantes de la muestra, a desventajas estructurales de tipo socioeconómicas o de accesibilidad de los barrios donde residen los viajeros; y con ello, si bien la duración de los viajes por esta razón es menor o hasta inexistentes para los adultos, como el caso de Vilma –nunca así para los que pertenecen a estratos medios, medio-altos o altos que siempre registraron llevar a sus hijos a la escuela, a pesar de la cercanía–, no son más que la expresión de constreñimientos estructurales que limitan las posibilidades de salir del barrio, o incluso, a cuabras de distancia

¹⁷⁵ Literal: *“Levantar los nenes para ir a la escuela hrs. 7.40 que le queda a media cuadra eyo ban solo y vienen solo por ser cerca su escuela. Después yo ago mis queaseres en la casa con mis otros dos nene Brandon y Lautaro. Eyo ban a la escuela a la tarde de hs.12.50 asta las hs.16.45 y lo boy a buscar yo a su hermanos y Lautaro sale hs 17.30 de la tarde asi mismo boy yo o los hermano a buscarlo por que yo ay dia que trabajo lunes y miércoles y viernes de hs 13 a 15 hs esos días”* **(DV Vilma, mamá viajera)**.

de su hogar. A modo de ejemplo, Gabriel, quien vive en el mismo barrio de Vilma, de estratos socioeconómicos bajos, que concurre a la misma escuela primaria que los hijos de Vilma, describe lo breve que son los desplazamientos para esta razón y la ausencia de un adulto acompañándolo, como sucede con los hijos de Vilma, a pesar de estar en 6° grado: *“Todos los días de clases voy caminando a la escuela tardo 5’ [sic.]”*; y dos días antes había registrado: *“7:58 hs sali de mi casa para ir a la escuela. 8:05 yegue. Caminando. 18:00hs salgo para ir a la Plaza GEMA 20:00hs yegue a mi casa. Fuy caminando y esta a cuatro cuadra [sic]”*.

La ausencia de la actividad escolar de los hijos modifica las rutinas cotidianas, como surgió de una entrevista con Ileana (viajera, mamá de chicos en escolaridad primaria) a raíz de una de las frases con la que concluye sus registros en el DV –quien lo completó durante el mes de enero de 2019–, donde señala: *“Por supuesto, en Marzo el diario hubiera sido muy distinto (por la época del año)”*. Este señalamiento que realiza Ileana se observa claramente en la rutina de otro viajante –Santi–, cuando las clases de su hija concluyen al mediar la tarea de registrar en su DV (día 9 de los 17 días que comprende), un martes 18 de diciembre de 2018 (Ver Imagen 7). A partir del día siguiente, suceden cambios significativos en su rutina diaria que se reflejan en los registros que hace en el DV: desaparece la referencia a su hija como razón de sus desplazamientos, y no solamente para *“llevarla al jardín”*; se reorganizan sus viajes cotidianos sobre el horario de la tarde, cuando antes se centraban durante la mañana –que era el horario escolar y donde sumaba otras actividades obligatorias, generalmente, referidas al *trabajo*–, y se da un aumento significativo de viajes referidos a razones de ocio y recreación. Santi lo describe del siguiente modo, en varios registros: *“hoy mi única salida fue a caminar por Oroño...7PM”* (20 de diciembre de 2018); *“Fui al centro...me bajé en la Plaza Sarmiento...caminé desde allí, recorriendo negocios...ya eran las 5:30 de la tarde”* (21 de diciembre de 2018).

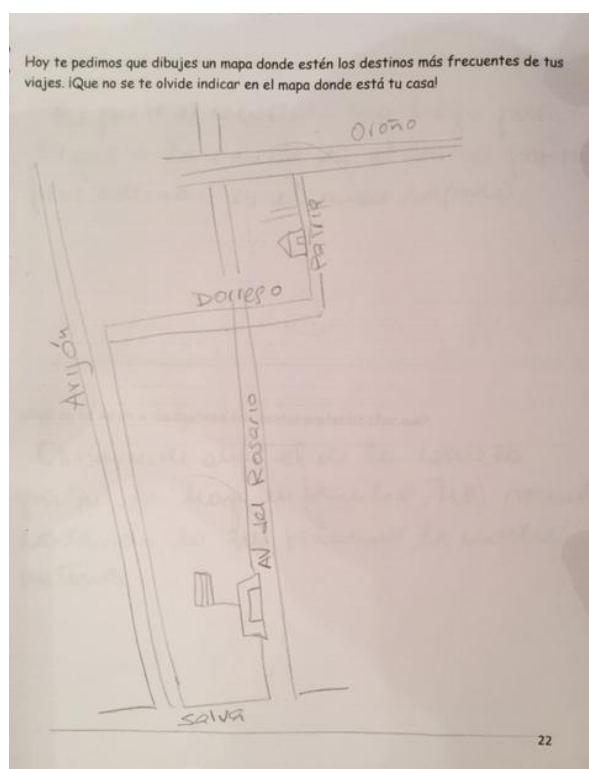


Imagen 7. “Mapa de destinos frecuentes” de Santi, viajero papá, en el cual se evidencia la centralidad que tiene la razón de llevar su hija a la escuela en sus rutinas diarias a partir de dibujar solo dos destinos, el edificio escolar y el hogar donde reside.

Si comparamos estos últimos registros con el que fue citado más arriba perteneciente a Santi¹⁷⁶, la ausencia de la obligatoriedad de la acción de llevar a la hija a la escuela, permite la emergencia de otras razones, de rasgos autónomos, con un predominio de los viajes como experiencias solitarias (Augé, 2009), abandonando definitivamente el plural en sus descripciones de viajes hasta el final del DV, salvo en una ocasión –su desplazamiento en familia a la casa de sus padres por *Nochebuena*–. Esto se observa en la modificación del medio de movilidad priorizado para sus desplazamientos, pasando de la centralidad del “auto” (como expresión de un nosotros), siempre utilizado para “*dejar a Pili en la escuela*”, a la centralidad de moverse “a pie” o en “colectivo” y solo. El cuerpo, otro cuerpo –el de su hija–, emerge como un constreñimiento a la autonomía individual, que no se reduce a la experiencia de tener que moverse con un otro, sino en cuanto a la manera de experimentar el viaje. En este último sentido, del registro de los días siguientes a la finalización de las clases, se observa una mayor atención al entorno del viaje y otros viajeros que aparecen en distintas sedes y zonificaciones en sus viajes, más reflexivo sobre sí mismo en relación con los modos de

¹⁷⁶ “Hoy el día comenzó como todos lleve a Pili a la escuela en 10’. Después de ahí me fui a comprar materiales para mi taller...[sic.]” (DV Santi, papá viajero, 40 años).

viajar, apareciendo repetidas veces la percepción de que viaja más “*tranquilo*”, como él lo define.

4.1.4. “*Mandados*” y “*hacer trámites*”. *El quehacer doméstico*

El grupo de razones referidas a tareas del *quehacer doméstico*¹⁷⁷, se distinguen en dos tipos, aquellas referidas a *mandados*, y las vinculadas a *hacer trámites*.

Las razones vinculadas a *mandados* –denominación que surge de registros de viajeros en los DV– abarcan las definidas como *compras esenciales de la casa*, por uno de los viajeros, en referencia a la obtención de alimentos, bebidas y medicamentos, en diversos destinos: “*supermercados*”, “*carnicería*”, “*verdulería*”, “*almacén*”, “*panadería*”, “*kiosco*”, “*rotisería*”, “*heladería*”, principalmente, según lo relevado en los diarios de viaje. Siguiendo con el criterio de esencialidad, hay viajes referidos a acciones del hogar que parecen menores, pero son tan esenciales como alimentarse o curarse, como “*salir a tirar la basura*” o “*sacar a pasear el perro*”, entre las más nombradas.

También aparecen *mandados* relativos a lo que podemos definir como “compras no-esenciales”, tanto para la gestión de la casa, tales como “*ir a comprar el diario*” o adquirir elementos en la perfumería; como de compras personales, desde “*lentes para sol en una óptica*” hasta ropa o regalos para familia y amigos, entre otras.

Generalmente, los viajes vinculados a mandados, y principalmente, para compras esenciales de la casa, se realizan a poca distancia del hogar, en un radio de pocas cuadras; y en muchas ocasiones, como razón complementaria de algún viaje que tuvo otra razón de tipo obligatoria, como: ir a trabajar, llevar o traer hijos/as a la escuela, estudiar, por mencionar las más usuales; y así lo manifiestan algunos registros de viajeros:

Al salir de trabajar 19:50hrs decidí volver caminando a casa...pasé por una pescadería donde me detuve a hacer una compra... **(Lucila, viajera barrio Centro)**.

Viaje en colectivo a la Siberia¹⁷⁸..., al regresar a las 13hrs aprovecho para ir de compras, en general de alimentos **(Pablo, viajero barrio Centro)**.

10hs fui caminando 10 cuadras hasta la casa de mi amigo (15´). 11:30hs volví caminando. A las 5 cuadras (7´) paré en una verdulería, hice las compras y seguí caminando el resto de las cuadras hasta mi casa (10´) **(Gigi, viajera barrio Echesortu)**.

¹⁷⁷ Vilma, viajera de 31 años, las denomina “*queaseres en la casa*”, que podría haber sido también utilizado; sin embargo, el significado brindado por la viajera refiere, principalmente, a tareas realizadas dentro del hogar.

¹⁷⁸ Ciudad Universitaria de la Universidad Nacional de Rosario, donde dicta clases.

Los fines de semana, en cambio, los *mandados* toman la centralidad en los viajes e incluso en las rutinas diarias, llegando en ocasiones a ser el único desplazamiento realizado en el día. Pamela, viajera de barrio Independencia, registra: “*Domingo de supermercado. Camine solo 2 cuadras hasta el super en la esquina de mi casa*”. También está el caso de Pablo, quien señala para un día sábado: “*Sólo hice viajes para ir al super, y a la verdulería. 5 minutos de viaje ida y vuelta en cada caso. Todos a pie. Hago las compras por el barrio...*”; o Santi, un día domingo relatando sus viajes: “*Fui solo al kiosco de la esquina a comprar una gaseosa*”.

Por otro lado, el tipo de razones vinculadas a “*hacer trámites*”, enmarcadas en los viajes del quehacer doméstico, abarcan tareas como: hacer bancos, pagar impuestos en Rapi-pagos o similares, retirar plata en cajeros, ir a la obra social, asesoría profesional –“*ir de la contadora*”–, concurrir a dependencias públicas –“*Distrito Sur*” (sede descentralizada del gobierno municipal)–, entre otras. Estos viajes, a diferencia de los *mandados*, se realizan generalmente en días hábiles –de lunes a viernes–; y están vinculados con desplazamientos a la zona central de la ciudad de Rosario. Tal es así, que aparecen registrados en algunos diarios de viaje como “*ir al centro*”¹⁷⁹. Además, salvo para un caso y con un solo viaje en los diecisiete días de su DV, es una razón predominantemente asociada a las mujeres, cuyo estrato socio-económico es: medio, medio-alto o alto. Tal es la relación de este tipo de razón con el género femenino que la denominación de *hacer trámites* es tomada de los propios registros que hacen las viajeras, de diferentes edades, en sus diarios de viajes –nunca los viajeros–, como vemos a continuación:

Hoy fui al centro a hacer trámites. En Colectivo **(Ileana, 44 años, día 5)**.

...Tenía que resolver unos trámites... **(Marcela, 68 años, día 5)**.

...Camino 1 cuadra por Oroño hasta el lugar donde tengo que realizar unos trámites **(Gigi, 31 años)**.

Los rasgos de la estructuración de las rutinas en torno a las razones de los *quehaceres domésticos* presenta diferencias significativas cuando los viajantes están expuestos a constreñimientos materiales que dificultan la accesibilidad, y más aún, cuando los constreñimientos estructurales referidos a las condiciones socioeconómicas son desventajosos.

Vilma, viajera de 31 años, es uno de los tantos casos de contradicción estructural de la ciudad de Rosario, quien al vivir en el barrio “*Ludueña –solís y la vía [sic]*”, un asentamiento

¹⁷⁹ Si se vuelve a la razón de viaje *llevar o buscar hijos e hijas*, en la Imagen 6 se podrá observar como la viajera dibuja como un destino frecuente en su mapa “*El Centro*”, en referencia a la zona central de la ciudad de Rosario.

precario de casillas al borde de las vías del ferrocarril¹⁸⁰, junto a sus cuatro hijos, y pertenecer a un estrato socio-económico bajo, estructura sus rutinas de “*queaseres en la casa[sic]*”, en gran parte, en torno a constreñimientos de accesibilidad espacial reforzado por constreñimientos estructurales –estrato socioeconómico bajo–. Por ejemplo, en cuanto a la razón de viaje extendida entre las mujeres, como es la de *hacer trámites*, vinculadas a la zona central de la ciudad –“*El centro*”– y que es realizada por aquellas que pertenecen a los estratos económicos medios y altos, no forman parte de su vida cotidiana.

Para Vilma, la distinción de días hábiles y fines de semana, dictada por la obligatoriedad de razones viajes –trabajar, llevar o traer chicos/as a la escuela, entre otras–, que inciden en otros viajantes para decidir cuándo realizar los mandados en sus rutinas diarias, no es significativa frente a las que imponen las condiciones de accesibilidad espacial de su barrio y vivienda. Por el contrario, las razones obligatorias provistas por los diferentes sistemas sociales que conforman la estructura social quedan afectadas, e incluso suspendidas, por las condiciones climáticas que dificultan los desplazamientos debido a la baja calidad de infraestructura en el barrio –calles de barro, inundaciones de las proximidades, que se llueva la casilla, no poder llegar “secos” a destino, entre otras–. Estas condiciones resignifican la noción de lo obligatorio en cuanto a las razones de los viajes; los constreñimientos materiales a los que está sometida la viajera, tienen más incidencia en sus prácticas de movilidad que los constreñimientos estructurales provistos por otros sistemas sociales. Esto se observa en uno de los registros de su DV, referido a un desplazamiento para hacer compras esenciales de la casa, un día hábil –jueves 11 de octubre de 2019–, en el cual, a diferencia de los días anteriores donde registra varios de sus viajes y el de sus hijos a la escuela, señala: “*por la lluvia no se sale a ni un lado solo aser mandados para comprar a dos cuadra de casa y traigo lo que tengo que usar para cosinar [sic]*”. Lo primero que queremos señalar es, como la obligatoriedad dada por el constreñimiento estructural del sistema educativo en la rutina familiar queda suspendida por el constreñimiento material de accesibilidad de la ubicación de la vivienda y el barrio. A su vez, se fortalece la condición de “esencial” del mandado para los alimentos de ese día, incluso más que para Pablo –viajero de quien tomamos la designación y quien se ubica en un estrato socio-económico medio o medio-alto–, en tanto que la diferencia de estratos socio-económicos entre ellos no le permite a Vilma el acopio de alimentos como si a Pablo.

¹⁸⁰ Vilma, en una entrevista, menciona que una de sus aspiraciones era poder comprar una casilla a unos escasos metros de la suya para poder aprovechar el resguardo de la sombra que brinda un eucaliptus durante los meses de verano.

En este sentido, es válida una breve reflexión. Las condiciones de accesibilidad de los entornos donde residen los viajantes habilitan o restringen los márgenes de autonomía individual en las prácticas de movilidad, para cuestiones esenciales –comer, curarse– o de tipo obligatorias, como el derecho a la educación, necesarias para el desarrollo en y de una sociedad democrática. Estas condiciones y su persistencia refiere a la inacción del Estado –agentes de gobierno y técnicos–, en tanto política estatal¹⁸¹, en áreas distintas a las de movilidad, como causa central; abonando a las contradicciones estructurales, en tanto se niegan –por omisión– principios de estructuración social vitales. En el caso de nuestra investigación, se está atentando contra el principio de autonomía individual que promueve como objetivo principal –junto a otros– el PIM-Rosario implementado por el Estado Municipal, y que, por ejemplo, la EOD/2008 invisibiliza dado que sólo cuenta desplazamientos superiores a 500 metros.

4.1.5. “Me vino a buscar mi papá”. Lo familiar

Las causas de los viajes referidos a *familiares*, fueron divididos en dos categorías: *familia nuclear* –padres, hermanos/as, hijos/as– y *parientes* –familia de segundo grado: abuelos/as, tías/os, nietos/as, otros–. Esta distinción se hizo necesaria a fin de visibilizar la diferencia en las razones de viajes con relación a la edad de los viajantes, rasgo relevante de la variable corporalidad; que como señalamos en el Capítulo Segundo, la muestra de esta investigación abarca de los 13 a los 68 años.

La edad implicó, generalmente, aumento en la densidad de relaciones familiares posibles en cuanto a tipo de razones de viaje –mayores posibilidades de viajes a familia nuclear y parientes cuanto más edad tenga el viajante–. A modo de ejemplo, Fiorella, viajera de 18 años, quien vive con su familia nuclear, y Federico, 18 años, quien también vive con su familia nuclear, no registraron ningún viaje en los diecisiete días con este tipo de razones; mientras que Eugenia, 39 años, viviendo en pareja y con un hijo y una hija menores de edad, registro cuatro (4) viajes; Xiomara, 24 años, vive con una hija menor de edad, registró diecisiete (17) viajes; Lucila, 28 años, quien vive sola, registró siete (7) viajes, y Santi, 40 años, convive y tiene una hija menor de edad, registró dos (2) viajes por estas razones.

En relación al género, se observó que las mujeres, salvo una de ellas (Fiorella), mencionaron al menos un viaje cuya razón fue la familia nuclear o parientes en sus diarios de

¹⁸¹ Ver en Capítulo Primero la distinción desarrollada entre “política estatal” y “política pública”.

viajes; mientras que, en el caso de los viajeros, la mitad no refirió ningún viaje con esa finalidad durante el período.

Los fines de semana y feriados, generalmente, se incrementan los viajes por estas razones, que están más vinculadas a lo recreativo¹⁸²: comida familiar, cumpleaños, salir a caminar con familiares que vinieron de visita a la ciudad, entre otras actividades. Pablo (47 años), por ejemplo, registró: *“Hoy es el día en que se conmemora la soberanía argentina sobre Malvinas. Al ser un día feriado, fui a casa de mis padres...”*; o: *“Al ser día domingo, utilizo el auto para ir a almorzar a casa de mis padres”*. A su vez, Gigi (viajera, 31 años), los dos sábados que abarcó el período de registrar en el DV, señala, para el primero: *“19:30hrs 10’ en auto como acompañante voy a una cena familiar”*; y para el segundo: *“13hs salí y tomé el colectivo para ir a un almuerzo familiar”*.

Los días hábiles, en cambio, lo familiar aparece referido a desplazamientos por otros fines, tales como, dejar a los hijos al cuidado de un integrante de la familia –abuelos/as, suegra, otros– o resolver asuntos de los quehaceres domésticos esenciales –retirar alguna compra de alimentos o medicamentos, o pago de impuestos–, principalmente.

En los estratos bajos o medio-bajos esta razón de viaje tiene su singularidad, en la medida que esta organización de la rutina se reproduce, en parte, con menores distancias recorridas e incluso, al punto de la “inmovilidad” de los viajantes (Gutierrez, 2009). Como en la gran mayoría de las razones de viaje, los itinerarios son más cortos para estos estratos –no necesariamente más breves–, y Gabriel lo registra también para cuando visita a alguien de la familia un día domingo: *“Hoy me fui a la casa de mi tía a la 5:30hs a toma mate. 20hs volvimos a mi casa, todo caminando porque queda 1 cuadra [sic]”*. En el caso de Vilma, los encuentros que tuvo con su familia durante los dos fines de semana marcan una acentuada inmovilidad, en tanto que se dieron en su casa o en inmediaciones a su hogar, como ella lo narra para un día domingo: *“Hoy fue un día muy lindo por estar con mis 5 hijos estar con eyo es lo mas lindo que me puede pasar... [sic]”*; y un día viernes: *“me fui ala casa de mi hermana a pasar el día con ellos con mis hijos y pasar un dia en familia...boy caminando por que esta a media cuadra [sic.]”*. Vilma cambió esta regularidad en su rutina de encuentros familiares solo en una oportunidad, debido a que tuvo que desplazarse hasta el hospital a ver a su hermana internada; para lo cual tuvo que tomar dos colectivos para llegar. Fue el de ella el único registro en todos los Diarios de viaje donde se da esta situación de “trasbordo” de colectivos, que en parte muestra que las distancias en los viajes no insumen los mismos

¹⁸² Ver en este Apartado, el punto *Almacenes, teatros y charlas TEDx. Del ocio y la recreación*.

tiempos; o, dicho de otro modo, la brevedad de un viaje urbano no está dado por la distancia del trayecto, sino por los recursos económicos que posea el viajante.

Las distintas edades de los viajeros implicaron, también, una significativa diferencia en cómo se entiende el viaje por razones familiares, y junto con ello, las posibilidades de autonomía individual de esa acción. Esta situación se observó cuando la razón del viaje *familia nuclear* sucede para hijos menores de edad con padre y madre que no conviven juntos, vinculado con otra razón antes desarrollada, la de *llevar o buscar hijos e hijas a algún destino*¹⁸³. Nuestro viajante de la muestra más chico, con 13 años, con sus padres separados, quien vive con su madre, y según él nos relata en la presentación del DV: “*Mi papá tiene otra familia con otra mujer, viven en V.G.Gálvez*”¹⁸⁴, *lo veo los fines de semana*”, registra la situación de la siguiente manera: “*20:15hrs me vino a buscar mi papá en auto y no llevo a su casa con mi hermano llegamos 20:35hrs me quede a dormi [sic.]*”. Por otro lado, una viajera mamá de la muestra, con una hija de 9 años y un hijo de 12 años (un año menos que nuestro viajero más chico antes citado), describe la misma razón del viaje de los siguientes modos: “*Después llevé a los chicos a la casa de su papá...*”; y en otro día señala: “*Después en taxi hasta mi casa, y busqué a los chicos*”. El entendimiento y la autonomía implicados en esta situación evidentemente son diferentes según edad y rol. En primer lugar, desconocemos si nuestro pequeño viajero de la muestra –como los hijos de nuestra viajera mamá– elige la razón de este viaje, su recorrido y modalidad. Generalmente, quedan reducidos los menores, en muchos viajes cotidianos, a cuerpos pasivos –como lo define Sennett (1997)– de la acción de moverse en la ciudad; llevados de un lado para el otro, según las necesidades, obligaciones y deseos de los adultos. La viajera mamá, por su parte, así lo transmite en sus registros como acto de su voluntad, en donde su hijo e hija son “llevados” o “buscados”. Posiblemente, el registro de nuestro viajero más pequeño en su DV sintetice la posibilidad de experiencias encontradas en este ámbito de la vida familiar, al describir un viaje con su padre, que para el segundo pudo haber tenido un sentido recreativo y para el primero de obligación, “*decidir ver cómo estaba la ciudad no lo decidí yo sino mi padres [sic.]*”.

4.1.6. “Salida de pareja”. La intimidad afectiva

La razón de desplazamiento *pareja*, o lo que usualmente se denomina, como lo hizo uno de los viajeros, “*salida de pareja*”, no apareció registrado en los Diarios de viaje de

¹⁸³ Ver en este Apartado, el punto <<Programa de los chicos>>. *Llevar o buscar hijos e hijas*.

¹⁸⁴ Hace referencia a Villa Gobernador Gálvez, una localidad colindante con la ciudad de Rosario, a unos 15 km de donde reside Gabriel.

ninguno de los cuatro viajeros (tres hombres y una mujer) que forman parte de la muestra que declararon estar en condiciones de convivencia. Esta razón de viaje fue registrada por aquellos viajeros que no están en condición de convivencia, y se lo hizo vinculada a las palabras de “novio/a” y “amigo/a”; palabras que no fueron utilizadas indistintamente al interior de cada Diario de viaje, sino que cada viajante adoptó una y la mantuvo para registrar esa razón a lo largo de todo el período. Sin embargo, hay que mencionarlo, el uso de la palabra “amigo/a” en los registros, también manifestó claro-oscuros en la memoria de quienes hicieron esos registros.

Un dato significativo es que, de los viajeros que no están en condición de convivencia, ninguno registró en su DV desplazamientos por esta razón, aunque las hubo –como nos manifestó uno de los viajeros en una entrevista posterior–. Es decir, solo fue una razón de desplazamiento para las viajeras en misma condición. Para el caso de las mujeres, sólo una de ellas usó el término “novio” en su Diario de viaje en varias ocasiones, como se puede observar en este registro: *“A la tarde volví de mi suegra a buscar a mi novio”*.

Denominar de “amigo/a” a la razón vinculada a desplazamientos para el encuentro de relaciones de intimidad afectiva –retomando la definición planteada por Giddens (1998) e Illouz (2007)–, se confirmó a través de entrevistas y conversaciones posteriores; aunque, sin embargo, también reconocieron un número de esas viajeras, que el sentido dado a esa palabra en sus registros no fue en todos los casos ése. Mientras una de ellas para mencionar el encuentro con su pareja entrecomillaba siempre la palabra <<amigo>>, como en este caso: *“20:50 tomo colectivo...para ir a la casa de mi <<amigo>>...[sic.]”*; otra, no pudo distinguir, sorprendida, el sentido que tenía cuando la usaba en sus registros. Esta situación, como la no registración por parte de los viajeros, no permitió estimar la extensión con la que aparece en la rutina de estas personas esta razón como generadora de desplazamientos; además que este modo de registrar puede ser interpretada con una intención de invisibilizar este tipo de razones de viajes, que analizamos más adelante.

Si bien fueron solo las mujeres quienes registraron esta razón en sus desplazamientos, es de destacar que cuando se observan los “Mapas de destinos frecuentes” –que se les solicitó que realizaran en sus Diarios de viaje–, ninguna de ellas lo indicó en su dibujo o esquema. No lo hizo la viajera quien refiere asiduamente al “novio” como razón de sus desplazamientos en relación a ir a la casa de él (ver Imagen 8); ni aquellas que usaron el término “amigo/a”, aunque algunas reconocieron estar en pareja o verse frecuentemente con alguien, para el período de sus registros cuando se las entrevistó.

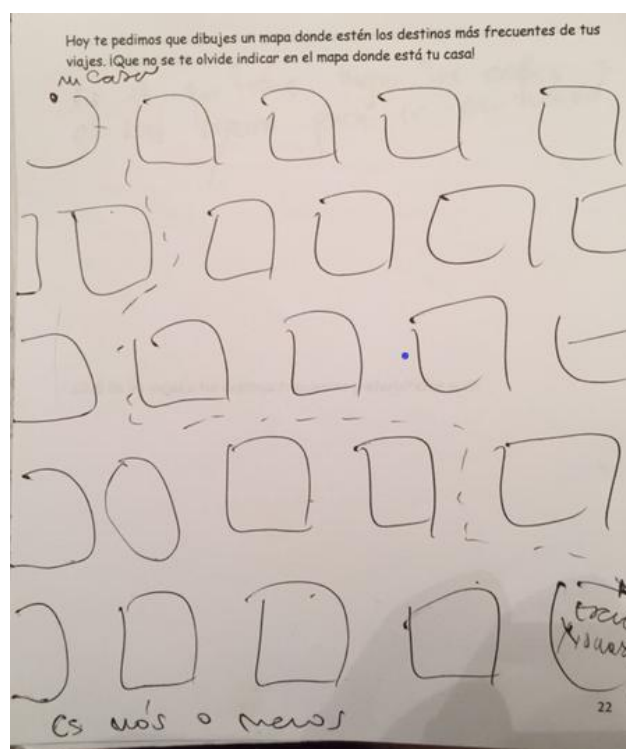


Imagen 8. “Mapa de destinos frecuentes” de viajera que utiliza la definición “novio” en sus registros cotidianos.

Las singularidades de esta razón de desplazamientos y su registración –o ausencia de ellas, como en el caso de algún viajero– habilita a un análisis que excede los objetivos de nuestra investigación; sin embargo, nos proponemos hacer algunas consideraciones generales sobre algunos aspectos de esta experiencia de desplazamiento entre género y ciudad, en clave performativa. El carácter performativo aplicado al campo de la movilidad, enmarcado en la tradición que inician autores como Erving Goffman (2009) y Victor Turner (1988), entre otros, supone analizar, como lo propone Walter Imilan, ¿cómo los sujetos son agentes activos en la producción del espacio de la movilidad? Y, ¿cómo el espacio –urbano, en nuestro caso– los produce como sujetos móviles? Para ello, hay que poner atención, señala Imilan, a las “capacidades de re-recreación de la cultura cada vez que ciertos contenidos culturales son puestos en escena para ser comunicados”, específicamente “desde la performatividad de los actos del habla [Turner]...y del texto (Barthes)... (que) ilumina el carácter creativo del hacer concreto de las personas” (Imilan, 2017:148-149). El instrumento Diario de Viaje nos permite esta aproximación, junto con la perspectiva interpretativa que Marcus, desde la etnografía multilocalizada o móvil¹⁸⁵, propone, al indicar “seguir la metáfora” que aparece en el relato del viajante. Vale decir, construir la trama desde “el ámbito del discurso y de las modalidades de pensamiento, la circulación de signos, símbolos y metáforas...Esta modalidad implica

¹⁸⁵ Ver la problematización en cuanto a etnografía multilocalizada o móvil en el Capítulo Segundo de esta tesis.

intentar trazar las relaciones y sustentos sociales...que están más claramente vivas en el lenguaje” (Marcus, 2001:119).

En estos términos, los registros de las viajeras sobre sus desplazamientos por la razón *pareja* bajo la palabra “*amigo/a*” puede ser interpretado como una “metonimia poética” que implica a su vez, una “metonimia ritual”, en los términos de Sennett, quien utiliza estos conceptos para explicar el lugar del cuerpo femenino en las polis griegas, sobre los tejados y cabañas, según eran significados por las fiestas de Adonis y Tesmoforias, respectivamente, en los registros de Pericles. La metonimia poética “consiste en sustituir una palabra por otra...es algo así como arrojar un manto sobre los significados originales” de las palabras (Sennett, 1997:78); que puede expresar a su vez, como en este caso de las viajeras rosarinas, una metonimia ritual. Es decir, la expresión “*amigo/a*” está expresando la utilización del espacio urbano para realizar cambios en los significados de los cuerpos; posiblemente, autonomizando el cuerpo femenino del designio patriarcal. Aparentemente, y a modo de hipótesis, hay una nueva performance del espacio urbano a partir de distintas y/o nuevas experiencias de los cuerpos femeninos en la ritualidad de la vida cotidiana en cuanto a intimidad afectiva –pareja y más allá–.

La metonimia “*amigo/a*” para las relaciones de intimidad afectiva – de pareja u otras–, fue utilizada por las viajeras en ambos sentidos que propone Sennett. Por un lado, adoptó el modo poético, cuando una de las viajeras utiliza el entrecomillado <<amigo>>, arrojando así, un manto sobre el significado socialmente aceptado –original– de la ritualidad de una pareja frente a su propia experiencia de esa situación. Sin embargo, también puede estar interpretado como mención de una nueva ritualidad –metonimia ritual– de intimidad afectiva en el encuentro con otros cuerpos en el espacio urbano, principalmente, el cuerpo masculino en los casos de nuestra investigación –según lo que surge de lo declarado por las viajeras– como se evidencia en el relato de la viajera que no podía distinguir en sus registros cuando refería a desplazamientos por razones de pareja y cuando no al usar la palabra “amigo”. O, incluso, la misma viajera que utiliza y reconoce en la palabra “amigo”, sus razones de desplazamiento para encontrarse con su pareja, a qué tipo de intimidad afectiva refiere.

Para finalizar, no deja de llamarnos la atención que los viajeros, en cualquiera de las condiciones –convivencia o no convivencia– no hayan registrado este tipo de razón en sus Diarios de viaje; e incluso, invisibilizándolo, como surgió de la entrevista a uno de ellos –que señalamos anteriormente–. Quizás lo que hasta hoy era “normal” empiece a ser patológico en la masculinidad, ejemplificando un rasgo de las sociedades patriarcales, donde expresar

emociones y sentimientos en la gente de a pie era más “correcto” al género femenino que al masculino. Sin embargo, así como la mujer, interpreta Illouz (2012), a partir del trabajo de Anthony Giddens, *Transformaciones de la intimidad. Sexualidad, amor y erotismo en las sociedades modernas* (1998), a través de la creación del amor romántico y su desvinculación de la ética religiosa pudo ganar autonomía individual a partir del siglo XVIII (Illouz, 2012:22-23), la dimensión afectiva y emotiva es un aspecto de la vida cotidiana donde la experiencia de lo masculino podría ampliar sus márgenes de autonomía, en principio, no siendo invisibilizadas por los propios actores¹⁸⁶.

4.1.7. “Las actividades con el cuerpo”. El ejercicio y deporte

Esta razón está vinculada a actividades de desplazamiento donde el ejercicio de la corporalidad es la intencionalidad central declarada por el viajante; posiblemente, una síntesis, que no es una simplificación, es como lo define Lucila –viajera–: “*las actividades con el cuerpo*”; entre las que se destacan, “*fui al gimnasio*”, “*trotar por el parque*”, “*running*”, “*partido de tenis*”, “*clases de tenis*”, “*a remo*”, “*ir a la practica* (de futbol) [sic.]”, “*caminata en la plaza*”, “*jugar a la pelota*”, entre otras. Vale aclarar que no toda actividad que implique ejercitar el cuerpo está incorporada en esta razón; por ejemplo, “*salir a andar en bicicleta*” –algunas pueden entrar en el campo del ocio recreativo (Elias y Dunning, 1992)–. Por lo tanto, en esta razón –o razones– sólo hemos incorporados las que implican la práctica de un deporte –entendido como competencia física reglamentada, tal lo definen Elías y Dunning (1992:31)– o el fin principal es ejercitar el cuerpo según lo que declaran los propios viajeros –o se interpreta–, priorizando el criterio metodológico inicial de este apartado (Glaser y Strauss, 1967; Cipriani, 2013).

Ejercitarse o practicar deportes para los viajeros sucede en sus rutinas, en ocasiones, con regularidad durante la semana, como nos cuenta Gabriel: “*Me buscó el profe para ir a practicar* (futbol)”; Ileana, “*Me fui a mi clase particular de Tenis*”; o Lucila, quien registra mismo horario de ir al gimnasio durante los días hábiles de la semana “*12:40hrs*”. En otras ocasiones, estas actividades suceden de modo más anárquico en la rutina, como lo describe Jerónimo, debido a cuestiones meteorológicas: “*el día fue hermoso. Ameritó hacer ejercicio*”.

¹⁸⁶ En esta razón de viaje, quizás más que en otras, por el uso de metonimias, metáforas e invisibilizaciones que los viajeros generaron, el DV expresa su condición de registro público; y esto a su vez evidencia cuánto de lo íntimo sucede en el espacio público, como así también la conexión que ejerce la movilidad cotidiana, como acción pública, entre acciones privadas en espacios privados. Todo lo dicho define la condición política central de la práctica de moverse en la ciudad.

al aire libre”; o el mismo Gabriel, cuando coincide con amigos en la plaza para “*jugar a la pelota*”.

Es una razón referida al disfrute por la ejercitación o la práctica de un deporte: “*me encanta...la gimnasia, bailar, correr, pedalear*”, registra Lucila; en otras, más identificado a la fuerza de un mandato auto-impuesto que, generalmente, tiene relación con condicionantes sociales, como lo manifiestan Gigi y Jerónimo, cuando una de las consignas del Diario de viaje les preguntaba cuál había sido el viaje más importante de su día, y ambos señalan lo siguiente:

El único que hice fue salir a trotar. Es muy importante cortar de esta manera los días de trabajo intenso (**Gigi**).

Considero al más importante viaje al N°3. La elección radica en el lugar esencial que elijo otorgarle a la actividad física por un lado y el realizarlo bajo el sol (considerando que casi no estoy bajo su luz en casi ningún momento del día por trabajo/estudio) (**Jerónimo**).

En términos generales, esta razón para viajes diarios no se reduce a una mera dimensión “kinésica”, sino que la ejercitación y la práctica del deporte en las sociedades actuales son resultado y espacios públicos para la manifestación de emociones –“emociones abiertas”–, en tanto que liberan al individuo de las estructuras sociales y de autocontrol altamente racionalizadas, como lo señalan Elías y Dunning (1992:83)¹⁸⁷. Este sentido puede observarse en los dos registros de los viajeros antes citados –Gigi y Jerónimo–, en quienes el ejercicio aparece como un paréntesis o un límite a la dinámica de los sistemas obligatorios de la vida cotidiana: trabajo y educación. A los fines de los objetivos de la investigación, estas razones de viajes, si adoptamos las interpretaciones de Elías y Dunning, serían una manifestación de autonomía individual en la vida cotidiana en la dimensión emotiva del actor.

Sólo algo menos de un tercio –seis (6) viajeros– de la muestra registró en su DV realizar ejercicio o practicar deportes durante todo el período; donde hay una proporción mayor de mujeres, casi la mitad de las que componen la muestra (4 sobre 9), que realizan traslados con esta intención, en tanto que, los varones, no alcanzan a un tercio (2 sobre 7). Además, en términos generales, las viajeras realizaron mayor cantidad de viajes semanales en sus rutinas por esta razón, frente a los viajeros; y fueron, a su vez, bastante estructuradas en cuanto a horarios y días de llevar a cabo las prácticas durante la semana, y más

¹⁸⁷ La complejidad que tiene la ejercitación en las sociedades actuales, son las que han dado lugar a la emergencia de “la sociología del ocio y la sociología del deporte” que plantean Elías y Dunning (1992:29), y que permitieron fundar en esta investigación las diferencias encontradas en las registraciones de los viajeros entre las razones *ejercicio y/o deporte y ocio y recreación* –desarrollada más adelante–.

específicamente, en días hábiles. Los viajeros se mostraron más anárquicos en cuanto a días y horarios –aunque la muestra es mínima para hacer un análisis–. Si utilizamos los criterios de Elías y Dunning para analizar la disposición de las razones *ejercicio y deporte* en la estructura de rutinas, las viajeras encuentran en la ejercitación un modo de generar instancias de autonomía individual en espacios públicos más que los viajeros, en la medida que se permiten expresar sus emociones, de modo más “abierto”, por fuera de las estructuras de racionalización presentes en la vida cotidiana. Generalmente, la forma en que lo hacen es comprometiéndose a horarios y días fijos para realizar estas actividades, como clases de tenis, partidos de tenis, asistencia al gimnasio, o ir a remar, entre otras actividades. A su vez, a la luz de la teoría de la estructuración, esta rutinización de la acción de ejercitarse en la vida cotidiana de las mujeres estaría expresando autonomía individual. Poder darse un espacio pautado en la rutina, donde liberar emociones en espacios públicos colonizados por la racionalidad, evidencian una estrategia de autonomización al interior de la trama espacio-temporal de actividades obligatorias –estudio, trabajo, quehaceres domésticos, cuidado de las hijas e hijos, por citar las más registradas– en las viajeras. Es significativo, entonces, la diferencia que hay, en cuanto ausencia de registros de estas razones con relación a los viajeros. Una vez más –como en la razón *intimidad afectiva*¹⁸⁸–, se nos aparece la idea de que la dimensión emotiva y afectiva de la vida cotidiana que estaría expresada en el ejercicio y el deporte, tal como lo señalan Elías y Dunning, está más vedada al género masculino que al femenino; y con ello, los márgenes de autonomía en este sentido.

Todos los que realizan traslados por esta razón son personas menores de 45 años, es decir que es una actividad que no alcanza a los adultos mayores, generalmente. Sin embargo, debemos destacar que cuando a uno de los viajeros, Pelusa de 64 años, se lo entrevistó con posterioridad a que completara el DV, reconoce que los fines de semana suele salir a correr o caminar al Parque Alem; pero en el período no lo había realizado por problemas de salud¹⁸⁹.

La discapacidad permanente en los viajantes en este aspecto se expresó como una condición de exclusión de este tipo de razón; tanto Federico como Eugenia, no registraron desplazamientos con centralidad en estas intenciones. Evidentemente, si el ejercicio y la práctica del deporte es una estrategia para generar autonomía individual, los constreñimientos corporales siguen siendo significativos para su despliegue. Una frase que registra Federico, nos parece que expresa esta situación: “*Prefiero el viaje de ir desde mi casa hasta Tucuman y Crespo caminando. Porque realizo ejercicio y en viaje para ir a kinesiología [sic.]*”. La

¹⁸⁸ Ver en este Apartado, el punto <<Salida de pareja>>. *La intimidad afectiva*.

¹⁸⁹ Ver en este Apartado, el punto <<No estaba para pedir un médico>>. *La Salud y su falta*.

discapacidad permanente se la observa, incluso, como un constreñimiento mayor que cualquier otra limitante social –contradicción estructural–, de tipo socioeconómica, educativa, de capital espacial, para mencionar alguna. Si comparamos los casos de Gabriel (13) y Federico (18), el primero presenta en su vida cotidiana desventajas en todos los aspectos estructurales antes señalados –socioeconómicos, educativos, de capital espacial en sus lugares de residencia, entre otros–, con relación al segundo, pero ninguno de estos aspectos, le impide llevar adelante actividades deportivas en su cotidianidad.

Con respecto a las condiciones socioeconómicas de los viajeros se observa que, salvo para el grupo etario de los adolescentes –Fiorella y Gabriel–, quienes pertenecen a estratos bajos y medio-bajos, como es el caso de Vilma y Xiomara –quien además está desocupada–, no registraron desplazamientos para ejercitarse.

4.1.8. Almacenes, teatros y charlas TEDx. Del ocio y la recreación

La razón *ocio y recreación* está vinculada con las actividades que salen de la obligatoriedad de la rutina de la vida cotidiana, es decir, lo que Elías y Dunning definen como “esfera de la sociabilidad” (Elías y Dunning, 1992:156). Estos autores se interrogan: “¿Y las rutinas? ¿Podríamos vivir una vida constantemente rutinizada sin enclaves recreativos?” (1992:135). Las acciones recreativas son aquellas que interrumpen las restricciones civilizatorias de las rutinas de los viajeros, que permiten dar mayor lugar a la dimensión afectiva con cierta espontaneidad –“emociones abiertas” y “sentimientos”– en el hacer individual y/o en el interactuar con otros, frente al proceso de racionalización creciente incorporado a la vida diaria¹⁹⁰, como lo señala esta viajera –Lucila–: “*Siempre que voy al almacén me quedo conversando porque lo tomo como el momento de <<distracción>> o si estoy muy saturada voy con la excusa de comprar algo y me divierto un rato charlando con los chicos [sic.]*”.

Esta razón de viaje refiere a “tiempo libre (que) puede dedicarse al ocio en el sentido de ocupación libremente escogida y no pagada, “escogida principalmente por el placer que proporciona” (Elías y Dunning, 1992:88); que pueden darse de forma espontánea durante las

¹⁹⁰ “Estas características comunes indican la función que tales actividades recreativas cumplen en sociedades altamente diferenciadas y complejas. En estas sociedades, mientras, por un lado, las rutinas de la vida, sea pública o privada, exigen que la gente sepa contener con fineza sus estados de ánimo y sus pulsiones, afectos y emociones, por el otro, las ocupaciones durante el ocio permiten por regla general que éstos fluyan con más libertad en un espacio imaginario especialmente creado por estas actividades, el cual en cierto modo trae a la memoria aspectos de la realidad no recreativa. Mientras en el caso de ésta última el espacio permitido para la expansión de los sentimientos es achicado o confinado en compartimientos especiales, las actividades recreativas están diseñadas para invocar directamente a los sentimientos de las personas y para excitarlos, si bien en diferentes maneras y con diferente intensidad” (Elías y Dunning, 1992:57).

obligaciones de la rutina, rasgo diferente con la razón *ejercicio y deporte*, como el registro de la viajera antes citado –Lucila–, u organizadas con anterioridad para un día y hora, como algunas de las que enumeran otros viajantes: “*al Anfiteatro del Parque Urquiza (charlas TEDx)* [sic.]”, “*al Hipódromo del Parque Independencia (Festival Bandera)*”, “*Teatro en mi mismo barrio* [sic.]”. Estas actividades, también pueden estar rutinizadas, como un recreo planificado o previsto semanalmente. En cualquiera de sus formas, son actividades que buscan el placer en la recreación de las emociones y sentimientos dentro de ciertos límites sociales y “nuestra propia consciencia”, lo que Elías y Dunning denominan “emociones lúdicas” (1992:93).

Estas actividades de ocio, son tan diversas que en ocasiones mientras para muchos puede implicar una parte monótona de sus rutinas diarias para otros es un recreo para las emociones, como registra Santi: “*viajar en colectivo de vez en cuando esta bueno, puedo ir mirando por la ventanilla, descubro locales nuevos, voy sin tensión*”. Son viajes que pueden estar asociados a experiencias individuales, como relata Ileana: “*me gustó el paseo hasta el parque, porque es un momento de tranquilidad*”; o también, en grupo, como relata Gabriel –junto a su familia–: “*fuy a un restaurant y comimo salmon crudo con papas, no me gusto* [sic.]”; o Gigi: “*viajé como acompañante en auto hasta una reunión de amigos en un club*”.

No siempre la actividad recreativa está en el destino, en ocasiones, puede ser el propio desplazamiento aquello que permite dar espacio a las emociones y liberar los sentidos, como señala Walter: “*salí a pasear, distraerme escuchando música*”; y también Fiorella, cuando describe el viaje que más prefiere del día: “*De la escuela al gimnasio o al revés ya que puedo ir en bici y me gusta mucho andar ya que podés disfrutar del aire libre, desconectarte un poco y de paso hacer ejercicio* [sic.]”.

En términos generales, todos y todas las viajantes registraron actividades recreativas en su DV¹⁹¹. Sin embargo, en términos generales, las viajeras registraron mayor cantidad de viajes semanales, y diversidad de actividades por razones recreativas y de ocio que los viajeros. Esta situación puede tener relación con una cuestión de género; sin embargo, también encontramos que, en la muestra, la gran mayoría de las mujeres adultas –salvo una– no está en situación de convivencia –solteras, en pareja o viudas–, mientras que en el caso de

¹⁹¹ Dentro las actividades de *ocio y recreación* podrían estar comprendidas, siguiendo los lineamientos de la obra de Elías y Dunning, aspectos de las razones de viaje por *intimidad afectiva* o *familiares* desarrollados específicamente en otros puntos del presente Apartado; como también, algunas de las razones de *ejercitación y deporte*. Sin embargo, esta última razón, en la obra de Elías y Dunning, sí tiene su propia especificidad en el análisis que realizan, lo que nos brindó un marco conceptual para analizar lo que aparecían en los registros como experiencias diferentes en los viajantes, a fin de no abandonar el criterio metodológico general adoptado para el apartado.

los varones adultos están conviviendo, salvo dos de ellos –y uno tiene 13 años–. Cuando se toma este condicionante, entonces, la diferencia de cantidad y diversidad de actividades para esta razón, es similar para ambos géneros.

En términos de edad, se observa que la cantidad y diversidad de actividades por esta razón disminuye notablemente en adultos mayores, como Elías y Dunning lo señalan: “en nuestras sociedades grandes cantidades de personas llevan una vida totalmente rutinaria, completamente anodina...no sólo entre los ancianos, en quienes la falta absoluta de esparcimiento es bastante frecuente” (1992:136). Las actividades para estos viajeros están referidas a caminatas por el parque o el encuentro con la familia en el ámbito doméstico –principalmente, hijos/as–. Si lo comparamos con los viajeros adolescentes y jóvenes, se observa, en cambio, una gran densidad de desplazamientos referidos a: asistir a recitales, encuentro con amigos/as -en bares, en casa de fines de semana o cumpleaños–, ir al teatro o al cine, salir a un restaurante a comer con la familia o con los hijos e hijas, principalmente –además de los que se mencionaron para los adultos mayores–.

Con relación a las singularidades que presentan los grupos etarios, estas no corren para los viajeros que poseen discapacidades permanentes; en este caso, es más similar al de los adultos mayores. Tanto Federico –18 años– como Eugenia –39 años–, registraron en los diecisiete días del DV, un (1) viaje y tres (3) viajes, respectivamente; mientras que Marcela –68 años– y Pelusa –64 años– registraron para misma extensión de período, dos (2) viajes cada uno. Ahora, si comparamos a Federico y Eugenia con otros viajeros de sus edades de la muestra, el mínimo de desplazamientos por esta razón es seis (6) y el máximo doce (12), para mismo período de tiempo. Sumado a que, en el caso de Eugenia, ninguno de estos desplazamientos fueron solitarios, como sí lo hace habitualmente bajo la razón obligatoria de ir a trabajar; acá se abre, en parte, un interrogante frente a la interpretación en cierto grado positiva que Elías y Dunning hacen frente a las actividades recreativas en tanto que habilitan liberar –autonomizar– la dimensión afectiva del individuo de la racionalización creciente, que se expresa en forma de una rutinización monótona (1992:95). Las actividades ociosas no siempre conectan con emociones placenteras. En el caso de individuos con “ciertos” cuerpos, lo recreativo implica emociones y sensaciones de incertidumbre o temor, prefiriendo la “monotonía” como instancia de autonomía, en su forma de seguridad ontológica (Guiddens, 2015 [1984]).

La pertenencia a diferentes estratos socioeconómicos de los viajeros se detectó que condicionó, en parte, el tipo de actividad recreativa, como lo señalan Elías y Dunning: “Los tipos de sociabilidad como forma de pasar el tiempo libre difieren mucho, por lo que se ve, de

una capa social a otra” (1992:91). En el caso de los viajantes de la muestra fue llamativo que quienes están en los estratos socioeconómicos medio, medio-alto y alto no utilizan, generalmente, el espacio doméstico de un tercero –salvo casas de fin de semana– para realizar actividades de este tipo, sino que las realizan, preferentemente, en espacios públicos: shopping, parques, club, bares, restaurantes, cine, plazas, entre otros¹⁹². Entre los viajantes que están en los estratos bajo y medio-bajo, los desplazamientos para las actividades de tipo ociosas se dieron, principalmente, en espacios domésticos, casa de familiares o amigos. Vilma –estrato socioeconómico bajo– lo registra del siguiente modo: *“me fui ala casa de mi hermana a pasar el día con ellos. con mis hijos y pasar un dia en familia por que ase tiempo no lo asiamos pero pasar un día con eyo fue lo mas lindo [sic.]”*¹⁹³. Este constreñimiento económico no opera del mismo modo para el caso de los adolescentes en los estratos bajos y medio-bajos, en la medida que se observa que lo recreativo está asociado a lo lúdico, al juego, y estos se realizan en espacios públicos de las inmediaciones de sus hogares, plazas y parques, entre otros, como registra Gabriel, permanentemente.

Las razones que podemos dar por estos cambios, desde el marco específico de investigaciones sobre niñez y adolescencia –aunque casi excluyentemente de trabajos en otras regiones y escasos sobre Latinoamérica, pero nada específico a nuestros objetivos de investigación (Cortés-Morales y Christensen, 2017)–, donde las actividades recreativas lúdicas –y deportivas– forman una parte significativa de las rutinas diarias, están relacionadas a una multiplicidad de constreñimientos estructurales y materiales, que tienen que ver con, por un lado, escasos recursos económicos que imposibilitan llevar adelante estas actividades en instituciones privadas que requieren del pago de una cuota –clubes y academias, entre otras–, o sociabilizar en otros espacios como cine, teatro, shopping, por mencionar los más habituales en grandes zonas urbanas. Por otro lado, los espacios domésticos son generalmente más reducidos que en los estratos superiores, con una mayor densidad de integrantes que conviven por metro cuadrado, que conduce a las actividades lúdicas fuera del hogar para las edades de niñez y adolescencia. Todos estos constreñimientos pueden implicar a su vez que, las

¹⁹² Al ser el DV un instrumento que se utilizó solo para registrar las razones de desplazamientos por la vía pública, y no para contar las actividades que se realizan dentro del hogar, no podemos dar cuenta de qué manera se experimentan estos espacios. Sin embargo, en ocasiones aflora información sobre cómo es vivido por los viajantes lo doméstico. Para esta razón específica, lo recreativo pareciera ser entendido como algo ajeno al espacio doméstico, no así el ocio, para los viajantes de estratos medios, medio-alto y alto. Una registración que nos pareció significativa en este sentido, fue la que refiere Jerónimo, viajante de estrato medio, quien es uno de los más activos de la muestra en cuanto a cantidad de viajes diarios, y quien registra que estuvo todo el día domingo en su casa, y finaliza señalando: *“No utilicé el domingo para ninguna actividad recreativa sino que aproveché para descansar y más que nada, ponerme al día con las lecturas de la facultad”*.

¹⁹³ Ver en este Apartado, el punto <<Me vino a buscar mi papá>>. Lo familiar.

percepciones que los adultos tienen del riesgo que corren los menores a su cargo por estar en la vía pública – accidentes de tránsito, pedofilia, violencia, entre otros– sea, i) diferente de los estratos más altos (Murray, 2009; Pain, 2006), ii) que se asuman conscientemente las consecuencias con resignación o, iii) que haya un grado de alienación frente a los peligros. Por algunos indicios que hay en los diarios de viajes de Gabriel y Vilma –pertenecientes a los estratos: bajo y medio-bajo–, que profundizaremos en próximos capítulos, la última de las hipótesis se presenta como falsa –siempre en los términos de nuestra muestra, que es no probabilística–, en tanto que tienen consciencia de los peligros en su desplazarse y estar en la vía pública¹⁹⁴.

Finalmente, la situación de desocupación laboral implicó una baja registración de viajes para actividades ociosas, como fue el caso de Xiomara, con sólo dos viajes, proporción similar a las de adultos mayores o viajantes con discapacidad permanente. Los autores Elías y Dunnning señalan que cuando hablamos de ocio debemos pensarlo con una especificidad propia vinculada a actividades distintas de las obligaciones rutinarias, y que puede ser pensadas en las sociedades actuales, bajo la dicotomía ocio-trabajo remunerado –aunque no es la única– (1992:95). Sin embargo, nos preguntamos, habiendo observado la totalidad del diario de viaje de Xiomara, qué posibilidades hay de que un individuo pueda realizar actividades recreativas –o desplazamientos por esa razón– cuando se carece de trabajo remunerado, como ella registra: “*actualmente estoy desempleada, hace poco me quedé sin trabajo*”. En este sentido, las posibilidades de autonomía emocional, al menos en los términos que las actividades recreativas lo habilitan, parece que se estructuran en una relación de dependencia con actividades obligatorias del mundo del trabajo, convalidando la concepción de integración –sistémica y social– de la teoría de la estructuración: “Integración se puede entender de suerte que suponga reciprocidad de prácticas (de autonomía y dependencia) entre actores o colectividades” (Giddens, 2015[1984]:64).

4.1.9. “No estaba para pedir un médico”. La salud y su falta

La salud como tema, pero su falta como problema de los viajeros, fue una razón importante en la organización de las regionalizaciones de los viajantes en esta investigación, reflejadas tanto en los Diarios de viaje como en entrevistas posteriores. La falta de salud, además de causas que obligan a los viajeros y viajeras a trasladarse, también acarrea ausencia

¹⁹⁴ Ver en este Apartado el punto, <<Venía de trabajar>>. *Viajes monótonos y viajantes ausentes*, donde Gabriel comenta los viajes que debe hacer junto a su madre y su hermano cuando ellos van a trabajar por cuestiones de inseguridad.

en la interacción social, tanto cuando la misma es permanente –discapacidad– como cuando se da de modo temporal. Ambas condiciones de salud se registraron en las rutinas diarias; como también, otras que están asociadas al campo de la salud, no así, a la noción de enfermedad. Este tipo de viajes surgió de la entrevista que le realizamos a Santi, quien nos comentó lo relativo al uso de hormonas de forma periódica –mensual– desde que inició su proceso de transicionar, que le implica un control o supervisión médica de modo continuo.

La razón salud está vinculada a visitas de tipo ocasionales, referidas a situaciones de enfermedad temporal y de tipo programadas, debido a enfermedades crónicas –discapacidades permanentes, y/o tratamientos prolongados o permanentes–. Las visitas, en cualquiera de sus tipos –ocasionales o programadas–, se registraron bajo dos modalidades, por un lado, consultas a profesionales de la salud especificando a la disciplina que pertenecen: “*kinesiólogo*”, “*médico*”, “*dentista*”, “*dermatólogo*” y “*psicólogo*”, entre otros; y por otro lado, indicando la asistencia a instituciones de salud, tales como: “*sanatorios*”, “*hospitales*” y “*centros de salud*” –públicos–, entre los más mencionados. Los viajes por esta razón aparecen siempre referido a temas de salud propios de los viajantes; salvo en un caso, Vilma, quien cuenta que fue al “Hospital Baigorria” a visitar a su hermana que estaba internada –que se mencionó anteriormente–.

En términos generales, se observa que los viajes de tipo ocasionales están más presente en las rutinas del género femenino que masculino –de tres a uno según los registros–; principalmente, bajo la modalidad de haber concurrido a distintos especialistas. En cuanto a la razón *salud* vinculada a enfermedades crónicas o tratamientos prolongados –tipo prolongadas– no se encontró una diferencia significativa en cuanto al género.

La ausencia de salud, en términos de enfermedad o discapacidad, condición que no deja de ser una construcción social, afectaron de manera significativa la estructuración de las rutinas de los viajantes. Los casos de los viajantes Pelusa y Federico, y sus registros en sus DV, son los que lo evidencian de manera más significativa en la muestra. En el caso de Pelusa, su situación de dolencia temporal la conocimos a través de una entrevista surgida a partir de la curiosidad que nos generó el escaso nivel de detalle en su DV, a la vez que presentaba numerosas consignas sin desarrollar, al momento de comenzar su lectura y análisis. En la entrevista, él nos explica que la escasez de registros en su DV se debió a haber estado enfermo durante la casi totalidad del período: “*por eso no figuran ahí otros viajes, porque fueron quince días que estuve encerrado* [en referencia a su casa]” (Comunicación personal, 11 de enero de 2019, Rosario).

En Federico, en cambio, la ausencia de salud se presenta como una discapacidad permanente que afecta específicamente la dimensión motriz del cuerpo, al padecer una paraparesia espástica familiar, por lo que debe seguir un tratamiento kinésico de larga duración que lo obliga a viajar al consultorio del profesional tres veces por semana –lunes, miércoles y viernes– por la tarde. La razón *salud* predomina en la estructuración de su rutina de desplazamientos, al igual que la razón referida a ir a la facultad¹⁹⁵. Esta estructuración en sus itinerarios se traduce en que, de los dieciséis (16) viajes usuales que realiza de lunes a viernes, seis (6) viajes implican ir al kinesiólogo, y los restantes diez (10), asistir a clases¹⁹⁶. En su vida cotidiana, además de tener bajas oportunidades de interacción social, gran parte de ellas se basan en entornos de instituciones de salud; la mayoría de las interacciones suceden como condición de razones obligatorias de viaje que es excepcional frente a los otros viajantes de la muestra. Tal es así que, incluso Eugenia, quien sufre una discapacidad visual permanente, la razón *salud* en sus viajes no apareció ni una sola vez referida en su DV.

Volviendo al caso de Pelusa, que como situación de enfermedad es más generalizable, presenta tres aspectos en cuanto a la alteración de su rutina. El primer aspecto es que, a pesar de estar enfermo, la razón *salud* nunca apareció como causa de viaje para visitar un médico –o haber sido visitado por uno–, distinto a la condición de obligatoriedad que tiene para Federico esta razón. El segundo, y más notorio, refiere que, si bien suspendió todo el resto de sus desplazamientos rutinarios, mantuvo los viajes por la razón trabajo durante todo ese período. Él mismo dice en la entrevista posterior: *“No estaba para pedir un médico, entonces yo me tomaba un ibuprofeno, me venía (al lugar de trabajo hace referencia), me daba para 2 o 3 horas de laburo, me tomaba otro, y tiraba. Llegaba a mi casa, y me metía a la cama”* (Comunicación personal, 11 de enero de 2019, Rosario). El último aspecto, relacionado con el segundo, es que el significativo acotamiento de su rutina por estar enfermo, implicó suspender todos los viajes diarios salvo el vinculado al trabajo. Esto expresa –como en otros casos de viajantes que observamos razones anteriores de viajes– la relevancia de los sistemas sociales obligatorios para la estructuración de la vida cotidiana en desmedro de aquellos desplazamientos generados por sistemas sociales de no obligatorias. Las sendas diarias de Pelusa “padecieron” un acotamiento de la extensión en cuanto a la cantidad de razones que fueron suspendidas –diarias y semanales–, implicando situaciones de ausencia en instancias de interacción social, que él definió como “encierro” –en su casa y “metido en la cama”–. Tal

¹⁹⁵ Ver mayores precisiones en este Aparatado, en el punto *Escuela y Facultad. Razones de estudio*.

¹⁹⁶ Ver en este Capítulo, la Imagen 3 “Mapa de destinos frecuentes” de Federico, la fuerza estructurante en la rutina que tienen estas dos razones.

fue la reducción de su vida cotidiana por la razón enfermedad que, en la entrevista, él mismo se tomó la tarea de narrarnos su rutina habitual cuando está sano, evidenciando los lugares y razones donde estuvo ausente en esos quince días: hace tres veces a la semana “entrenamiento” –lunes, miércoles y viernes corre o camina tres kilómetros o 30 minutos–, realiza mandados casi todas las tardes –trabaja por la mañana–, ir en bicicleta a la playa del club los fines de semana junto con “su mujer”, y salir a caminar, entre otras. Si traducimos estos viajes a razones, refieren al: *quehacer doméstico, ocio y recreación, ejercicio y deporte, callejeo*¹⁹⁷, entre las más citadas.

Pelusa, finalizando la entrevista, sobre el porqué de los pocos registros en su DV, y funcionando el Diario de viaje como un espejo que le devuelve una imagen de la vida cotidiana que no desea –como lo percibimos a lo largo de toda la entrevista–, utiliza una frase que visibiliza su entendimiento sobre su experiencia de enfermedad, y que en parte, alcanza a dar cuenta de la rutina de Federico, sin él conocerlo, en términos de restricción a la autonomía individual: “*Trato de no quedarme en casa. Trato de que la silla de rueda no me tire. Le estoy escapando a la silla de ruedas –risas- [sic]*”.

4.1.10. “A la noche fuimos a la iglesia”. Razones religiosas

La identidad religiosa en la Argentina alcanza al casi 90% de la población (Grimnson y Karasik, 2017:159); sin embargo, la religión como práctica ritual fuera del hogar implicó un número reducido de viajes a lo largo de toda la muestra. Significativamente, fue una razón de desplazamiento exclusivo de las viajeras; no lo hizo, según sus registros, ninguno de los viajeros.

De las nueve mujeres que comprende la muestra, un tercio de ellas mencionó desplazamientos por razones religiosas durante sus rutinas. La gran mayoría de los viajes con esta intención fue llevada a cabo el día domingo, y salvo una de ellas, la acción se repitió bajo los mismos horarios y días al otro fin de semana –el modelo de DV comprende en su período de duración dos fines de semanas–.

¹⁹⁷ “...boludear todo el día, boludeo para allá, boludeo para acá. Trato de no quedarme en casa”. El callejeo aparece como una forma de viaje que no tiene destino, sí tiene una razón, pareciera en este caso vinculada a escapar de la casa, de la situación de la casa, asociado a la relación con “su mujer” pero también a una condición de pereza, encierro. Posiblemente, sea el callejeo un desplazamiento vinculado a una razón referida a una motivación/es que emergió en su experiencia cotidiana, que no pueda ser identificada y registrada racionalmente por el actor, pero que apareció en su relato como consecuencia de ese encierro –situación crítica– que significo estar en cama durante 15 días.

Como todo finde hoy ala iglesia con mis hijos a buscar la bendición que el tiene para cada uno de sus hijos que me queda a 6 cuadras boy caminando con mis hijo y venimos caminando **(DV Vilma, día domingo)**

De mi casa a la iglesia 10' **(DV Xiomara, 1er domingo)**; Salimos para la reunión de la iglesia en moto **(DV Xiomara, 2do domingo)**.

9:30-9:40 caminando de casa a la iglesia. 12:10 -12:13 en auto de iglesia a casa **(DV Fiorella, 1er domingo)**.

9:30-9:40 caminando de casa a la iglesia. 12:10 -12:15 en auto de iglesia a casa **(DV Fiorella, 2do domingo)**.

Solo una de las viajeras, Xiomara, registró dos desplazamientos por razones religiosas durante los días de semana; sin embargo, los mismos fueron durante la noche, mientras que los de los días domingos fueron durante la mañana –igual que el resto de las viajeras–.

A la noche volvimos a nuestra casa. Fui al racimo que queda en Fores y Roullon **(DV Xiomara, día miércoles)**.

A la noche fuimos a la iglesia **(DV Xiomara, día viernes)**.

Esto marca, como se observó con otras razones, la zonificación distinta de prácticas no obligatorias entre los días hábiles y de fin de semana, evidenciando que la estructuración de las rutinas individuales se da a partir de la obligatoriedad que imponen otros sistemas de la vida cotidiana –trabajo, educativo, principalmente– y no sobre la ritualidad religiosa, como sucede en otras regiones y culturas, actualmente.

Las viajeras que registraron esta razón pertenecen a edades entre los 18 años y 31 años. Dos de ellas pertenecen a estratos socioeconómicos bajo y medio-bajo –Vilma y Xiomara, respectivamente–, y la restante –Fiorella–, al estrato medio-alto. Las dos primeras están identificadas con la religión evangélica, y la última, con la religión católica; lo que no representa lo que sucede a nivel nacional con los datos de identificación religiosa, donde la religión evangélica alcanza al 7,9% y la católica al 76,5% de la población. La identificación religiosa en relación con la pertenencia a los estratos sociales de cada una de las viajeras, sumado que ningún viajero registró desplazamientos por esta razón, nos condujo a algunos interrogantes en el campo de los estudios sobre religiosidad en la Argentina (Mallimacci, 2013; Grimson y Karasik, 2017) referidos a espacios urbanos contemporáneos (Semann, 2006; Viotti, 2011), y más específicamente, sobre los “estudios feministas de religión” aportados por Mónica Tarducci (2001).

Tarducci señala que “el feminismo como movimiento social nació en los países protestantes” (2001:97), principalmente en los Estados Unidos, de mano de mujeres religiosas que buscaron el reconocimiento de nuevos roles al interior de las instituciones eclesiásticas,

privativos al modelo “androcéntrico”, que se expandirían a lo largo del siglo XX a otros campos de la vida social occidental. En torno al trabajo de Tarducci, y en vista de los datos que reunimos, nos preguntamos si la elección de la religión protestante por parte de las viajeras de estratos socioeconómicos menos favorecidos –y no así la de estrato medio–, representa para ellas una instancia de reconocimiento de derechos vulnerados frente a una sociedad androcéntrica. Ampliando la mirada en la misma dirección, y observando la ausencia de registros para esta razón por parte de los viajeros, volvemos a interrogarnos si la práctica religiosa por parte de las mujeres –cualquiera sea, aunque predominan las judeo-cristiana en nuestro caso– en sociedades con profundas desigualdades socioeconómicas y androcéntricas como la nuestra –latinoamericana–, implican un tipo de expresión de reivindicación al interior del feminismo, como lo fue a mediados del siglo XIX en la sociedad estadounidense (Tarducci, 2001).

4.1.11. “Llegué a casa”. El hogar como razón de viaje

La vuelta al hogar está cargada de significados, según los cuerpos, los lugares donde se vive y los horarios del día. Se observa en los registros de los viajantes que no es lo mismo volver al hogar en medio de la vorágine de la rutina diaria, que al finalizar las razones de la jornada.

Durante la vorágine diaria, generalmente, los viajantes mencionan en sus sendas cotidianas la vuelta a casa como un destino que “apalancará” hacia otro destino. Es una referencia breve cuando se lo registra en la descripción total de los viajes del día, para luego mencionar desplazamientos posteriores por razones obligatorias: “*Llegué a casa 15:25hs*”, “*Volvía a casa 9:55hs*”, “*Centro a casa en colectivo...13:45hs*”, “*12:30hs tomé el 145 hasta mi casa*”. Cuando el retorno a casa es el destino último de la senda diaria, se evidencia, en el registro de algunos viajantes, una dimensión recreativa de ese viaje que no está presente en otros momentos del día por la misma razón, como lo registran Lucila, Jerónimo y Eugenia:

Al salir de trabajar 19:59hs decidí volver caminando a casa, lo hice relajada observando los bares **(DV Lucila)**.

Me agrada mucho regresar desde Oroño y el río (paseo de perros) a mi casa [sic.] **(DV Jerónimo)**.

Elijo la vuelta a casa, para estar con mi familia **(Eugenia)**.

Tampoco percibimos igual sentido, emociones y sensaciones de volver a casa para todos los días en cada uno de los viajantes; no sabemos el porqué, nuestro instrumento de viaje llega hasta la puerta de sus casas y no indaga en todos los aspectos de la vida de ellos,

sólo sus desplazamientos. De lo que pudimos observar en sus registros, sí identificamos que, principalmente los días viernes, cuando la semana cargada de razones obligatorias para desplazarse concluye para la gran mayoría de los viajeros, el retorno apareció más relajado y con entusiasmo, como fue el caso de Gabriel, porque terminaba la semana escolar. No tuvo ese sentido cuando las razones obligatorias no están presentes de modo significativo en la rutina, como fue el caso de Xiomara, quien estaba desocupada y el sábado era el único día de la semana que asistía a la feria en la Quinta Luciani a vender ropa¹⁹⁸; o para Ileana, quien estaba de vacaciones cuando completó el diario de viaje, por citar algunos casos.

Esta razón de viaje fue más registrada por las viajeras que por los viajeros. Todas las viajeras en sus Diarios de viaje, al menos en una ocasión, registraron esta razón de viaje, mientras entre los viajeros más de la mitad no la mencionó –cuatro (4) de los siete (7) que componen la muestra–¹⁹⁹. Sin embargo, todos los viajeros que realizaron el “Mapa de destinos frecuentes” dibujaron su casa como lugar de origen inicial de sus viajes. Sin embargo, sólo las mujeres registraron al comienzo de cada jornada no haberla iniciada desde su casa en alguna ocasión. Esta última característica en la rutina de las viajeras tampoco fue una práctica extendida en cuanto a casos y cantidad de veces; alcanzando a dos viajeras, una de ellas lo registró en una oportunidad, mientras que la restante, no alcanzó a representar un cuarto de los días del periodo del período que comprende el DV –17 días–.

4.2. Conclusión: Las (sin)razones técnicas de la EOD/2008

La hipótesis específica que orientaba la indagación en este capítulo señala que la experiencia de movilidad, y el entendimiento asequible a cada viajante sobre esta experiencia, está principalmente estructurada por la corporalidad –género, edad y discapacidad permanente– y en segundo lugar, por condicionantes estructurales –estrato socioeconómico, nivel de educación formal, lugar de residencia habitual, ocupación y acceso a tecnologías de información–, dando lugar a distintas experiencias de autonomía, y más allá de lo planificado en las políticas públicas del PIM-Rosario, las cuales se elaboran y aplican en torno a una creciente descorporalización de quienes viajan.

Para ello, realizamos una enumeración y descripción de las razones de viajes que componen las rutinas de los viajeros de Rosario y cómo son afectadas por las variables antes

¹⁹⁸ En el Capítulo Quinto se desarrolla la dinámica que tienen las rutinas diarias en función de las razones obligatorias y no obligatorias de viajes, a partir de los conceptos de la teoría de la estructuración de: “regionalización”, “zonificación”, “sedes” y “destinos”, principalmente.

¹⁹⁹ Esta singularidad refiere, en parte, a la diferencia de esquemas de percepción de seguridad que implica moverse en la ciudad, que desarrollamos en el Capítulo Quinto y Sexto de esta tesis.

mencionadas en su desarrollo; a partir de las cuales podemos adelantar algunas reflexiones, comparando datos y apreciaciones con la EOD/2008 (ETR, 2011d), dado que esta última fue instrumento central de recolección y sistematización de información sobre los desplazamientos en la ciudad de Rosario –y Área Metropolitana– para el diseño del PIM-Rosario, como señalaron los integrantes de los equipos expertos del EMR, analizado en el Capítulo Tercero.

En primer lugar, la aproximación a la movilidad en la ciudad de Rosario desde una perspectiva de la accesibilidad que implicó principalmente, en este capítulo, la técnica del DV permitió visibilizar más razones de viajes en las rutinas cotidianas que la EOD/2008 (ETR, 2011d). Este dato lo consideramos esencial si lo que se busca como objetivo del PIM-Rosario, como expusimos en el Capítulo Tercero, es el desarrollo de la autonomía individual de los destinatarios. Tomando la misma definición de desplazamiento que la EOD/2008, es decir, entendida en función de: origen/destino, observamos once (11) razones frecuentes de viajes en los Diarios de viajes –son las que analizamos–, frente a las siete (7) razones frecuentes con las que organiza la información de viajes la EOD/2008²⁰⁰.

Por otro lado, como un dato significativo, la EOD/2008 no registra viajes que estén por fuera de la lógica origen/destino, como el “callejeo” (Le Breton, 2017), que sí fue registrado por varios viajantes –Pelusa, Jerónimo, Walter, entre otros–, donde los viajes no son motivados por un destino, sino por el simple hecho de viajar –puede observarse en la razón *ocio y recreación*–, y que uno de ellos definió como “*boludear*”²⁰¹. Bajo esta singularidad, podemos plantear que el DV permitió identificar doce (12) razones frecuentes en las rutinas de los viajantes de Rosario.

En segundo lugar, la EOD/2008 no muestra dimensiones de la movilidad de Rosario que son, en parte, las que intentamos visibilizar a lo largo del capítulo. En este sentido, la EOD/2008, señala cuando define viaje, bajo el apartado “¿Quiénes viajan?”, lo siguiente:

La cantidad de viajes diarios en el área de estudio es de 1.854.933. Éstos son realizados por el 60,1% de la población de 4 años de edad o más (732.318 personas) que hace al menos un viaje por día hábil en la región, mientras que 486.136 (el 39.9%) no efectúan ninguno. Cabe aclarar que se considera viaje a los desplazamientos de más de 4 cuadras (aproximadamente 500m); éste es un dato muy importante y está fuertemente relacionado con el diseño urbano, por lo que se deduce que casi la mitad

²⁰⁰ En este sentido, es significativo señalar que cuando se observa el *Formulario* de la EOD/2008 en él aparecen en la “Parte 4- Datos de los viajes”, en uno de los casilleros, bajo el título “Actividades en el Origen y en el Destino” veinte (20) razones de viajes (ETR, 2011d:108), que al momento de elaborarse el informe con los “Resultados de la encuesta origen y destino” ((ETR, 2011d), se los reduce a siete (7) razones; documento que es el que los expertos de los equipos técnicos del ETR declararon haber tomado como fuente de información para el diseño del PIM-Rosario 2010.

²⁰¹ Ver en este Apartado, el punto <<No estaba para pedir un médico>>. *La salud y su falta*.

de la población resuelve su vida diaria o bien desde su casa, o en las inmediaciones (ETR, 2011d:31).

Como indica el párrafo, la EOD/2008 invisibiliza, estadísticamente, las razones de desplazamiento de casi la mitad de la población de Rosario; es más significativo aún, que desconoce cuántos son esos desplazamientos invisibilizados, y si hay en ellos, razones que no han sido consideradas, y cuán importantes son para la vida cotidiana de las personas. Debe añadirse, que los datos allí expuestos sólo comprenden a los desplazamientos en “días hábiles” –como lo expresa el párrafo citado²⁰²–, ausentando los registros de desplazamientos de fines de semana y feriados, que sí son considerados en el DV. Esto incide, por ejemplo, en los resultados publicados en la EOD/2008 (ETR, 2011d) sobre la proporción de los viajes por razones obligatorias –trabajo, estudio, salud– y razones no obligatorias –“todos los demás motivos”– de los desplazamientos que se realizan en la ciudad; datos a partir de los cuales se define la frecuencia de transporte público en la ciudad, donde por ejemplo, descienden las frecuencias de colectivos los días fines de semana y feriados²⁰³. Al desconocer que los fines de semana aumenta la realización de viajes por razones no obligatorias, como lo observamos en varias razones aquí analizadas, *ocio y recreación, familia, religión*, entre otras, se restringen posibilidades al desarrollo de la autonomía individual en aspectos de la vida diaria, en la medida que la frecuencia del TUP se reduce. Afectando, además, con esta acción sobre el medio de movilidad más masivo del PIM-Rosario –TUP–, principalmente, a quienes pertenecen a los estratos socioeconómicos bajos y medio-bajos, que menos disposición de medios de movilidad poseen, ampliando no las distancias, pero si la brevedad de los viajes urbanos, incidiendo fuertemente en la accesibilidad de las personas.

La ausencia de los datos a partir de cierta cantidad de metros recorridos (menores a cuatros cuadras o 500 metros) y tipo de día antes citados en la EOD/2008, invisibiliza en el diseño de la política pública de movilidad del PIM-Rosario –como sistema experto– a personas como Gabriel, viajero de 13 años que vive en el barrio Ludueña de Rosario de estratos socioeconómicos bajos, quien realizó el día hábil²⁰⁴ 14 de noviembre del 2018 seis (6) viajes, por tres razones diferentes, que ninguno supero los 500 metros de desplazamiento; sin

²⁰² En el “Capítulo 2. Desarrollo de la encuesta origen/destino 2008”, en el modo de relevamiento de la información y la descripción de los instrumentos utilizados, más precisamente el “Formulario 4”, se aclara lo siguiente: “Dirigido a recolectar información sobre las características de cada uno de los que hicieron los integrantes del hogar de 4 años de edad o más durante el día hábil anterior inmediato a la entrevista...” (ETR, 2011d:14).

²⁰³ En parte, este dato, vuelve a evidenciar el sesgo ingenieril y abstracto de la práctica de viajar de los equipos técnicos del EMR que diseñaron el PIM-Rosario, como expusimos en el Capítulo Tercero.

²⁰⁴ Señalamos lo de día “hábil” dado que son los únicos que cuentan para el relevamiento de información de la EOD/2008.

embargo, uno de esos viajes fue para ir a la escuela, donde, además, almorzó en el comedor escolar. También invisibiliza a Federico, viajero de 18 años, quien vive en el barrio Pichincha de la misma ciudad, quien presenta una paraparesia espástica familiar que le dificulta caminar con “normalidad”, y que el día domingo 11 de noviembre del 2018 realizó un solo viaje a las 11:00 hs. hasta la esquina de su casa a comprar el diario²⁰⁵; uno de los cuatro viajes que durante todo el período del DV salió de su rutina plagada de razones obligatorias de desplazamiento –facultad y kinesiología–, y el único que fue a pie de esos cuatro.

Tal como lo plantea la teoría de la estructuración, hemos identificado que la rutina es una percepción que aparece en el entendimiento de los viajeros (Giddens, 2015[1984]). Se la observó, casi exclusivamente, referido a lo tedioso de la vida cotidiana y su monotonía, relativo a las razones obligatorias de viajes, como *trabajar, estudiar, llevar y traer hijos e hijas y quehaceres domésticos*, principalmente. A menudo se encuentra que los viajeros en los días hábiles, y más aún, cuando avanzan en la segunda semana de registros del DV, abreviaciones en las descripciones de los desplazamientos, generalmente en la primera consigna de cada día²⁰⁶ –dado que es la única que se repite durante los 17 días–, como señala una viajera –Ileana–: “*No detallo duración de estos viajes porque son recorridos que ya describí en días anteriores*” (día 8 del DV, Lunes). Aunque hubo casos más extremos de tedio, como el de otra viajera –Xiomara–, entre otros viajeros, quien registró: “*Como todos los días*” (día 11 del DV, Jueves). La rutina, como repetición, también se notó en los registros de algunos viajeros a través de una sistematización creciente en la forma de exposición de los registros de sus desplazamientos diarios. Completar el DV aparece también en el orden de lo rutinario, además de evidenciarlo.

La percepción de la rutinización como algo monótono y tedioso no se encuentra en el entendimiento de los viajeros asociado a razones no obligatorias de viajes, tales como *ocio y recreación, ejercicio y deporte, familia*, entre otras. Vale decir que hay una comprensión de lo que es rutinario para los viajeros referido a aquello que no es recreativo, más próximo a lo propuesta por Elías y Dunning (1992) que a la noción de Giddens (2015[1984]); quien, este último, lo relaciona a cualquier tipo de desplazamiento repetido, independientemente del sentido del agente. Analizando lo que entienden los viajeros en relación a la dinámica de sus

²⁰⁵ Al haberse realizado un día “no hábil”, y menor a cuatro cuadas, tampoco es relevado por la EOD/2008.

²⁰⁶ A continuación, la consigna primera para los diecisiete (17) días que comprende el período del DV: “*Contanos todos los viajes que hiciste hoy, desde el punto de partida al de llegada, detallando en qué medio hiciste cada viaje (a pie, bici, colectivo, auto, taxi, remis, etc.). No te olvides de anotar cuánto tiempo duró cada viaje y en qué momento del día lo realizaste. ¡Recordá que podés mandarnos una foto de tus viajes, sin olvidar contarnos de qué se trata! (Para tener en cuenta: ir a la esquina, de un vecino/a o a hacer un mandado, también cuentan como un viaje)*”.

rutinas, desde la perspectiva de la teoría de la estructuración en la que la vida cotidiana se organiza en prácticas bajo relaciones de autonomía y dependencia; y sin apartarnos de lo señalado por Elías y Dunning, donde el ocio y la recreación están fuertemente relacionado con liberar emociones y sentimientos de la persona, identificamos que, aquellos viajes que suceden por razones recreativas en la rutina aparecen en el entendimiento de los viajantes como un espacio de autonomía individual, asociado principalmente, a los aspectos emotivos y afectivos de la experiencia al desplazarse frente al proceso de racionalización creciente incorporado a la vida diaria. Esta percepción en los viajantes vale tanto para la rutinización en términos semanales como diaria –zonificación–, como se observó en la descripción que realizaron los viajantes en distintas razones. Una de ellas, que consideramos significativa, es la razón de “regresar al hogar”, en la cual el registro de algunos viajantes de su vuelta a casa en el medio de las actividades de la jornada en los días hábiles, y cuando lo hacen al finalizar el día, una vez terminadas las obligaciones diarias, cambia; mostrando esta contraposición de sensaciones y emociones. El registro en el DV de Lucila sintetiza esa contraposición de sensaciones y emociones que implica regresar a casa durante las obligaciones del día –como un apalancamiento para lo que sigue–, y habiéndolas terminado:

Vuelvo 13:15hs a casa (S.Lorenzo y Roca) y 13:40 voy hasta Catamarca y Ov.Lagos a trabajar, llego 14hs. Regreso a casa 20:32 hs vuelvo caminando por Catamarca me gusta mucho la zona, la vuelta es + tranquila así que puedo ver bien el barrio, cómo me gustaría vivir por ahí[sic.]

La experiencia de Lucila, entre otras, desde el marco teórico utilizado, bajo una aproximación a los estudios culturales del viaje, manifiestan en los términos de Clifford, que la experiencia del “llegar-allí” es tan significativa como el de “estar-allí” (Clifford, 1999:55); y sólo puede ser captada sobre la propia acción de movilidad, que permite religar sentidos – más allá de conectar orígenes y destinos–. La sensación de lo tedioso, monótono, tranquilizador, placentero de la experiencia del viaje está presente en la movilidad, e incluso, muchas veces escapa a la propia racionalización del viajante en su manera de percibir cómo se mueve en la ciudad. En el caso de Lucila, no fue posible volver caminando de su trabajo sólo porque las obligaciones del día habían llegado a su fin, sino que, además, el entorno urbano donde se lleva adelante su viaje, “el centro” de la ciudad de Rosario, fue percibido como seguro, estéticamente digno de admirar y deseable para vivir; “justamente” donde las intervenciones de las políticas públicas en movilidad del PIM-Rosario –además de las que pertenecen al campo del urbanismo y seguridad– son más amplias, como expusimos en el Capítulo Tercero. No es menos cierto, en este punto, como desarrollaremos en el Capítulo

Quinto, que son las viajeras quienes mostraron –y/o registran– una mayor una percepción sensorial y emotiva de la experiencia de desplazarse que la que poseen los viajeros.

En cuanto a la corporalidad de los viajantes sobre la cantidad de razones de viajes y la cantidad de desplazamientos, y ello, en los aspectos de la autonomía, se observa que incidieron los tres aspectos seleccionados para la definición de la muestra: género, edad y la presencia de discapacidad permanente. En este sentido, podemos señalar la presencia de diversas corporalidades que se dan en el plano de la movilidad cotidiana urbana en la ciudad de Rosario, que habilitan o constriñen a los viajantes en sus desplazamientos desde una perspectiva de la accesibilidad, incidiendo en la autonomía individual.

En términos generales, en cuanto a las razones de viajes, el género masculino registra menos razones de viajes que el femenino; dos razones menos, las cuales son: *intimidades afectivas/parejas y religión*.

En cuanto a cantidades de viajes en el período del DV, el género masculino realiza menos viajes que el género femenino, generalmente, para todas las razones de desplazamientos; sucede lo mismo si tomamos como unidad de medida de análisis de la rutina, un día o una semana. Las razones de viajes donde más se detecta esta situación son las de: *ocio y recreación, ejercicio y deporte y familiares*. En las razones de viajes que son de tipo obligatorias no se manifiestan diferencias significativas –*trabajar, estudiar, llevar y traer los hijos e hijas, salud, quehacer doméstico*– salvo en *hacer trámites*, que es exclusivo al género femenino. Estos rasgos nos conducen a repetir lo que se observa en cuanto a la percepción de la rutina, las viajeras aplican a sus desplazamientos intenciones emotivas y afectivas más que los viajeros; se encuentran más habilitadas para vincularse con ese aspecto de la vida cotidiana que ellos; si bien habría que profundizar las investigaciones en este sentido, son ellas las únicas que registraron en sus desplazamientos hacerlo con la intención de reunirse con su pareja, en tanto expresión de relaciones de intimidad afectiva, utilizando distintos recursos literarios –metonimia–, a veces. En estos términos, la autonomía individual de las viajeras se encuentra más desarrollada que los viajeros; hay mayor consciencia de esta dimensión en cuanto a cómo se vive la ciudad desde una aproximación performativa de la misma.

En cuanto a la edad de los viajantes, se observa que quienes pertenecen a los grupos de adolescentes [13-18], jóvenes [19-30] y adultos jóvenes [31-50], tienen más razones de viajes que quienes están en los grupos de adultos [51-65] y adultos mayores [66 o más], entre ellas, *intimidad afectiva, religión, llevar y traer hijos e hijas, estudiar, ocio y recreación,*

principalmente. También, quienes pertenecen a los primeros grupos, realizaron más viajes por razón que los que están en el segundo grupo. En este sentido, si hubiésemos tomado como criterio de recolección de datos la EOD/2008, la cual sólo considera desplazamientos en días hábiles que superen los 500 metros, nos hubiese arrojado que Pelusa de 64 años, realiza más viajes diarios que Gabriel de 13 años; dado que el primero para ir a trabajar debe recorrer 2,5 km. de ida y misma distancia de vuelta, en tanto que, el segundo, no supera esa distancia –los 500 metros–, generalmente, en ninguno de sus viajes diarios hacia y desde ninguno de sus destinos. La situación de superar la distancia de 500 metros en sus desplazamientos, sucede para Gabriel, habitualmente, los fines de semana, cuando va a hacer deporte –fútbol–, lo busca su padre para llevarlo a su casa –madre y padre están separados– o realiza una actividad recreativa, principalmente. En términos de autonomía individual se observa más posibilidades de participación en distintos sistemas sociales de la vida cotidiana –medido en razones de viajes– para los viajantes que están en los grupos más jóvenes, tanto para aquellos que son obligatorios –estudiar y cuidado de los hijos e hijas– y no obligatorias –recreativas–. Sin embargo, cabe señalar que la razón *trabajo*, que pertenece a obligaciones, en los desplazamientos de los adultos mayores estructura sus rutinas de manera significativa, más allá de estar jubilados o próximos a edad jubilatoria, por cuestiones económicas, principalmente, como declara Marcela: “*Soy jubilada que tiene que trabajar para sobrevivir*”. En este sentido, su autonomía se ve claramente constreñida, dado que se ve obligada a realizar viajes que por su edad deberían ser opcionales.

En relación con el aspecto de discapacidad permanente en los viajantes, la misma mostró incidencia en la autonomía individual de manera restrictiva en cuanto a la cantidad de razones de viajes, pero principalmente, referido a la cantidad de viajes realizados por cada razón. Entendemos a modo de hipótesis, a contrastar en otras investigaciones, la menor incidencia sobre la cantidad de razones es debido a que los viajantes de la muestra que presentan estas condiciones, al pertenecer a estratos socioeconómicos medio y medio-altos, tienen recursos materiales para poder desplazarse a pesar lo poco habilitantes de los entornos urbanos para ellos. En cuanto a la cantidad de razones de viajes, afectó significativamente las que pertenecen a sistemas no obligatorios de la vida cotidiana: *ocio y recreación, ejercicio y deporte*, y aquellas que son obligatorias, a las vinculadas al quehacer doméstico, principalmente, a *hacer mandados*. Todo aquello que afecte la rutina, y la seguridad ontológica construida en torno a la misma, la cual gira sobre actividades obligatorias –trabajar, estudiar, salud–, se observa fuertemente reducido en los desplazamientos de Eugenia y Federico. No todas las discapacidades permanentes afectan del mismo modo a los viajantes

en sus rutinas; a modo de ejemplo, para Federico, quien presenta una paraparesia espástica familiar, es imprescindible desplazarse tres veces a la semana a sus sesiones de kinesiología para poder mantener sus niveles de motricidad, postura y gestualidad para la interacción social; mientras que Eugenia, quien tiene discapacidad visual, nunca registró la razón salud en su diario de viaje. La experiencia de movilidad en cuanto autonomía individual también se ve afectada de distinto modo de acuerdo al tipo de discapacidad permanente que se tenga; pero en términos de la muestra, es el aspecto que más significativamente restringió la movilidad, inclusive, más que el socioeconómico.

Con relación a este aspecto de la corporalidad, la EOD/2008 no brinda ningún dato sobre las dinámicas de movilidad de los viajeros con estas características, cuando el 12,8% de la población reúne esta condición (INDEC, 2014)²⁰⁷, como indicamos en el Capítulo Segundo al argumentar las definiciones de nuestra muestra no-probabilística. Solo hay una mención a personas con discapacidad en el Prólogo de la EOD/2008, que curiosamente, en una misma oración, aparece acompañada de la palabra accesibilidad: “mejorar y potenciar la conectividad y accesibilidad de todos los argentinos; mujeres, hombres, niños, jóvenes, trabajadores, amas de casa, jubilados, personas con discapacidad” (ETR: 2011d). Se observa en esta ausencia de datos producidos por sistemas expertos –más allá de una mención simbólica– una descorporalización de los viajeros al momento de entender la movilidad cotidiana urbana; que, como instrumento significativo, se traduce en el diseño de las políticas públicas sobre este tema.

Para finalizar, las contradicciones estructurales –estrato socioeconómico, nivel de educación formal, lugar de residencia habitual, ocupación y acceso a tecnologías de información– también inciden sobre los desplazamientos, y lo hacen de diversa manera sobre los aspectos de la corporalidad seleccionados para la muestra. De todos ellos, los más significativos fueron: el estrato socioeconómico y la condición laboral que, en un punto, se relacionan, pero no afectan del mismo modo; y que profundizaremos en el Capítulo Quinto.

En términos generales, cuanto más se descende en la pirámide económica más constreñimiento a la movilidad autónoma se observa, en relación a la cantidad de razones por las que se desplaza una persona y, principalmente, a la cantidad de viajes por razón que realiza. Esto se observó sistemáticamente para el caso de Vilma, quien fue, posiblemente, la viajera con menores recursos económicos de la muestra. Si bien Vilma registra

²⁰⁷ Cabe aclarar que en el “Formulario, Parte 3”, que se utilizó para la recolección de datos de la EOD/2008 figuran preguntas sobre discapacidad, más específicamente se utilizan las nociones “*Discapacitado motriz*”, “*Otra discapacidad*”, “*Discapacitado y no posee modo apto para viajar*” (EOD/2008, 2011:107).

desplazamientos para casi todas las razones de viajes acorde a su edad, ninguno de ellos, salvo en dos oportunidades, excedieron las seis o siete cuadras; su dinámica de desplazamiento está próximo a lo que Gutiérrez denomina la “inmovilidad” (2009) y que retomamos en el Capítulo Quinto –en su Conclusión–.

Finalmente, se observó que los desplazamientos por razones obligatorias son las que mayor centralidad tienen en la estructuración de las rutinas de los viajes, principalmente, *trabajo* y *estudio*. En consecuencia, cuando el trabajo remunerado es una situación ausente de la vida cotidiana, como fue el caso de Xiomara, desocupada y quien no realiza estudios, se observó, que su rutina de desplazamientos se estructuró –se “plegó”– sobre las rutinas de otros miembros de su entorno, principalmente, novio e hija. En términos de autonomía individual, habría indicios para señalar que la situación de dependencia, obligatoriedad de razones en la vida cotidiana, es necesaria para construir seguridad ontológica, desde donde ampliar los márgenes de autonomía; situación que se traduce, por ejemplo, en razones de desplazamientos recreativos, *ocio* y *deporte*, como señalamos más arriba y que en Xiomara están casi ausentes –sólo dos viajes en diecisiete días–.

Capítulo Quinto: Continuación del análisis de la consciencia discursiva en la práctica de movilidad cotidiana urbana. Sendas diarias: la regionalización de los viajes

Presentación

La movilidad cotidiana implica razones en los procesos de regionalización de las rutinas en la vida de quienes viajan. Estas regionalizaciones que se estructuran a través de las sendas diarias²⁰⁸ y los encuentros con otros viajantes adoptan formas, caracteres, extensión y duración en el marco de sistemas sociales más extensos en la trama de la vida cotidiana.

La hipótesis específica que recorre este capítulo, y que complejiza la hipótesis general de esta investigación, sostiene que saberes disponibles (expertos, mutuo y práctico; Giddens, 2015[1984]), que los individuos poseen, provenientes de sistemas sociales distintos al sistema de movilidad, y específicamente, al provisto por el PIM-Rosario, y que se complementan, habilitan un mayor entendimiento sobre la experiencia de viajar, en tanto un saber propio producido sobre y para la experiencia de viaje (Giddens, 2015[1984]:125); implicando expansión de la autonomía individual, al reorganizar las dimensiones de la experiencia de desplazarse por sí mismo, más allá de lo proyectado por las políticas públicas de movilidad desde los equipos técnicos del EMR; las cuales priorizan el plano de las capacidades racional cuantitativa y kinésicas de un usuario promedio en vista a la sostenibilidad del sistema, como analizamos en el Capítulo Tercero. Sin embargo, la expansión de la autonomía individual no se dará necesariamente en las tres dimensiones que comprenden la –estratificación de la– acción de desplazarse, a saber: conciencia práctica, conciencia discursiva e inconsciente, en los términos de la teoría de la estructuración; en tanto que el entendimiento que el individuo elabora no se aplica de modo uniforme sobre cada una de las dimensiones en la práctica. Además, la experiencia de movilidad y el entendimiento propio sobre ella, están significativamente condicionados por la corporalidad, específicamente, género, edad y discapacidad permanente, dando lugar a distintas experiencias de autonomía, y más allá de lo planificado en las políticas públicas.

Esto implica evidenciar, en parte, los saberes propios –expertos, mutuo y prácticos– que aplican los destinatarios al entendimiento asequible sobre la movilidad cotidiana urbana, a

²⁰⁸ “La coordinación de las sendas diarias de individuos en el interior de cierto espectro de sedes, más lo que algunos investigadores han denominado un «sentir posicional», son aspectos concretados de la dualidad de estructura. La dialéctica entre «senda diaria» y «senda de vida» es el itinerario en que se expresa y que expresa la continuidad de la biografía del individuo en la continuidad de una reproducción institucional” (Giddens, 2015[1984]:388).

partir de los recursos y reglas utilizados para la explicación de la planificación de sus viajes diarios –rutinarios o no–. A su vez, se visibilizan las dimensiones de la acción de viajar que consideran los destinatarios para la planificación de sus desplazamientos, y con ello, el modo de reproducción de la perspectiva racional-matemática descorporalizada del saber experto aplicado en el PIM-Rosario por los equipos técnicos; y finalmente, una aproximación a la concepción de autonomía individual.

5.1. Momentos, destinos y encuentros rutinarios

Cada una de las razones identificadas para los viajes diarios, descritas y analizadas en el capítulo anterior, expresan la interacción en distintos sistemas sociales por parte de los viajeros y las viajeras en la vida cotidiana de Rosario. Los sistemas sociales más presentes en las rutinas de desplazamientos de los viajantes, en relación a las razones que fueron identificadas y registradas en los diarios de viajes, están vinculados a los siguientes: laboral remunerado, educativo formal, cuidado de los hijos e hijas, doméstico y recreativo, principalmente. La participación en estos –y en otros– sistemas sociales, visibilizados a través de las razones, implica que hay rasgos socialmente generalizados que estructuran la movilidad cotidiana de quienes viajan; rasgos que conforman *regiones*, en tanto dinámicas espacios-temporales individuales de desplazamientos cotidianos rutinarios (Giddens, 2015[1984]).

La *regionalización* de los desplazamientos individuales se organiza a través de las coordenadas sociales que componen e identifican una *región* –en los términos de la teoría de la estructuración–: la *forma* y el *carácter*, que refieren a la dimensión espacial de los desplazamientos cotidianos y la *duración* y la *extensión*, que expresan la participación en sistemas sociales más extensos durante un tiempo. Estas cuatro coordenadas en la regionalización, agrupados a modo de vectores, operan simultáneamente en la organización de la vida diaria; por lo tanto, los retomaremos, según su fuerza interpretativa, en el análisis de las prácticas de movilidad en estudio, a través de las nociones de: *zonificación*, *destino* y *sede* –problematizados en el Capítulo Primero–.

5.1.1. El tiempo como una frontera invisible

Al analizar la regionalización desde la *forma*, una región está dada por los marcadores físicos: las sedes y los destinos (y orígenes) en los viajes, y los marcadores simbólicos: *zonificación*. En las regionalizaciones se identificó que responden a tres tipos de extensiones temporales: una de tipo diario, una semanal y una estacional; regidas todas, en gran parte, por el *carácter* obligatorio que establecen las actividades laborales o educativas, en tanto sistemas

sociales que constriñen estructuralmente y están fuertemente institucionalizados; y la importancia variable que los viajeros y viajeras le asignan a dichas actividades. Las tres extensiones temporales que se han identificado son: *diaria*, *semanal* y *estacional*; las cuales están implicadas de modo simultáneo²⁰⁹.

En cuanto a los momentos del día –*zonificación diaria*– en el cual suceden los desplazamientos, se observó que la noche para la movilidad continúa siendo una gran frontera en la regionalización de la vida social (Giddens, 2015[1984]), presentándose como un gran límite en la estructuración de las regiones de todos los viajantes, sin importar género, edad o discapacidad permanente. A modo de ejemplo, no se registraron en los diarios de viajes, desplazamientos más allá de la 01:30 p.m. ni antes de las 06:45 a.m., tanto para días hábiles como fines de semana y feriados. Sin desmedro de lo antes dicho, de todos los registros fotográficos, sólo uno de ellos da cuenta de la noche y, paradójicamente, la descripción que el viajante acompañó con ella, parece dar más evidencia de ciertas libertades que restricciones: “*Por último, tomé esta foto desde la terraza de mi departamento. El lugar corresponde a la intersección de Alem y La Paz, esquina que cruzo todos los días y que me ha visto llegar a casa contento, triste, ebrio, disfrazado, solo, acompañado, etc, etc, etc.[sic.]*” (ver Imagen 8).

Los ritmos diurnos de los sistemas laboral y educativo constriñen los horarios de desplazamiento de los viajantes a este período; sin embargo, se identificó una percepción general de inseguridad con relación a la nocturnidad; lo que no implica que la relación noche-inseguridad sea percibida de un modo idéntica por quienes se trasladan. Se observa que incide en la percepción de esta relación, principalmente, el lugar de la ciudad por donde se transita, las condiciones socioeconómicas de los viajantes –que implica poder elegir o no, medios de transportes o recorridos más o menos seguros–; la estación del año, que incide en la cantidad de personas “en la calle” –sedes y encuentros–, y donde la estación estival extiende la interacción social en los espacios públicos; y el género, entre otras.

²⁰⁹ Sin embargo, entendemos que la temporalidad de tipo estacional, en función de los objetivos de la investigación y de las técnicas de recolección de datos que aportan insumos de análisis –el Diario de Viaje, principalmente– están referidas a una zonificación que puede captar mejor las de tipo *diaria* y *semanal* que la *estacional*. Más allá de esta aclaración, nos sorprendió cómo los diarios de viajes, que fueron realizados en un período que abarca desde el mes de octubre de 2018 a mayo de 2019 (primavera, verano y otoño), permitieron observar expresas registraciones de la temporalidad estacional afectando opciones y decisiones de movilidad en los viajantes; como así también, en entrevistas realizadas a viajantes.



Imagen 9. Última foto tomada por el viajante en el período que abarcó su DV.

En términos generales, los viajeros de todas las edades y géneros presentan dos entramados rutinarios diferentes en la organización de la semana –*zonificación semanal*–: uno que abarca de lunes a viernes –días hábiles–, y otro que, implica fines de semana (sábados y domingos) y días feriados. Esta estructuración general en las rutinas de los viajeros está condicionada por los sistemas laborales y educativos formales, que se extienden de manera anual, en torno a criterios temporales de *zonificación estacional*. Cuando estos dos sistemas sociales no operan –se ven interrumpidos– en la estructuración de la vida cotidiana de los viajeros, se produce una modificación significativa de sus regionalizaciones.

Generalmente, las regionalizaciones en días hábiles se estructuran de *viajes diurnos* que están vinculados a las razones: *trabajo, estudio, quehacer doméstico –hacer trámites–, salud, llevar o buscar hijo/a y ejercicio y deporte*, principalmente; mientras que los *viajes nocturnos* resultan, generalmente, de razones referidas a: *ocio y recreación y salidas de pareja*, preferentemente. Los fines de semana y feriados –y vacaciones–, cuando se suspenden las razones de trabajo y estudio, el resto de las razones ven alteradas la zonificación diaria trazada en jornadas hábiles. Algunas razones dejan de ser causas de desplazamientos y/o disminuyen su presencia en la vida diaria, entre ellas las que implican viajes por *ejercicio y deporte* –generalmente para las mujeres–; otras razones aparecen durante estos días, como son

las referidas a desplazarse para encuentros *familiares*, de *ejercicios y deportes* para los viajeros, y de tipo *religiosas* para las viajeras²¹⁰.

Sin desmedro de lo antes dicho, se observó una tendencia a que los fines de semana las mujeres son más estructuradas que los hombres en cuanto a regionalización de desplazamientos por presencia y ausencia de razones. Es decir, los fines de semanas los viajeros son más anárquicos en sus rutinas diarias, en cuanto a la intermitencia de razones que aparecen en estos días; mientras que las mujeres tienen pautas más permanentes de desplazamientos en torno a razones habituales en estas jornadas.

La afectación por la falta de las razones *trabajo* o *estudio* en la zonificación de las regiones de los viajeros, en tanto ambas componen sistemas que operan como constreñimientos sociales significativos, no afectan de igual manera en la estructuración de las regiones cuando hay una interrupción pautada, es decir, prevista por el actor, que cuando la interrupción acontece como “situación crítica”, presentándose de manera imprevisible (Giddens, 2015:[1984]:95). Esta incidencia se la observa en algunos viajeros cuando se analizan sus rutinas en términos de zonificaciones *estacionales*²¹¹.

Las interrupciones pautadas de las razones de viajes *trabajo formal y estudio*, se las observa en las regionalizaciones de los viajeros Santi e Ileana, en quienes los desplazamientos cotidianos se ven afectados por la finalización del período escolar de sus hijos e hijas en el mes de diciembre; y, en el caso de Ileana, además, por el período de vacaciones y receso de “verano” quien es docente, y que coincide, en gran parte, con la de su hijo e hija. En estos casos, los actores vuelven a estructurar sus regiones con nuevas razones de desplazamientos que hasta el momento no estaban presentes en sus rutinas cotidianas, como son la razón *ocio y recreación* para Santi, o la centralidad de la razón *ejercicio y deporte y ocio y recreación* en Ileana. Esta nueva organización de sus rutinas no puso en tensión la seguridad ontológica construida de cara a sus cotidianidades y, además, habilitó, a través de esas nuevas razones incorporadas a sus rutinas, otras dimensiones de la experiencia de la movilidad, tales como: la condición solitaria del viaje (Augé, 2010), la sensación de tranquilidad en los desplazamientos, sentimientos de felicidad, entre otras.

El caso de Xiomara, cuya pérdida de empleo aconteció de modo imprevisible en su regionalización habitual, implicó tomar las razones de *estudio y trabajo*, de su hija y novio respectivamente, para re-estructurar la zonificación de su rutina diaria. Esta situación de reorganización de su regionalización se observa la primera vez que registra en el DV–segundo

²¹⁰ Ver Capítulo Cuarto, razones de viajes: *Ejercicio y deporte, Familia y Religiosa*.

²¹¹ Ver Capítulo Cuarto, razón <<Programa de los chicos>>. *Llevar o buscar hijos e hijas*.

día– haber perdido el empleo, al final y entre paréntesis a la descripción de los viajes que hizo llevando y trayendo a su hija y novio a sus destinos:

“Empezamos el día a las 6:30hs. Lo llevo a mi novio a trabajar (en una fábrica de sillas que queda por barra entre Pellegrini y Cochabamba) Vamos en la moto todas las mañanas lo llevo y lo dejo, ya que al medio día la llevo a mi hija al jardín (actualmente estoy desempleada, hace poco me quede sin trabajo) [sic.] **(DV Xiomara)**.

Cuando sucede una situación crítica en estos términos, la condición de ausencia en la interacción social se hace presente en la conciencia del viajante; posiblemente, a modo de interpretarse en un “paréntesis social” del sistema de la vida cotidiana, como lo registra Xiomara. Esta situación afecta la seguridad ontológica –autonomía corporal y emocional– y la dimensión motivacional de la persona, al perder una razón central de la vida en las sociedades actuales; lo que conduce a una re-estructuración de sus rutinas diarias en una nueva regionalización de desplazamientos, en tanto carácter y forma, que le permite reorganizar su “seguridad ontológica” –al menos desde la corporalidad del desplazamiento–, en la medida que arma una nueva autonomía corporal a partir de la previsibilidad que le brinda la obligatoriedad de acciones de otros miembros de su entorno familiar. Así se observó cómo Xiomara, a lo largo de todo el DV, adopta las actividades de su hija y novio para estructurar una nueva rutina diaria y semanal, la cual se interrumpe, únicamente, por razones personales, con dos viajes en todo el período de registración; de los cuales, uno de ellos, es significativo a lo que venimos desarrollando. Uno de los viajes personales fue asistir al dentista (razón *salud*), y no abunda en detalles en el registro sobre el mismo. Mientras que el otro desplazamiento, se debió a una razón de trabajo personal: venta de ropas en una feria barrial, el cual describió con precisiones que no eran usuales en sus otros registros a esa altura del diario de viaje, que además la habilitó a estructurar toda la rutina de ese día en torno a su actividad, como no le sucedía habitualmente al moverse por la ciudad, y que significativamente, es la segunda y última oportunidad que menciona su condición de desempleada, aunque ya no entre paréntesis:

Las nueve nos levantamos con mi cuñada (vive en frente de la casa de mi suegra) a apartar lugar en la feria de la quinta Luciani---Como hace tiempo estoy sin trabajo vamos a vender ropa los fines de semana.
Volvimos de mi suegra a buscar a la nena y las bolsas con ropa.
Tipo 11hs volvimos a La Feria, deje las bolsas y la lleve a la nena a mi casa para que la cuide mi mamá y volví a La Feria (estuvimos todo el día y no se vendió nada)...
[sic.] **(DV Xiomara)**.

La zonificación en las regiones también se estructura a partir de preferencias individuales, más allá de las coordenadas sociales, dada por el propio viajante a sus rutinas. Esta periodicidad construida en torno a las preferencias de cada viajante –con todo lo social que está implícito– se la pudo observar a través de una de las preguntas del DV (pregunta segunda del Día 5 del DV), para un día viernes, la cual coincide con la bisagra en la zonificación semanal: entre días hábiles y fin de semana. En esta consigna se solicitó que señalaran el desplazamiento “más importante” y el “menos importante” de ese día, a fin de analizar las percepciones sobre la jerarquización de las razones que organizan sus regionalizaciones –carácter–; es decir, si son las razones de tipo obligatorias o las de tipo no-obligatorias.

Más de la mitad de los viajeros registró que la importancia del viaje estaba referida a la “obligatoriedad” de hacer algo; entre las que están realizar trámites, como indica Marcela: *“El viaje más importante el de la mañana porque tenía que resolver unos trámites”*; ir a trabajar, registra Pablo: *“El viaje más importante fue el viaje al instituto. Porque implica cuestiones laborales”*; asistir a un establecimiento educativo, nos cuenta Fiorella: *“El viaje más importante fue el de ida a la escuela ya que tengo que ser puntual y es obligatorio que vaya, es algo de todos los días”*; asistir al kinesiólogo, entre las más mencionadas. Es significativo que, en mayor proporción, son las mujeres quienes asociaron el viaje más importante del día a razones obligatorias, aunque, paradójicamente, hayan sido ellas las que más veces han incluido las razones de actividades deportivas, recreativas u ocio en sus mapas de destinos frecuentes, como analizamos en el Capítulo Cuarto²¹²; mientras que en el caso de los viajeros esa percepción está repartida.

En menor medida, otros entendieron que la importancia del viaje estaba en relación a razones que se vinculan con la no-obligatoriedad de la acción de destino, por ejemplo, salir a andar en bicicleta o ir al gimnasio, poniendo fin a actividades obligatorias diarias o semanales, como lo señala Gigi: *“...salir a trotar. Es muy importante cortar de esta manera los días de trabajo intenso.”* En estos casos, de quienes priorizaron los viajes bajo razones no-obligatorias, generalmente valoran los aspectos emocionales o sensoriales de la acción, como refiere una viajante: *“El viaje + importante cuando voy al gimnasio, me hace sentir bien, vuelvo cargada de energía [sic.]”*. Posiblemente, la frase de uno de los viajeros sintetice el sentido brindado a estos desplazamientos, en la medida que habilitan a resignificar la rutina semanal, y la experiencia en

²¹² Ver Capítulo Cuarto, razones <<Las actividades con el cuerpo>>. *El ejercicio y deporte y Almacenes, teatros y charlas TEDx. Del ocio y la recreación.*

torno a ellos: “Considero al más importante viaje al N°3²¹³. La elección radica en el lugar esencial que elijo otorgarle a la actividad física por un lado y el realizarla bajo el sol (considerando que casi no estoy bajo su luz en casi ningún momento del día por trabajo/estudio)”.

5.1.2. “El ida y vuelta de todos los días...”

Las razones de viajes –generalmente– implican *destinos*²¹⁴: lugares donde realizar la acción que le otorgó intención al desplazamiento. En este sentido, se registró que varias razones de viaje involucraron más de un destino. Las razones que más número de destinos (lugares) implicaron en sus desplazamientos fueron: *trabajo*, *ocio y recreación*, y *quehacer doméstico*, principalmente²¹⁵.

Un mismo lugar, como espacio físico, puede convertirse en destino de diversas razones, pero fue una excepcionalidad en la registración en los diarios de viaje donde, generalmente, cada destino implica un lugar diferente. En nuestra muestra, sólo fueron los parques y plazas de la ciudad los espacios que han sido destinos de diferentes razones. Los viajantes de Rosario concurren a estos destinos por razones vinculadas a: *ejercicio y deporte*, *ocio y recreación*, algunas actividades del *quehacer doméstico* –pasear al perro– y *salida de pareja*, entre las más mencionadas. Plazas y parques son lugares elegidos como destinos, generalmente, una vez terminadas las obligaciones de las rutinas diarias o semanales y principalmente, en los períodos estacionales de primavera y verano –zonificación estacional–.

La corporalidad opera significativamente como constreñimiento a la movilidad cotidiana en términos de destinos que componen las regionalizaciones de los viajantes. Las condiciones corporales de discapacidad permanente y edad, específicamente adultos mayores y menores de edad, reducen el número de sistemas sociales en los que se interacciona cotidianamente en situaciones de copresencia, cuantificado en términos de cantidad de razones –registradas en sus diarios de viajes–. Sin embargo, no se observó para el género femenino, como rasgo de la variable corporal de esta investigación, un obstáculo en este sentido, sino todo lo contrario, al menos, en términos de cantidad.

²¹³ Jerónimo –el viajero– hace referencia a parte de su respuesta a la pregunta primera del día 5 del DV que solicita una descripción de los viajes realizados en el día: “Trote por el parque Urquiza...16 a 17 hrs”.

²¹⁴ No es una condición necesaria que haya un destino; “el callejeo”, como lo define Le Breton (2014, 2017), es un ejemplo de esta falta de destino. Aunque también podríamos sostener, en vista del desarrollo teórico del primer capítulo, que *la calle* es el destino de este tipo de viajes.

²¹⁵ En términos generales, las razones *trabajo* y *hacer trámites* –subtipo de la razón *quehacer doméstico*– rondaron el número de dos a cuatro destinos diferentes; en tanto que las razones *mandados* –también, subtipo del *quehacer doméstico*– y *ocio y recreación*, estuvieron entre un número mínimo de tres y un máximo de doce destinos diferentes.

En cuanto al género, al analizar los “Mapas de destinos frecuentes” en los DV, las mujeres registraron más número de destinos –y razones– en sus rutinas que los hombres. Más de la mitad de las viajeras dibujaron en sus mapas, como mínimo, cuatro destinos y un máximo de seis destinos asociado a las siguientes razones de viajes: *trabajo, ejercicio y deportes, ocio y recreación* y realizar *trámites*, entre las más mencionadas. La multiplicidad de lugares en la rutina cotidiana de las mujeres puede observarse en el trabajo que una de las viajeras se tomó de dibujarlos en su “Mapa de destinos frecuentes” (ver Imagen 10). Los viajeros registraron un máximo de tres destinos –salvo uno de ellos que indicó siete destinos–, referidos a las siguientes razones: *trabajo y buscar hijo/a a la escuela*. Cuando se analiza la diferencia en la cantidad de destinos entre géneros la misma se vincula a que las viajeras graficaron lugares relacionadas con actividades de tipo deportivas y de recreación y ocio en sus viajes frecuentes, principalmente, los días hábiles de la semana; en tanto que los viajeros, salvo en un caso, no tienen esas razones de viajes en sus regionalizaciones habituales. La mayoría de los hombres solo registró destinos vinculados a razones de tipo obligatorias y/o esenciales en la vida cotidiana, tales como: trabajar, asistir al kinesiólogo al estar en un tratamiento prolongado por discapacidad permanente, pasar a buscar a los hijos/as a la escuela, ir a la universidad, realizar mandados –quehaceres domésticos–, entre las más descriptas; no dando demasiado lugar a desplazamientos por actividades recreativas o deportivas, salvo, los fines de semanas (ver Apartado anterior).

En términos generales, *la edad* tiene incidencia en la dinámica de las regiones. Los viajantes de la muestra que están en edades entre los 14 y 45 años, registran más razones frecuentes y cantidad de viajes diarios, que aquellos que están por encima de esa franja etaria. Esto se traduce en una mayor disposición a hilvanar varios destinos una vez que han salido de sus hogares para el primer grupo; mientras que quienes pertenecen al segundo grupo tienen rutinas diarias basadas en viajes ida y vuelta entre su hogar –origen– y un solo destino por razón, generalmente. Las dinámicas señaladas para las rutinas de ambos grupos etarios se las observa replicarse, más allá del género, lugar de residencia en la ciudad, condición socioeconómica y nivel de educación formal, entre otras condiciones de diferenciación y/o desigualdad social²¹⁶; salvo, cuando hay discapacidades permanentes en el viajante.

²¹⁶Si bien estas últimas condiciones, tienen incidencia al momento de desplazarse –serán desarrollados más adelante–, aunque podemos adelantar que esta dinámica en los dos grupos etarios, se fortalece cuanto menos sean los constreñimientos estructurales (desventajas en su nivel socioeconómica y en la posesión de saberes expertos), los constreñimientos materiales derivados de características físicas (discapacidad) o del entorno (condiciones de accesibilidad del área de residencia en cuanto a tipos de movilidad pública, infraestructura para la movilidad –iluminación, estado de las calles, entre otros–) y constreñimientos derivados de sanciones (saber mutuo, sensación de inseguridad) que tenga el viajante.

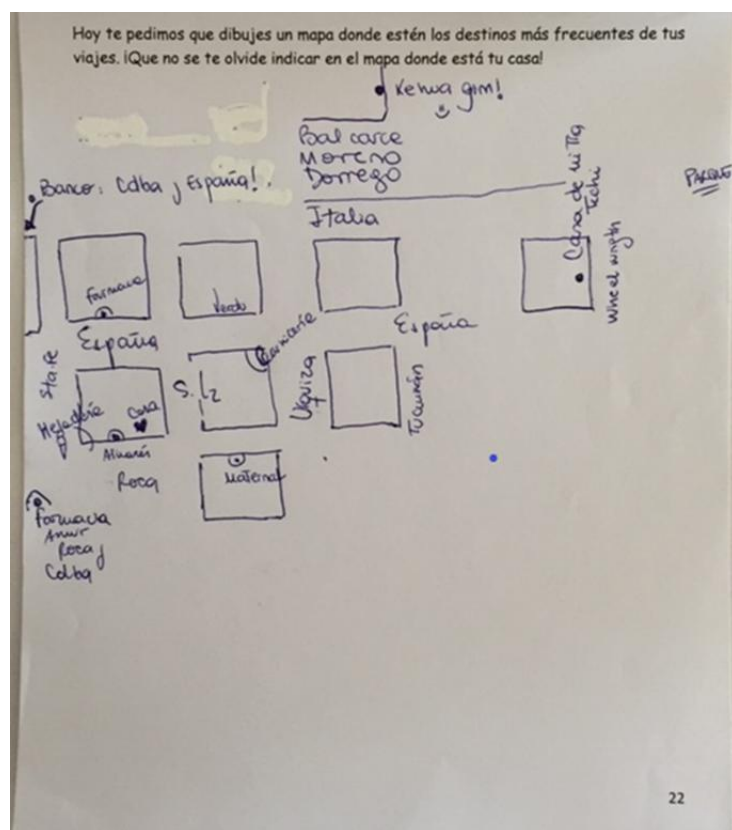


Imagen 10. “Mapa de destinos frecuentes” de viajera de 28 años, quien vive en la Zona Centro de Rosario.

El mayor número de viajes diarios y flexibilidad en la organización de las rutinas, en términos de conectar múltiples destinos al momento de salir del hogar, entre los integrantes del grupo más joven de viajantes, puede observarse en la manera en la que Fiorella, viajante de 18 años y quien vive en el barrio La Florida –a unos 6 km. del área central de la ciudad de Rosario–, registra habitualmente los desplazamientos en su DV, en este caso, para un día lunes:

- 10:45 a la esquina de la parada de colectivo caminando.
- 10:55 a 11:30 viaje en colectivo (153 rojo) desde Spegazzini y Martín Fierro hasta Salta y España
- 11:35 de Salta y España a Roca y Tucumán donde se encuentra el gimnasio (caminando)
- 12:25 de Roca y Tucumán a Roca y el Río a buscar una bici muni (caminando)
- 12:30 a 12:45 de Roca y el Río a Pellegrini y Ayacucho (del gimnasio a la escuela) en bici de la muni.
- 18:00 de Ayacucho y Pellegrini yendo por Montevideo y doblando en Alem (parada en la panadería que está en Montevideo) a parada de colectivo
- 18:10 a 19:15 de Alem y Pellegrini a Martín Fierro ... (mi casa) [sic.] **(DV Fiorella)**

Quienes componen el grupo de viajantes mayores de 45 años tienden a armar sus rutinas con una regionalización donde el hogar es el vértice, desestimando articular la menor

cantidad de destinos en sus viajes. Generalmente, se observa, que salen de su hogar por una sola razón de viaje, y un solo destino, para volver luego a sus hogares, antes de llevar adelante otro viaje; mientras que los más jóvenes dejan sus hogares, cotidianamente, impulsados por una trama múltiple de razones y destinos. Los registros de Pelusa (64 años) y Marcela (68 años) viajantes de la muestra, permiten visualizar los patrones de desplazamiento que venimos describiendo:

El ida y vuelta de todos los días hacia el trabajo en bicicleta. Salí a las 6:45 llegando a las 6:55, y de regreso, salí a las 13:00 llegando a mi domicilio a las 13:10 **(DV Pelusa, 64 años).**

1° Viaje- A la mañana al trabajo -4 horas en auto.

2° Viaje- A ½ día -Regreso del trabajo en auto 10´

3° Viaje hacer mandados – caminando ¾ hora [sic.] **(DV Marcela, 68 años).**

Las distinciones observadas en las dinámicas de desplazamiento para las franjas etarias no aplican cuando el viajante tiene una discapacidad o limitación permanente, que vale recordar que en la población de la provincia de Santa Fe son el 12,8% de la población (INDEC, 2014); en este sentido, la corporalidad aparece como el mayor constreñimiento para la movilidad. Los dos viajantes que en la muestra presentan discapacidades permanentes, Federico (19 años)²¹⁷ que presenta una paraparesia espástica familiar –como la definió él mismo– y Eugenia (39 años) con ceguera total, son casos significativos. Si bien al estar dentro del grupo etario cuyos itinerarios se organizan en una trama de múltiples razones y destinos al salir del hogar razones, sus itinerarios no lo replican; en cambio, sus comportamientos de desplazamientos son más rígidos y difícilmente se vean modificados sobre la marcha; no se observa improvisación en sus viajes, asemejándose a la del grupo etario mayores de 45 años. Estos casos extremos evidencian la incidencia que tiene la dimensión corporal del viajante en la construcción de seguridad ontológica necesaria para desplazarse, como así también, los alcances del cuerpo como constreñimiento material, que señala Giddens (2015 [1984]:206) –y forman parte de las hipótesis generales de nuestra investigación–.

Cuando se analiza la cantidad de destinos –y razones– en la regionalización más allá de la corporalidad de los viajantes de la muestra, hay una diferencia marcada entre quienes pertenecen a estratos socioeconómicos de nivel medio, medio-alto y alto, y que, generalmente, viven en zonas de amplias condiciones de accesibilidad –beneficiadas por las políticas de movilidad del PIM-Rosario desarrolladas en el Capítulo Primero– y quienes pertenecen a estratos socioeconómicos de nivel medio-bajo y bajo, y que residen,

²¹⁷ En el Capítulo Cuarto, en la razón de viaje *Estudiar*, puede observarse el “Mapa de destinos frecuentes” de Federico (Imagen 3); en él, se observa claramente la “rigidez” de sus itinerarios diarios; rigidez que también va generando la enfermedad en su cuerpo.

habitualmente, en zonas de la ciudad con menor accesibilidad. Si tomamos el caso de las viajeras –que son las que más se mueven en la ciudad como señalamos anteriormente frente a los viajeros–, las que reúnen ventajas socioeconómicas y de accesibilidad registran más razones de viajes frecuentes, en una proporción de 4 a 1. Si esas razones de viajes, las traducimos a destinos implicados, la diferencia llega a ser de un (1) destino contra once (11) destinos, en el caso más extremo de viajera de la muestra.

Las distinciones y singularidades que presentan las regionalizaciones, en cuanto a destinos de los viajeros de Rosario, fueron reconocidas por algunos integrantes de la muestra al final de sus diarios de viajes, en general, quienes están entre los beneficiados, y que, como los mejores conocedores de los sistemas en que actúan, en ocasiones pueden explicarlo de forma más económica, como Lucía (28 años) viajera de la zona céntrica de Rosario y que pertenece a un estrato socioeconómico medio-alto:

Aprendí a disfrutar más el viaje, debo agradecer que suelo moverme en distancias cortas y todo lo nuevo que surge suele ser por la zona.

Me despertó mayor empatía por personas que tienen dificultades para la movilidad, sea físicas o econó. y eso también me genera INDIGNACIÓN por no presentar las condiciones adecuadas la ciudad (veredas, rampas, etc) [sic] **(DV Lucía).**

5.1.3. Un alto en el viaje: lo previsto y lo inevitable

Las sedes son un alto o una reducción de velocidad en el viaje, entre el origen y el destino, breves o de más larga duración; previstas y planificadas o, imprevistas para quien se desplaza; que, generalmente, por suceder en un espacio urbano, da lugar al encuentro con otros durante el día, o en gran parte de él; y que constituyen un aspecto central en la estructuración de la rutinización de la vida cotidiana (Giddens, 2015[1984]:151) –ver Capítulo Primero–.

Siguiendo la lógica de la zonificación diaria en la regionalización de los viajeros de la muestra –en el primer apartado– las sedes diurnas siempre son más que las nocturnas; sin embargo, en las estaciones estivales –primavera y verano–, las sedes nocturnas amplían su número cuando los horarios de desplazamiento cotidianos también se amplían hacia la noche. Generalmente, *las sedes diurnas* surgen de la participación en sistemas sociales referidos a razones *trabajo, estudio, actividades del quehacer doméstico y salud*, principalmente; mientras que *las sedes nocturnas* resultan, regularmente, de razones referidas a *ocio y recreación, ejercicio y deporte, y pareja*.

Entre las sedes figuran más de veintinueve lugares registrados en los diarios de viajes, que refieren a: parques y plazas, esquinas de calles, “la calle (calzada) con semáforo”, “la vereda” –acera–, galerías comerciales y peatonales, paradas de colectivos y taxis, “en el

colectivo”, islas de bicicletas públicas, la Terminal de Ómnibus de Rosario, un museo, un almacén, Tribunales Provinciales de Rosario, un cementerio, “la puerta de casa”, un bar, vidrieras, “salida de la escuela” y “una manifestación”, entre otras. Estas sedes, al ser analizadas, tienen funciones y dinámicas distintas en las prácticas de viajar por la ciudad, que pasamos a describir.

En cuanto a los tipos de sedes que se han podido identificar en las regionalizaciones, figuran, las *sedes previstas o previsibles*, como las definimos. Estas sedes se diferenciaron en dos tipos, según surge de lo descripto en los diarios de viajes; por un lado, aquellas que han sido provistas por la implementación de las políticas públicas de movilidad del EMR, en el marco del PIM-Rosario, y por el otro, las que suceden a partir de la interacción y desplazamientos urbanos de la rutina individual, más allá de la planificación técnica. Las sedes previstas del primer tipo, las expertamente planificadas por los equipos técnicos del EMR, que los viajeros emplean regularmente en la organización de sus itinerarios, figuran, “*la parada de colectivo*” – TUP–, una isla donde retirar una bicicleta del sistema público “Mi bici Tu bici”, “*la parada de taxi*”, “*la Terminal de Ómnibus*”, “*la esquina con semáforo*”, “*en el colectivo*”, por nombrar las más registradas en los diarios de viajes. Aquellas sedes previsibles en las rutinas de los viajeros, que surgen de la dinámica del sistema social de movilidad y de la interacción en la participación con otros sistemas de la vida cotidiana que cada uno de ellos tiene, más allá de lo diseñado e implementado por las políticas públicas específicas –no planificadas técnicamente–, podemos mencionar: una esquina donde detenerse a conversar habitualmente con alguien, la espera a la salida de la escuela de una hija, el cruce de miradas –o no– con desconocidos en la vereda o en una galería comercial, un bar, una plaza, un parque, un almacén de la cuadra, por nombrar las más recurrentes en el itinerario de quienes viajan. Una de las viajeras lo expresa en estos términos: “*Cuando paseo a los perros me siento en los bancos del parque. O en el pasto. Cuando debo hacer tiempo entre un viaje y el próximo (por ejemplo, cuando voy a trabajar desde una Facultad a la otra), suelo esperar en algún bar y comer algo*”.

Al moverse en la ciudad lo imprevisto es parte del viaje y da lugar a otro tipo de sedes, al detener o reducir la velocidad del desplazamiento, e incluso a modificar toda la rutina diaria. Las *sedes imprevistas o imprevisibles*, como las denominamos, son tan numerosas como las que el viajante puede prever, y se multiplican cuantas más razones, destinos, y amplia sea el área de la ciudad que conforma su regionalización de desplazamientos. Así lo sintetiza Jerónimo, cuando se le solicitó en el diario de viaje que señale qué cosas debería

saber una persona para viajar en la ciudad de Rosario: “*Salir siempre con tiempo de sobra por cualquier imprevisto*”.

Es significativo señalar que este tipo de sedes, de lo observado en los diarios de viajes, pueden ser generadas por situaciones sorpresivas gratas o ingratas para los viajeros, que no sucede con los altos en el viajes previsibles; la dimensión emocional tiene un mayor protagonismo²¹⁸, la sensación de alegría por el encuentro con alguien o el fastidio o preocupación por un retraso o contratiempo, son las dos caras de estas sedes. Una de las viajeras, Lucila, así lo registra: “*No me encuentro con gente de manera frecuente... porque no tengo un recorrido diario que repita para ir a trabajar....Si cruzo a alguien conocido es de manera casual y siempre me alegra! Las paradas de colectivos del centro, toda la gente obstruyendo el paso, ¡terriblemente molesto!*”²¹⁹ [sic].

Las sedes imprevistas, además de generar diferentes impresiones en quien viaja, surgen y se componen de distinto modo. Están aquellas que surgen de la *imprevisibilidad del entorno* en el cual el viajante se mueve²²⁰, pudiendo resultar gratas o ingratas, aunque son estas últimas las que predominan en las rutinas diarias, vinculadas a la situación de “inmovilidad” (Gutierrez, 2009). Los entornos más propicios para este tipo de sedes, según lo que evidencian en numerosas oportunidades los viajeros en sus registros, son aquellos lugares de la ciudad donde hay mayor concurrencia de personas –alta copresencia– y accesibilidad a mayor cantidad de tipos de movilidad, brindados desde un tiempo a esta parte, por la implementación de las políticas de movilidad en torno al PIM-Rosario desde el EMR, como es la zona centro de la ciudad. Santi, un automovilista, y Fiorella, una usuaria del sistema de bicicleta pública “MI BICI TU BICI”, entre tantos otros viajeros, así lo señalan:

El centro es intransitable. Por Oroño todos los colegios con autos en doble fila. La próxima cambio de recorrido **(DV Santi)**.

Una situación que me llamó la atención fue mientras caminaba con la bici porque andaba mal¹. Fue por calle Sarmiento que por motivo de una manifestación (no era mucha gente, los directores de tránsito ayudaban), había una gran cola de autos y también afectaba a motociclistas, ciclistas y peatones **(DV Fiorella)**.

Al interior del tipo sedes imprevistas, no todo es consecuencia del entorno, sino que también surgen aquellas que responden a la *propia iniciativa del viajante*. Habitualmente, ocurren cuando quienes se mueven por la ciudad se detienen o aminoran su velocidad de desplazamiento porque recordaron la necesidad de comprar algo que falta en sus hogares o el

²¹⁸ Lo referido a las percepciones en el viaje se desarrolla en el Capítulo Sexto de esta tesis.

²¹⁹ El subrayado está realizado por la viajera en su registro en el DV.

²²⁰ La imprevisibilidad siempre es en relación al individuo, no a la mirada de segundo grado que se puede realizar cuando se analiza la estructuración social.

pedido que le hizo un familiar o conocido o, la repentinización del deseo inmediato de detenerse “*a tomar un helado*”, preguntar a un vendedor ambulante por un par de medias, entre otras menciones que se encuentran en los diarios de viajes.

Al desplazarnos por la ciudad, los viajeros registran situaciones que tienen el sentido de sede pero que no implica el encuentro con otros, necesariamente. Estas sedes responden a dos tipos, según lo observado, unas son aquellas que se definen por la condición de no-copresencia en el lugar –de un tercero–, y las de segundo tipo, son aquellas que la gestualidad del que viaja implican no interacción con el otro en situaciones de copresencia.

El alto en el viaje puede ser una decisión individual o inevitable que implica no coincidir con las rutinas de otros actores en ese momento sedes con ausencias o no-copresencia, producidas, principalmente, por el desarrollo de sistemas sociales extensos, abstractos y fiables, con base en conocimiento experto y técnico, que “consustancian e integran presencia y ausencia” en la organización de la vida en las ciudades (Giddens, 2015[1984]:211), de fuerte impronta estatal –descritos en el Capítulo Primero–; donde el PIM-Rosario es uno entre otros. Una frase de Gabriel en su diario de viaje, lo retrata de este modo: “*En la plaza juego a la pelota si hay chico osino me voy a la maca*” [sic]. Esperar en un destino a que alguien llegue, aguardar en la parada de un taxi o colectivo a altas horas de la noche, detenerse en una esquina a la espera que un semáforo de luz verde para continuar el recorrido, son ejemplos cotidianos de altos en el viaje plagados de ausencias; que acontecen con mayor asiduidad en lugares menos poblados de la ciudad Rosario – lejos “del Centro”, en los barrios–, y en determinados días y horarios, principalmente, durante la noche o madrugada de jornadas hábiles (zonificación), como registra Pelusa, que todas las madrugadas se desplaza en bicicleta hasta el comedor de una escuela, donde trabaja de ecónomo: “*A lo sumo, si tengo que esperar lo hago en la puerta del trabajo si es que se demora la persona a cargo de abrir la puerta*”.

Hay sedes que no implican el encuentro con otros por la propia decisión del viajante de abstraerse del entorno en favor de una actividad personal, marcada por una gestualidad corporal que se cierra a la interacción con los otros, contribuyendo y habilitando la serialidad de la cotidianeidad, indica Giddens (2015[1984]); convirtiendo esos altos en el viaje en experiencias individuales de autonomía, que nos deslindan durante un tiempo de la vorágine cotidiana de la ciudad, condición de la urbanidad de los últimos siglos (Berman, 2008), y de la obligación a responder a la misma. Algunas sedes de este tipo comprenden a la autonomía individual en el plano de una conducta corporalmente consciente –seguridad ontológica–, reflexiva, de tomar distancia del entorno social por parte del viajante, a través de posturas y

gestualidades cerradas a la interacción; como lo relata Fiorella: *“No suelo parar entre los lugares de partida y llegada de un viaje más que en los semáforos o esquinas cuando voy en bici. En el caso de tener que hacer tiempo suelo esperar en una plaza, sentada, mirando a la gente o con el celular”*²²¹.

Sin embargo, otras sedes, en ocasiones más breves que la descrita por Fiorella, implican un acto de suspensión, de resistencia frente a la rutinización de la vida diaria a través del auto-reconocimiento en el deseo o la motivación individual, implicando una acción de exposición pública de la subjetividad. Jerónimo, quien en las entrevistas se muestra como un apasionado de la lectura y la música, describe: *“si tengo tiempos libres entre obligaciones, suelo quedarme haciendo tiempo en el lugar de partida o, por el contrario, llegar antes a destino y aguardar allí. En ese caso, en esos tiempos principalmente LEO [sic]”*. Estos detenimientos expresan una condición de autonomía más extendida en la subjetividad del viajante, en tanto comprenden no sólo la dimensión corporal sino la motivacional de la conducta –en los términos de Giddens (2015[1984])–, resultado de un proceso de autoconciencia y autodeterminación en la vorágine cotidiana que se traduce en acto, a veces efímero, como lo describe un viajante en su DV: *“Me gusta caminar hacia los lugares de trabajo y detenerme en las vidrieras de las librerías. Las personas en general van muy apuradas y caminan rápidamente, parecen no prestar mucha atención entre ellas”*.

Analizando la relación entre los tipos de sedes y aspectos de la corporalidad, el género en estas circunstancias del viaje se observa que opera bajo la misma lógica que para razones y destinos de viajes; es decir, son las mujeres quienes tienen más cantidad y diversidad de sedes en sus recorridos, y de ellas, muchas son de tipo imprevistas, generadas por la decisión de detenerse a comprar algo, obtener información sobre productos o servicios, conversar con alguien, entre otras situaciones.

Al considerar la edad como rasgo de la corporalidad, son los jóvenes y adultos quienes registran mayor cantidad de sedes, decreciendo para adultos mayores y menores de edad; guardando coherencia con los patrones de cantidad de destinos de los grupos. Los desplazamientos a pie y en colectivo –TUP– se observa que incrementan las posibilidades de altos en el viaje; sin embargo, esto sucede cuando el cuerpo del viajante no se presenta como un obstáculo. Aquellos viajeros que manifiestan discapacidades permanentes evitan detenerse como surge de las registraciones. Federico señala: *“No realizo paradas durante mis*

²²¹ Ver Capítulo Cuarto, razón *Trabajo*, para profundizar en la dinámica de la rutina de Pelusa.

viajes”. El cuerpo opera como un constreñimiento material significativo en estos casos, donde difícilmente sea vivido como una situación agradable, más aún si es de tipo imprevisto²²².

Para finalizar, las sedes también implican *ausentes* más allá de las características corporales del viajante como venimos describiendo. Ausentes, en términos de la movilidad diaria, son quienes no están en un lugar donde suceden las interacciones de copresencia, generado por los distintos tipos de constreñimientos sociales sobre el individuo que limitan sus desplazamientos y el entendimiento diferenciador de su experiencia en distintos sistemas. Vilma es el caso más significativo de los ausentes desde un análisis de integración social de la movilidad en Rosario, quien está ubicada en el estrato socioeconómico más bajo de la escala que hemos tomado –de EOD/2008–, implicando constreñimientos educativos, económicos e infraestructurales de su entorno de residencia, entre otros. Vilma, de las cuatro preguntas formuladas en el DV para relevar las condiciones de las sedes de los viajeros no respondió a ninguna de ellas, no hay ningún tipo de registro, quedando “en blanco” esos espacios; situación que no se dio para ningún otro caso de la muestra. Vilma reduce toda su movilidad al espacio doméstico, y cuando decimos espacio doméstico nos referimos al escaso distanciamiento de su regionalización diaria, generalmente, confinada a su hogar y a no más de seis cuadras de él; pero también a la dificultad de reconocerse en diferentes posturas sociales cuando participa de otros sistemas sociales –trabajo, llevar los hijos a la escuela, visitar a una vecina, entre otros–, quedando todo reducido a la razón de “mandados del quehacer doméstico”; donde los otros viajeros y lugares –sedes– por donde se desplaza no aparecen como extraño. Pareciera que Vilma entiende que “todo” está en el orden de lo familiar. Retomaremos su caso, para analizar en profundidad este tema –y otros–, en la Conclusión de este capítulo.

5.2. Recursos y saberes en los desplazamientos diarios

Las regionalizaciones tienen su propia extensión que viene dada por el tipo de movilidad que se utiliza en los desplazamientos –duración²²³– y en qué sistemas sociales participa, o está ausente, el actor en la vida cotidiana. Para desplazarse a lo largo de sus regiones los viajeros de Rosario utilizan distintas reglas y recursos en sus sendas diarias (Giddens, 2015[1984]). La acción de movilidad cotidiana urbana es parte de un sistema social

²²² El Capítulo Sexto analiza esta dimensión de la experiencia en sedes en viajeros que presentan discapacidades permanentes.

²²³ Las distancias, en la mayoría de los viajeros de la muestra, no va más allá de unos 2,5 o 3 km. de su casa, habitualmente. Esta regularidad en las distancias se observa afectada, en la muestra, en función de los recursos socioeconómicos que poseen los viajeros, más se acorta el espacio de desplazamientos cotidianos, cuando menos de estos recursos se tiene.

específico: el sistema de movilidad urbana; que implica poseer un saber: conocer y usar reglas, y disponer de los recursos materiales apropiados: cosas que son necesarias para desplazarse según decisiones del actor. Por lo tanto, las regionalizaciones de los viajeros y viajeras, tienen regularidades provistas por el sistema, que se complejizan a través del *entendimiento o saber propio* sobre la experiencia individual de movilidad y la *disponibilidad de recursos materiales*.

Para el caso que estamos estudiando, el sistema de movilidad urbano de Rosario, está institucionalizado²²⁴, disponiendo reglas y recursos para la estructuración de los viajes –en tanto, propiedades estructurales–, que funcionan de modo constrictivo como habilitante para los viajantes, aunque de forma asimétrica en cada situación individual, generando lo que Giddens define como disponibilidad de presencia (2015[1984]:155). Por ello, describiremos en este apartado, qué reglas –saberes– y qué recursos materiales declaran los viajantes para moverse por la ciudad; abordando, en parte, cómo incide el sistema de movilidad provisto por el PIM-Rosario en la organización de las regionalizaciones individuales y su autonomía. Esta relación es posible de observarse en la medida que la teoría de la estructuración sostiene que los sistemas sociales institucionalizados actuales –los de tipo estatal son un caso–, en tanto se los analiza como integración sistémica (no copresencia), implica que actores en posiciones estratégicas de la estructura social, generalmente técnicos y expertos, establecen “recursos de asignación” y “recursos de autoridad” que los actores en las situaciones de copresencia –integración social– emplean como recursos materiales y reglas en sus prácticas cotidianas²²⁵.

A los fines expositivos, describiremos los recursos materiales utilizados por los viajantes en sus desplazamientos y, posteriormente, las reglas, en tanto saberes que aplican en la organización de sus viajes.

5.2.1. “Lo que no me puede faltar...” Objetos e intangibles

Los viajes diarios son experiencias que implican, muchas veces, estar fuera del hogar por tiempos diversos. Rosario, al ser una ciudad mediana, con lo que implica en término de distancias y complejidad social, en cuanto sistemas de interacción social en los cuales los individuos recrean razones para sus desplazamientos (carácter), habilita –y constriñe– viajes de duraciones múltiples, implicando distintas extensiones, en distintos medios de movilidad –

²²⁴ En los términos de la teoría de la estructuración de A. Giddens (2015[1984]) desarrollada en el Capítulo Primero; y que fueron descriptos los rasgos institucionales en el Capítulo Tercero abocado al análisis del PIM-Rosario.

²²⁵ Ver Capítulo Primero, para el desarrollo teórico de estos conceptos, y Capítulo Tercero, para su aplicación al análisis del PIM-Rosario.

a pie, bicicleta, TUP, automóvil, entre otros—. Para todos esos viajes, los recursos materiales son elementos que están presentes en las sendas diarias.

Una de las consignas del DV –y sobre la que se organiza este punto del apartado– les proponía a los viajantes que nos contaran qué cosas no podían faltarles cuando salían de sus casas para hacer un viaje urbano. El número de cosas fue diverso, alcanzando la cantidad de treinta y cuatro (34) cosas. Treinta y dos de ellas (32), se refieren a *objetos materiales*, y dos (2), a recursos *intangibles*. Estos dos últimos –los intangibles– fueron señalados por dos viajeras; una fue Pamela, quien mencionó, junto al dibujo de una boca: “*una sonrisa*”; y la otra fue Vilma, el caso que posee condiciones socioeconómicas más desventajosas en la muestra, quien fue la única que no registro ningún objeto material, señalando: “*Lo que no me puede faltar es hablar con mis hijos si tengo que salir sola sin eyo pero es bueno darle un consejo a mis hijos asi boy tranquila adonde tengo que ir por una cosa o otra [sic.]*”.

Los objetos materiales enumerados fueron los siguientes: mochilas, carteras y billeteras; elementos de aseo e higiene (pañuelos, perfume, cremas, cepillo de dientes, mudas de ropa, crema para los labios) y accesorios (lentes de sol, pulseras, “colitas para el pelo”, paraguas); celular y auriculares; “llaves de casa”; dinero en efectivo y tarjetas –de colectivo, débito y crédito–; elementos de trabajo y estudio (libros, agenda, apuntes, lápices, libreta de notas, “lentes de leer”); documento de identidad –DNI–; “carnet de la obra social”; agua; “algo para comer”; “bronco dilatador”; amuleto – piedra de la suerte–; entre otros. De todos ellos, los más trasladados por los viajantes, son, en orden decreciente: el celular (en catorce casos); las llaves de la casa (en nueve casos); billetera (en ocho casos); dinero efectivo (en seis casos); tarjeta de colectivo –Tarjeta MOVI o SUBE– (en cinco casos); pañuelos y documento de identidad –DNI– (en cuatro casos cada uno); agua (en tres casos); perfume, crema, mochila, lápices y ropa (en dos casos cada uno); y todo el resto, una sola vez en cada caso.

Observamos que las razones de los viajes inciden en la cantidad de recursos a trasladar; y en ocasiones, cuando el estrato socioeconómico de los viajantes les permite elegir, determinan el tipo de movilidad para realizarlo. La razón de viaje *trabajo* es la que más condiciona la cantidad de recursos a ser trasladados y, en segundo lugar, *estudiar*. Como contrapartida, las razones de *ocio y recreación o ejercicio y deporte*, invitan a desplazarse lo más ligero de cosas; una viajera así lo indica: “*Cuando voy al gim no necesito + que hidratación. Si salgo suele ser un <<indispensable>> el celular, la manteca de cacao (a veces)...[sic.]*”. Esta diferencia en la relación razones/recursos materiales es expresada, generalmente, por las mujeres en sus diarios de viajes, aunque no es exclusivo de ellas, como refleja el registro de

Jerónimo: *“Mi mochila (a no ser que salga los fines de semana a un bar). Dentro de ella coloco todo aquello que necesite en el día...[sic.]”*.

Entre los recursos materiales para el viaje, hay que incorporar a los no registrados por los viajantes; aquellos que, en términos de Giddens, están ubicados en la dimensión reflexiva de la acción de los actores y que no pueden ser racionalizados por la conciencia discursiva. Este tipo de objetos son significativos para esta investigación en la medida que permiten la expansión de la autonomía individual en el campo de la movilidad. La primera vez que los detectamos fue vinculado a una viajera que posee una discapacidad permanente; el recurso material fue el bastón blanco o bastón guía, que Eugenia no mencionó en ningún lugar de su DV, pero que durante las varias entrevistas que mantuvimos con ella observamos que siempre lo utilizó para desplazarse.

El tipo de objetos no registrados por los viajantes también se detectó, como función habilitadora, cuando analizamos los recursos materiales incorporados a través de políticas públicas de movilidad implementadas en el marco del PIM-Rosario. La tarjeta “MOVI”, que permite acceder a todos los medios de transporte público y servicios en la ciudad de Rosario, como desarrollamos en el Capítulo Tercero, fue mencionada en cinco (5) oportunidades; sin embargo, se detectó que catorce (14) viajantes de los dieciséis que componen la muestra, registró haber utilizado el TUP como medio de medio de movilidad durante alguno de los diecisiete días que comprende el instrumento DV y sin la cual, no es posible acceder al uso de este medio.

En cuanto a cantidad de recursos materiales, las viajeras usualmente trasladan más objetos en sus sendas diarias que los viajeros, independientemente de los medios de movilidad utilizados para desplazarse. A su vez, son ellas quienes logran reconocer con precisión, en mayor medida, la especificidad de recursos que utilizan en sus desplazamientos según la razón del viaje.

Referido a qué objetos materiales son usualmente más empleados para los viajes diarios en torno al género, la billetera y la mochila son cosas que utilizan más los viajeros; mientras que los elementos de aseo e higiene y accesorios de moda, son más propios del género femenino. A su vez, al interior del grupo viajeras, se observaron grandes diferencias en cuanto a la cantidad de recursos materiales trasladados para los viajes diarios según el estrato socioeconómico, no así para los viajeros.

Lo que se observó significativo en torno a este punto es que las viajeras declararon en más casos trasladar dinero efectivo o tarjeta de débito durante los viajes; sólo un caso de las seis registraciones de este recurso material correspondió a un viajero. Al interior del grupo

viajeras, hay que señalar que fueron las que pertenecen, principalmente, a estratos socioeconómicos medio, medio-alto y alto que refieren a este recurso como necesario para moverse en la ciudad. Vilma, quien pertenece al estrato socioeconómico bajo, como señalamos anteriormente, solo hizo mención a recursos intangibles al trasladarse.

El dinero, y el dinero en efectivo, en tanto recurso material, para el caso del género femenino tiene una incidencia significativa como elemento que aumenta la disponibilidad de presencia en la movilidad urbana como así también en la construcción de la seguridad ontológica, que no se observa de ese modo en el género masculino. El dinero es entendido por las viajeras como un elemento habilitador –disponibilidad de presencia– para sus desplazamientos en la ciudad y necesario, en la medida que son ellas quienes suelen realizar altos espontáneos en los viajes para realizar alguna compra, o quienes concatenan más destinos y razones de viajes en sus sendas diarias, alejándolas por más tiempo del hogar, haciendo necesario este recurso, como lo registra, entre otras, Gigi: *“Libreta y birome para tomar notas. Tarjeta de colectivo, dinero en efectivo, tarjeta de débito, dni, celular y llaves. Sin embargo cuando salgo a trotar dejo todo y me engancho solamente 1 (una) llave al cordón de la zapatilla[sic.]”*.

Es posible, que perciban mayores constreñimientos –estructurales y físicos– en su movilidad y el dinero sea un recurso habilitante, principalmente cuando suceden imprevistos en los viajes, como lo señala Xiomara: *“El celular y plata por si se pincha la moto o me quedo sin nafta[sic.]”*. El dinero juega un rol significativo en la estructuración de la dimensión ontológica de las mujeres al desplazarse, en la medida que parece operar en el plano de la confianza para encarar las jornadas de la vida cotidiana, en tanto que aparece en sus registraciones como un recurso diferenciador de lo hogareño y cercano, de lo mundano y distante. Por ejemplo, Ileana lo incorpora como un elemento asociado al trabajo: *“El teléfono. Plata. Los libros/materiales para trabajar...”*; y Fiorella, al igual que Gigi –ver arriba–, lo incorpora cuando no realiza desplazamientos breves y próximos asociadas al ejercicio u ocio: *“El celular. Las llaves de casa. Pañuelitos de papel. Colita de pelo. Auriculares. Si no es que salgo a caminar por ejercicio también llevo; billetera con plata, documento, tarjetas y carnet de la obra social[sic.]”*.

Esta situación de ninguna manera implica que el dinero no sea necesario para los viajeros; de hecho, son ellos –salvo un caso– quienes más mencionan *“la billetera”* como recurso material para el viaje; aunque de quienes registran la billetera en sus DV, sólo uno menciona el “dinero”, Jerónimo. Sin embargo, cuando Jerónimo registra el dinero, lo hace entre paréntesis: *“Siempre llevo conmigo billetera (dinero y tarjeta/identificaciones) [sic.]”*;

lo ubica como una herramienta entre tantas otras dentro de su billetera, la cual a su vez va al interior de una mochila junto a otros objetos para él tan necesarias para y en sus viajes, como puede ser un amuleto en forma de piedra. “*Siempre llevo encendedor (aunque no fumo regularmente) y mi piedra de cuarzo que adquirí en San Marcos Sierra (HIPPIE!) [sic.]*”, escribe Jerónimo.

Posiblemente el dinero, como recurso material, sea para las viajeras que pueden tenerlo, herramienta y amuleto indispensable para la movilidad cotidiana. Como herramienta habilita desplazarse y hacer actividades deseadas o pensadas en el viaje, como refiere otra viajera, Marcela: “*Las llaves – Algo de dinero según qué tenga que hacer Y los anteojos de leer. El celular [sic]*”; pero a su vez, permite despejar –conjurar– el miedo a lo imprevisible, como lo señala Xiomara. La interpretación sobre la significación del dinero por parte de las viajeras al desplazarse implica, por un lado, lo obvio para ambos géneros, estamos en una sociedad capitalista de mercado, y con ello la necesidad de este recurso para muchas de las actividades de la vida cotidiana; y específicamente a los objetivos de nuestra investigación, hay que recordar que no hay ningún medio de transporte público gratuito en el marco de los implementados en el PIM-Rosario. Por otro lado, y aquí sí de tipo específico para lo femenino, visibiliza, en un aspecto más, la tradición patriarcal de la organización de la vida diaria, y por tanto, amenazante para ellas. El dinero aparece como el amuleto más relevante para viajar seguras; amplía y afirma la autonomía individual. Para los viajeros es una herramienta junto a otras en una caja de herramientas que es “la billetera” o “mochila” en un entorno capitalista y de género amigable. La amenaza, lo imprevisible del viaje, es una sensación más difusa para ellos, tanto que “*una piedra de cuarzo*”, puede protegerlos, como registró Jerónimo.

5.2.2. “*También tengo que aprender...*” Saber mutuo, práctico y experto

Los viajantes para la planificación y realización de sus sendas diarias, hacen uso de un *saber propio* –como parte de su entendimiento–, que es construido en función de su propia biografía, en condiciones singulares de corporalidad, género, educación formal, laboral, socioeconómica, entre otras. El saber propio se estructura y compone de varios saberes actualizables, algunos –saberes– tomados de otros sistemas, que a su vez implican, en parte, conocer el uso de recursos materiales de un viaje –arriba desarrollados–. Los saberes comprenden a las reglas del sistema de movilidad, y más allá; de las que echan mano, o no, para la organización de la práctica de desplazarse. Lo que hemos denominado como saber propio se compone de conocimientos disponibles –a partir de la condición abstracta de los

sistemas por la aplicación de saber experto— y producidos —en la experiencia del viaje y otras acciones—, actualizables por su propia aplicación, que son los siguientes, en términos generales: saber mutuo, saber práctico —reflexivo y asequible—, y saber experto —general y específico—.

Los saberes señalados se adquieren —y actualizan— de diferentes modos, según lo que han registrado los viajeros, y se los utilizan para distintas situaciones del viaje. A los fines expositivos, desarrollaremos los rasgos de *los tipos de saberes* que fueron identificados en la práctica de movilidad cotidiana urbana²²⁶; para luego exponer en el Capítulo Sexto, cómo estos saberes son operados y privilegiados en distintas situaciones de la experiencia del viaje.

Con respecto a la tipificación de saberes que proponemos, entendemos que es necesario realizar una aclaración con relación al *saber mutuo*, siguiendo las distinciones que Giddens manifiesta. El saber mutuo en términos de la teoría de la estructuración es un tipo de saber que surge de la mirada interpretativa —de segundo orden— que realiza el investigador al analizar, en una investigación empírica, la integración social. Son aquellos saberes y creencias que aplican los actores sociales para la conducción de la vida cotidiana, ubicada en el sentido común, pero que se convierte en un saber *distinto de*, a través de la elaboración de las ciencias sociales (Giddens, 2015[1984]:357-366). En este sentido, bajo la noción de saber mutuo, exponemos tipo de saberes y creencias que los viajeros en la ciudad de Rosario aplican en instancias de copresencia para construir o ampliar sus márgenes de autonomía individual al desplazarse. Esta distinción no sería significativa, y posiblemente no podría haber sido

²²⁶ La identificación de los tipos de saberes que componen el saber propio de los viajeros se realizó en base a dos consignas que estaban en sus diarios de viajes referidas a: qué cosas tuvieron que aprender para moverse en los medios que usan para viajar (a pie, bici, colectivo, auto, etc.), y qué cosas tiene que saber hacer y conocer una persona para viajar en la ciudad de Rosario según sus experiencias. La centralidad del uso de los distintos medios de movilidad —en las consignas— para componer la caracterización de los saberes utilizados, implica considerar la información sobre la distribución de los viajeros para cada tipo de movilidad según los rasgos corporales que venimos trabajando en la tesis. Observándose lo siguiente: el género femenino fue el único que registró uso de todos los medios disponibles en el espacio urbano. A su vez, fue el género femenino el que por viajante más tipos de movilidad usó para sus desplazamientos. Al tomar cada uno de los tipos de movilidad y género, se observó lo siguiente: el desplazamiento “a pie” fue el único utilizado por todos los viajeros de la muestra. La bicicleta fue utilizado por más de la mitad de la muestra masculina —4 viajeros de 7— y por un tercio de la femenina —3 viajeros sobre 9—, lo que explica, en parte, la apreciación sobre los saberes de las viajeras sobre este medio que desarrollamos más adelante en este mismo apartado. Con relación al TUP, salvo un (1) caso por género, todos los viajeros hicieron uso de este medio. Con relación al desplazamiento en moto, fue registrado por una viajera y un viajero. Finalmente, en cuanto a desplazarse en automóvil, implicó que al menos dos terceras partes de la muestra —no hubo diferencia representativa en cuanto a género— manifestó su utilización. Por otro lado, el uso del automóvil y el rol de acompañante, puede ligarse, aunque no lo contabilizamos como un medio independiente, al uso del medio de movilidad “taxi”. Este medio, que es un automóvil en la ciudad de Rosario de uso exclusivo, pero parte del sistema público de movilidad, fue utilizado por algo más de un tercio de la muestra —6 viajeros—; que, en función del género, representó un tercio de los viajeros y casi la mitad de las viajeras —4 sobre 9—. Sobre esta distribución de la muestra descrita con relación al uso que los viajeros hicieron de los diferentes tipos de movilidad haremos una descripción de los rasgos de los saberes aplicados; y principalmente, útil para captar la representatividad en la forma en que el saber práctico va a ser expuesto —según cada tipo de movilidad—.

elaborada, en una investigación en la cual la corporalidad no tuviese centralidad, es decir, desde la perspectiva de integración sistémica –en términos de la teoría de la estructuración– y con la que trabajaron generalmente los equipos técnicos del EMR al diseñar e implementar el PIM-Rosario, como se explicó en el Capítulo Tercero. Este tipo de saber, “nuevo” para el campo científico, señala Giddens –dado que los actores sociales lo aplican cotidianamente (2015[1984]:357)–, es significativo, entonces, a partir de que la hipótesis central de la investigación señala que las políticas públicas de movilidad operan con nociones de autonomía individual descorporalizadas a partir de esquemas abstractos provistos por saberes expertos, aplicados por los equipos técnicos del EMR.

5.2.2.1. Saber Mutuo. “Aprendí a mirar caras, gestos, movimientos...”

El *saber mutuo* está asociado a aquel saber que se construye a partir de la interacción con otros en situaciones de copresencia, en donde el otro es entendido en términos colaborativo, restrictivo o sancionatorio –*saber producido*²²⁷– para nuestro desplazamiento.

El otro puede ser interpretado como una posible amenaza, alguien que restringe la movilidad al poder poner en riesgo las pertenencias o recursos materiales, como lo expresa Jerónimo: “*También tengo que aprender siempre a buscar lugar seguros (y de preferencia cerrados) para atar la bicicleta y quedarme tranquilo de su seguridad [sic.]*”; o directamente, como quien puede generar un riesgo a la integridad física. Esta última percepción fue más observada por las viajeras en sus registros, mientras que, en el caso de los viajeros, fue más difusa la idea de peligro en estos términos –quizás de ahí “la piedra de cuarzo” de Jerónimo, como un talismán²²⁸–. Mientras Gigi, viajera, registra de modo muy preciso estas condiciones: “*A pie aprendí qué lugares son seguros y cuales no, aprendí que una mujer tiene muchos más riesgos y a veces complicaciones en sus recorridos... Aprendí a mirar caras, gestos, movimientos y estar muy atenta [sic.]*”; Federico, como el resto de los viajeros, describe las amenazas de moverse en la ciudad de un modo más indeterminado, descorporalizando el peligro: “*saber cuales son las zonas peligrosas de la ciudad...saber que viajar de noche es más peligroso [sic.]*”.

El saber mutuo en la movilidad implica conocer que los otros son –o pueden ser– un agente de caos en el desplazamiento, en la medida que sus acciones no permiten la

²²⁷ Este tipo de saber se produce por las sanciones a las estrategias de acción que se da el individuo, que constriñen su actuar y que permanecen en el saber propio; en este caso, el otro aparece representado bajo estos términos; representación que sólo se observó en la muestra para otros viajantes y para las dependencias de control de la Municipalidad.

²²⁸ Ver en este capítulo, el Apartado *Recursos materiales utilizados para viajar*. <<Lo que no me puede faltar...>>.

previsibilidad en la práctica de viajar, provocado por la falta de consideración o desconocimiento de las reglas. Esta percepción de los otros viajantes como gestores de imprevisibilidad son distintas según el medio de movilidad utilizado y las consecuencias para sí, como lo señala Santi, un usual automovilista: “...*tener todos los sentidos alertas porque...Los peatones (principalmente) en los barrios no respetan las señales de tránsito y se mandan por cualquier lado[sic.]*”. Sin embargo, los ciclistas de la muestra, identifican a otros en ese rol, y sus consecuencias, como registra uno de ellos, “*La poca consideración que tienen los choferes de colectivos para con el resto de vehículos circulantes/peatones: se atribuyen la prioridad de paso en cualquier esquina. Lo mismo con los taxis [sic.]*”²²⁹. En este tren de percepciones sobre quiénes son los principales causantes del caos al desplazarse en la ciudad, los peatones, insistentemente señalan “...*mirar antes de cruzar la calle*” y más aún, si una discapacidad constriñe el desplazamiento, como lo es el caso de Federico —como analizamos anteriormente—.

El saber mutuo también permite comprender a los otros viajantes como colaboradores en las sendas diarias, habilitadores para poder desplazarnos por la ciudad, en tanto fuentes de información para organizar u orientarnos en nuestros desplazamientos en la ciudad, como lo sintetiza Pamela: “*Saber a quién preguntarle las cosas: kiosqueros, negocios*”. Aunque también, la sola presencia de otras personas al desplazarnos es habilitante, dado que son fuente de seguridad ontológica, y explican, en buena medida, las dinámicas de las rutinas diarias. En términos de zonificación, el otro en la noche adquiere mayor significado que durante el día para la construcción de seguridad individual en las regionalizaciones, y más en las viajeras, quienes en repetidas ocasiones los registran en los diarios de viajes, como Lucila: “*Por la noche ir por zonas con + movimiento si caminan [sic]*”; o Gigi: “*Aprendí a qué hora cierran los negocios y está más iluminado y seguro para volver*”; entre otras. Sin embargo, durante los momentos del día, los otros viajantes no cumplen un rol central, en términos generales, en esta función habilitante de estructuración de los desplazamientos cotidianos, situaciones que desarrollaremos en el Capítulo Sexto.

5.2.2.2. Saber Práctico: Habilidades y percepciones en el cuerpo

El *saber práctico* en el sistema de movilidad está vinculado, principalmente, a habilidades corporales motrices, gestuales o posturales, tales como aprender a andar en bicicleta, dónde poner la cartera, dónde atar una bici, entre otras; y a percepciones

²²⁹ Los subrayados están realizados por el viajante en su registro en el DV.

estructuradas junto con esas habilidades, en cuanto a esquemas emotivos: sensaciones y/o sentimientos de seguridad, tranquilidad, miedo, tensión, entre otros registrados, y esquemas sensoriales: qué zapatos son más cómodos para caminar, en qué horarios hay menos lugar para estacionar, qué medio me conviene usar según el clima, por mencionar algunos. Estas habilidades y percepciones poseen un “ritmo” social específico, el del entorno donde fue aprendido (Zunino, 2017), y que se aplican en situaciones de copresencia o no-copresencia, y de las que es posible, en parte, dar cuenta por parte del actor –son asequibles a su entendimiento–, y otras, que no –reflexividad de la acción– (Giddens, 2015[1984]).

En cuanto al saber práctico, se observó que los esquemas de percepción –emotivo y sensorial– que lo componen, se hacen más asequible para el actor cuando hay habilidades para el desplazamiento recientemente aprendidas o en proceso de serlas; en la medida que se está estructurando la seguridad ontológica del agente junto con el hábito o rutina. Posteriormente, la rutinización reduce la dimensión consciente de la acción en el actor, haciéndole más asequible las habilidades que las percepciones –emociones y sensorialidad– de su saber práctico cuando las condiciones del entorno se mantienen constantes –infraestructura, ritmo de vida, atribuciones corporales, entre otras– generalmente. Esto último, no sucede, cuando la rutina está siempre amenazada, expuesta a una “situación crítica latente”, que en la práctica de movilidad cotidiana de Rosario se observa en torno a la imprevisibilidad en el viaje generada por las acciones de otros, tales como: una mala maniobra, un no respeto a las reglas de tránsito de un transeúnte, un robo, entre otras; implicando un “afloramiento” en el relato –registro– de emociones como el miedo, la inseguridad o el enojo. Misma situación se da, pero de modo permanente, en la cotidianeidad de los viajeros que tienen discapacidades permanentes, en quienes se identifica una sensación de alerta constante, sobre sus habilidades, el ritmo de su motricidad y sus esquemas de percepción cuando deben desplazarse por la ciudad, aunque sus itinerarios permanecen casi siempre idénticos en cuanto a regionalización, zonificación y medios de movilidad empleados. Para estos viajeros, es estresante moverse en la ciudad²³⁰.

El saber práctico se estructura en torno a destrezas corporales y percepciones que se aprendieron específicamente para el sistema de movilidad cotidiano urbano en torno a cada uno de los medios usualmente utilizados: a pie, moto, automóvil, bicicleta, colectivo²³¹. En

²³⁰ Ver su relación con las actividades recreativas en el punto *Almacenes, teatros y charlas TEDx. Del ocio y la recreación*, en el Capítulo Cuarto.

²³¹ El tren es un medio de transporte no registrado por ninguno de los viajeros o viajeras en los DV. Sin embargo, es necesario aclarar, que en la ciudad de Rosario no se usa ese medio de transporte para desplazamientos urbanos, solo interurbano; aunque principalmente, interprovincial.

esta investigación, dado que no realizamos observaciones participantes en todos los casos, abordamos una aproximación a este saber práctico, principalmente, desde lo asequible al actor, a través de lo registrado en sus diarios de viajes.

En este sentido, los viajantes que hacen –o hicieron– uso de más tipos de movilidad brindan una registración más específica y detallada de saberes prácticos para cada medio, manifestando una dimensión racional de la acción de desplazarse –en términos de la estratificación de la acción (Giddens, 2015[1984])– más amplia que para quienes acostumbran utilizar un solo medio de movilidad. Los viajantes multimodal, generalmente, coinciden con los estratos socioeconómicos medio, medio-alto y alto; quienes, a su vez, viven en lugares de la ciudad con alta disponibilidad de opciones de medios de viajes; generalmente, la zona céntrica de la ciudad –o lo que en términos del Plan Urbano Rosario refieren al primer y segundo anillo–. Este dato de mayor disponibilidad de medios de movilidad en la zona céntrica de Rosario, que algunos autores denominan “capital espacial” (Salerno, 2012; Soldano y Perret Marino, 2017) no es casual, dado que el PIM-Rosario comenzó a ser implementado desde “el centro” de la ciudad hacia la periferia –“los barrios”–, como analizamos y describimos en el Capítulo Tercero.

Cada tipo de movilidad tiene un cúmulo de habilidades que funcionan como reglas necesarias para manejarse cotidianamente, que fortalecen y amplían la seguridad ontológica del viajante en sus regionalizaciones cuando se las ha aprehendido, permitiendo a su vez, la expansión de su autonomía. A continuación, hacemos una breve exposición de habilidades por tipo de movilidad –bicicleta, a pie, moto, auto, colectivo– que han registrado los viajantes en sus diarios de viajes.

5.2.2.2.a. “La bici”

El uso de la bicicleta como medio de movilidad urbana se observa en ascenso, principalmente, a partir de políticas públicas enmarcadas en el PIM-Rosario, en base a la incorporación de una red de bici-sendas y ciclovías en la traza urbana y un sistema de bicicletas públicas denominado “MI BICI TU BICI”, analizada extensamente en el Capítulo Tercero. Este re-lanzamiento del uso de la bicicleta implicó incorporar saberes, aunque, principalmente, para el caso de las viajeras, quienes lo adoptaron como un “nuevo” medio de movilidad. “*Para saber usar la bicicleta es preciso saber andar en bicicleta...saber inflarla, saber dónde dejarla sin arriesgarse a un robo*”, comenta Ileana, quien con 44 años y manejar desde los 18 años, tuvo que vender su auto y decidió comprar una bicicleta para desplazarse por la ciudad. Otra viajera, Gigi, con 31 años, manifiesta un saber práctico nuevo en sus

desplazamientos: *“En bici lo más importante fue aprender a manejarme entre los autos, ser precavida y a la vez perder el miedo...cuales son las calles empedradas[sic.]”*. Fiorella, con 18 años, también lo registra un saber práctico nuevo para ella –y su género–: *“Para manejarme en bici tuve que aprender a arreglar la cadena, a prestar mucha atención a los otros transportes y a respetar algunas señales de tránsito”*.

Los viajeros también refieren nuevos saberes prácticos en sus desplazamientos en bicicleta, pero lo novedoso, significativamente, no está asociado, en sus registros, a la incorporación de habilidades motrices como señalaron las viajeras –“saber andar”, “manejar entre autos”, entre otras–, sino centrados en la esfera de los esquemas de percepciones, en cuanto al ritmo de la ciudad sobre este medio, y/o a reconocer situaciones de peligros y amenazas en el entorno, producido por la infraestructura urbana o terceros –saber mutuo–, respectivamente, como refiere uno de los viajeros: *“Si utilizan bici, qué calles poseen bisisenda. Qué calles del centro tienden a atascos de autos y en qué horarios...que necesitan de un buen candado y dejarla atada en sitios no expuestos a la vista de los peatones...”*.

Hay indicios de que el uso de la bicicleta implicó mayores aprendizajes prácticos para el género femenino que el masculino, principalmente, en términos de habilidades corporales, que ellas registraron y que los viajeros no, tales como *“andar en bici”*, *“saber inflarla”*, *“arreglar la cadena”* (de la bicicleta), *“anclar bien”* (la bicicleta), entre otras. Estos nuevos saberes permiten interpretar que las mujeres comenzaron a hacer uso de un medio de movilidad que antes casi no empleaban en sus desplazamientos cotidianos, y menos que los varones; de hecho, solo fueron ellas quienes refirieron en sus diarios de viajes utilizar únicamente, o haber utilizado, el sistema de movilidad pública “MI BICI TU BICI”, que algunas de ellas denominaron del siguiente modo: *“bici pública”*, *“bici de la muni”* (Municipalidad). Tal es la incidencia que una de las viajeras de la muestra, nos comentó en una charla que, habiendo utilizado primero el sistema de bicicletas públicas y experimentando que era “cómodo” desplazarse, decidió adquirir la suya propia: *“Compré una bici...y me resulta muy agradable andar en bicicleta [sic.]”*. Lo antes dicho, implicaría que hubo una expansión en la autonomía individual significativa en el caso de las mujeres, en la que el PIM-Rosario tuvo mayor incidencia que en los viajeros, aunque, en éstos, también puede afirmarse esta lógica, al evidenciarse nuevos esquemas de percepción contruidos sobre este medio de movilidad como describimos en el párrafo anterior. Aunque es de destacar que, de ellos, algunos refirieron hacer uso de la bicicleta desde antes que se impulse la política pública de movilidad, como es el caso de Pelusa, quien con 64 años, lleva trece años haciendo el mismo recorrido en bicicleta a su trabajo.



Imagen 11. Foto de una de las viajeras a bordo de una bicicleta del sistema de movilidad pública “MI BICI TU BICI”, quien cuenta en su DV haber incorporado este saber práctico a su movilidad cotidiana.

5.2.2.2.b. “A pie”

Andar a pie puede parecer que no implica ningún tipo de saber práctico, como lo expresa Fiorella: *“Para moverme a pie no tuve que aprender mucho, solo los nombres de algunas calles para orientarme...”*. A pesar de ser compartido por la totalidad de quienes integraron la muestra, significativamente la mitad no lo visibilizó como modo de movilidad cotidiana; y quienes sí lo hicieron, lo entienden, generalmente, como un tipo de movilidad de proximidad a sus hogares, como lo expresa una viajera: *“Para viajar a pie basta con tener una noción de las calles (al menos, las más cercanas al lugar donde uno vive), y con eso basta”*; y usualmente, nunca para grandes distancias bajo razones obligatorias de viajes. Sí aparece como medio de movilidad para distancias más extensas bajo razones de tipo recreativas y ocio o deporte y ejercicios.

Caminar por la ciudad de Rosario implica adquirir una serie de destrezas que en la muestra se mostraron relacionadas a dos condiciones, principalmente; por un lado, la corporalidad y, por el otro lado, el lugar de procedencia del viajante.

En cuanto a la corporalidad, hay saberes propios al género, que implican ciertas habilidades y percepciones específicas, como se observó en torno a lo femenino. Una de las viajeras registró:

A pie aprendí ...que los tacos son un elemento muy incómodo que hace que la caminata sea casi imposible, que la cartera llama la atención y es fácil de robar...En los medios no motorizados aprendí también qué calles tienen árboles que huelen a tilo en épocas del año o se llenan de flores”.

Esta descripción no afirma que no haya un saber práctico con relación al género masculino en este medio, sino que no ha sido asequible a los viajeros que abarcan esta muestra, lo que evidencia un grado de inconsciencia mayor de aspectos de la acción de movilidad en este sentido –la corporalidad–. Si bien puede ser entendida la ausencia de registros de habilidades como un grado de autonomía más extendida desde la seguridad ontológica para el género masculino que el femenino, en tanto poseedor del cuerpo hegemónico de una sociedad androcéntrica –como se señaló, también, en cuanto a los recursos materiales trasladados en otro apartado de este capítulo–; también está sugiriendo acotamientos de la autonomía individual, al menos, desde la dimensión consciente del esquema de percepción de la experiencia, entre otros aspectos, que si señala la viajera, cuando menciona que aprendió a percibir olores y colores en su caminar²³². Los viajeros son menos propensos a apreciar o a reconocer esas apreciaciones.

La corporalidad también marca la práctica de caminar, más allá del género, cuando hay una discapacidad permanente, que exige aprender reglas de moverse en la ciudad. En el caso de los viajantes con esta característica se observa el momento cuando empiezan a viajar solos o solas, y que, generalmente, hacen a una edad relativamente mayor que el resto de la población. Federico, 19 años, quien presenta una paraplejia espástica familiar y Eugenia, de 39 años, con discapacidad visual, manifiestan que desplazarse solos les supone todo un aprendizaje de reglas de movilidad asociado con los ritmos de la vida cotidiana (Zunino, 2017) que generalmente, más allá de las singularidades de cada discapacidad, es significativamente distinto al que sus capacidades corporales tenían incorporadas. Federico registra del siguiente modo esta experiencia:

Cambio bastante mi forma de viajar... no realizaba ningún viaje solo y siempre viajaba en auto. Hace 3 años empecé a moverme el colectivo y caminando mayoritariamente...tuve que aprender para viajar, siempre mirar antes de cruzar,...y estar bien agarrado cuando el colectivo frena [sic.]

²³² Esta incidencia del género, desde la corporalidad, en los esquemas de percepción de la experiencia de trasladarse por la ciudad se retoman y profundizan en el Capítulo Sexto de esta tesis.

La ciudad de Rosario es una ciudad intermedia, lo que implica que muchas personas se instalen en ella de forma definitiva, o transitoria, teniendo que modificar sus saberes con relación a la práctica de caminar en sus ciudades o pueblos de procedencia, como lo registra Pamela, *“Tuve que acostumbrarme a tomar los coles, vivo en un pueblo donde todo lo hacemos caminando [sic.]”*. Generalmente, para quienes llegan a Rosario, desde localidades con menos densidad de población y “vorágine” en los ritmos de vida, las calles se les aparecen como la Avenida Nevski que describe Berman (2008), como nos comenta Lucila, quien vino a estudiar a la ciudad desde una localidad del norte de la provincia de Santa Fe y tuvo que aprender a *“cruzar en las esquinas”*. Caminar en las ciudades intermedias –o más grandes–, implica no solo un saber práctico con relación a otros ritmos y velocidades de desplazamiento, sino también otras distancias a ser recorridas; *“las cuadras en Rosario son bastante largas (por lo menos en el centro) esto para calcular los viajes a pie”*, dejó asentado un viajante que se trasladó a vivir a Rosario hace tres años desde una ciudad más pequeñas del sur santafecino.

5.2.2.2.c. “Mi 1er moto”

La utilización de la moto y el saber práctico con relación a este medio fue registrado por Xiomara y Walter; aunque Walter, durante el período de la registración del DV, no mencionó su utilización en ninguno de sus viajes cotidianos, se la habían robado días antes, nos contó después. Las menciones que estos viajantes realizaron en sus diarios de viajes, si bien no son abundante, permiten evidenciar, en parte, una de las características generales de este tipo de saber –señalado anteriormente para el uso de la bicicleta y que desarrollaremos con mayor profundidad en el Capítulo Sexto– en cuanto a que el actor es más consciente de las percepciones –emociones, sensaciones– de la experiencia cuando hay destrezas nuevas aprendidas o en proceso de serlo; mientras que, en la rutinización, se reduce la dimensión consciente de la acción, haciéndole más asequible, al actor, las destrezas que las percepciones de su saber práctico cuando el entorno no cambia, no poniendo en riesgo su seguridad ontológica.

Xiomara, con 24 años, relata en su DV que tuvo que aprender, para moverse en la ciudad, habilidades, pero no percepciones de la práctica; entendemos, que esto sucede como consecuencia de la habitualidad de su acción a lo largo del tiempo, entre el momento que adquirió las destrezas y el de la tarea de completar el diario de viaje: *“A mi me enseñaron (mi papá) a manejar las motos a los 13 años de edad. A los 18 me saque el carnet de conducir*

[sic.]”. Como contrapartida, Walter, con 43 años, registra que últimamente había tenido un cambio importante en su modo de desplazarse en la ciudad, había adquirido hacía poco su primera moto: *“Si hubo. Mi 1er moto. Es muy agil y económico. Te da mucha independencia [sic.]”*. Esto le implicó aprender a conducirla –nuevas habilidades motrices–, pero a su vez le otorgo conciencia sobre sensaciones –percepciones– de la nueva experiencia de movilidad en la ciudad, como son la “agilidad” y la “independencia” –con todo lo que representa esta noción a los objetivos de esta investigación y su marco teórico–, que no aparecen en las registraciones de Xiomara a lo largo de todo su diario de viaje.

5.2.2.2.d. “En auto”

El auto implica aprehender reglas de destrezas que, por parte del conductor, distinto es el de acompañante –que retomamos más adelante–, solicita un grado de consciencia mayor sobre las habilidades motrices y las percepciones, específicamente, las referidas a los sentidos empleados durante el manejo. Santi, como automovilista, señala que: *“Tiene que tener todos los sentidos alertas porque entre que las calles están llenas de pozos, corralitos y demás obstrucciones se maneja muy mal”*²³³. Esto se debe, según lo que registraron algunos viajeros, no sólo por la complejidad que implica la tarea, sino también, por las consecuencias que un error, más ajeno que propio, puede generar, no solo en el conductor sino, también, a un tercero; consciencia del daño que puede causarse sólo para este medio de movilidad, generalmente, en viajeros.

Conducir un automóvil, además de una postura de alerta permanente y destrezas –muchas de las cuales son técnicas y desplegaremos en el próximo punto de este apartado–, involucra un saber práctico concerniente a conocer horarios del ritmo del tránsito en distintos lugares de la ciudad –zonificación– más convenientes para desplazarse con fluidez, evitando constreñimientos, *“...saber que en horas picos hay mucho tráfico en el centro, y que es preferible caminar y moverse en bici, o moto, Saber que cuesta conseguir lugar para estacionar [sic.]”*, es una recomendación que nos deja un viajante en su DV.

El saber práctico desarrollado en este tipo de movilidad presentó, al igual que otros, singularidades en cuanto al género. En este sentido las mujeres manifestaron emplear al conducir un saber vinculado a percepciones emotivas referidas a reconocer condiciones de seguridad y peligro hacia su persona en el entorno –referencia que se identificó también en el

²³³ El mismo viajante, cuando desarrollamos la razón referida a ocio y recreación, señaló lo siguiente: *“viajar en colectivo de vez en cuando esta bueno, puedo ir mirando por la ventanilla, descubro locales nuevos, voy sin tensión [sic.]”*.

tipo de movilidad a pie y en el análisis del saber mutuo—; dimensión que no aparece para el caso de los conductores. Una de las viajeras, así lo indica: *“Para andar en auto se requiere conocimiento... de qué calles evitar (o qué zonas) por cuestiones de seguridad”*. No deja de resultar significativo que la estructuración de la acción de moverse por la ciudad en torno a sensaciones y sentimientos de riesgo personal en el caso de las viajeras permanezca aún cuando podría pensarse que están “protegidas” por la materialidad del auto; y que, como sucede con los viajeros, los cuidados para evitar el daño deben extremarse de adentro hacia fuera, del conductor hacia terceros —como mencionamos anteriormente—.

El automóvil, como tipo de movilidad, implica otro tipo de saber práctico, en la medida que propone otro tipo de rol, como se registra asiduamente en varios diarios de viaje, que una viajera definió como “acompañante” (del conductor); transcribimos sólo una de las veces que lo menciona: *“19:30hrs viajé como acompañante en auto hasta mi casa 5’.*19:35hs *vijé como acompañante en auto hasta una reunión de amigos en un club”*. De los doce (12) viajantes que mencionaron haber utilizado este medio, nueve (9) lo hicieron como acompañantes. Del total de los acompañantes, sólo uno, Federico, mencionó una destreza referida a esa función, que ni siquiera es exclusiva del rol —comprende también al conductor—: *“tuve que aprender...(a) usar siempre el cinturón de seguridad”* [sic.].

El modo de desplazarse como acompañante en un automóvil, en general, no supone algún tipo de saber práctico en la medida que no hay habilidades corporales comprometidas directamente en la acción, lo que Sennett definiría como un viajero espectador, quien experimenta el mundo en términos narcóticos. “El cuerpo se mueve pasivamente, desensibilizado en el espacio, hacia destinos situados en una geografía urbana fragmentada y discontinua” (Sennett, 1997:21), salvo que, el cuerpo de quien viaja tenga una discapacidad, como es el caso de algunos viajantes de la muestra. Federico, quien registró el uso del cinturón de seguridad, tiene una discapacidad que afecta principalmente su motricidad, posturas y el equilibrio; su cuerpo se presenta, como en otros aspectos analizados, como un constreñimiento material en el sistema de movilidad que lo obliga a un grado de atención permanente sobre su acción de viajar, incluso, aunque lo hace sentado como acompañante; otorgándole mayor consciencia sobre las destrezas corporales comprometidas en el viaje. Algo similar sucede con Eugenia, cuya discapacidad está en el sentido de la vista y, por lo tanto, se muestra más consciente de los esquemas sensoriales y emotivos de la corporalidad, y no de las destrezas motrices —hay narcotización en este aspecto del saber práctico— que aplica al desplazarse como acompañante en el auto de su familia, familiaridad que invita a viajar segura: *“Viajar con la radio prendida. El auto me adormece, me relaja, nunca hace ni frío ni*

calor”. Esta situación de no atender al aspecto motriz del saber práctico cambia cuando se desplaza, aunque sentada, en colectivo –TUP–, que desarrollamos en el próximo punto del presente apartado.

Evidentemente, la narcotización de viajar en automóvil, que señala Sennett, opera de acuerdo a la corporalidad del acompañante. Aquellos viajeros con cuerpos “normales” pueden olvidarse de él, de las destrezas motrices que están implicadas; sin embargo, cuando el cuerpo aparece como un constreñimiento, como el caso de Federico, no hay pasividad ni descanso, sino estar pendiente de equilibrio y la postura corporal, no pudiendo expandir los márgenes de autonomía de la experiencia de trasladarse a otras dimensiones de la acción, entre ellas, la sensorial. Eugenia, por su parte, si bien es alcanzada por el efecto narcótico del rol pasivo de acompañante, fue la única en toda la muestra que, la situación la habilita a reconocer los aspectos sensoriales y afectivos de la experiencia del viaje –el sonido de la música en la radio, el sentimiento de tranquilidad para poder dormir, las sensaciones de frío o calor– que el resto de los acompañantes no registraron –que están en sus experiencias, pero en la dimensión inconsciente de sus registros de la práctica–, otorgándole a Eugenia, un mayor margen de autonomía en este aspecto.

5.2.2.2.e. “Moverme en colectivo”

Movilizarse en colectivo –TUP–, cuando se es pasajero, genera la misma condición narcotizante que genera el rol de acompañante –para la mayoría de las corporalidades–; en la medida que hay cierta similitud en la pasividad corporal, y principalmente, cuando la acción de viajar deviene sentada. Quizás esta condición sea, posiblemente, la que le sugiere a Augé (2009) indagar, específicamente, la movilidad en ese universo interno, que describe tan extenso y complejo, para el viajero del subterráneo de París –aproximación que retomaremos en el Capítulo Sexto–. Nos fue llamativo que no hubiera demasiados registros con relación a este tipo de movilidad, lo narcótico hace mella en el viajante “promedio”, en la medida que, es el segundo medio de desplazamiento más utilizado por los integrantes de la muestra después de “a pie”. Como sucedió con el trasladarse a pie, aquellos que se mudaron a la ciudad de Rosario hace pocos años y quienes padecen discapacidades permanentes, principalmente, fueron quienes marcaron algún saber práctico específico para este medio.

El primer grupo, los emigrados a la ciudad, si bien los registros fueron escasos, es significativo para dar cuenta que hay saberes prácticos involucrados en los viajes en el TUP, y que son distintos de los viajeros con discapacidades permanentes. En este sentido, Jerónimo señaló como habilidad desarrollada una convención o costumbrismo específico a este medio:

“indicarle al chofer para que frene en una esquina (verdaderamente no sabía nada de eso antes de venir a Rosario) [sic.]”²³⁴; mientras que, los viajantes del segundo grupo, registraron aprendizajes en referencia directa a los constreñimientos materiales que sus propios cuerpos les imponen para desplazarse, más allá, de las desconsideraciones del entorno social en ocasiones, que refirieron en entrevistas y conversaciones.

Federico, en sus registros, repitió la necesidad de adquirir destrezas motrices que no tenía, debido a su discapacidad que afecta las funciones del equilibrio, la fuerza y la motricidad, y que no parecen dejarle lugar para experimentar otras dimensiones del viaje, cuando señala: *“No realizaba ningún viaje solo y siempre viajaba en auto. Hace 3 años empeze a moverme el colectivo y...tuve que aprender para viajar...estar bien agarrado cuando el colectivo frena[sic.]”*. Sin embargo, Eugenia, de los dos –el otro es Federico–, es quien evidencia una diferencia con la tranquilidad narcotizante que le brindaba ir sentada de acompañante en el auto familiar que cuando lo hace en colectivo; en parte, porque los esquemas de percepción que emplea, para construir su seguridad ontológica, son distintos al estar rodeada de desconocidos. En colectivo, aunque también va siempre sentada, todos los aspectos del saber práctico se despliegan y agudizan simultáneamente; las habilidades motrices y del equilibrio –que el entorno familiar narcotizaba– reaparecen como destrezas, y las percepciones sensoriales, salvo la visión por su discapacidad, se afinan: *“Tuve que aprender los recorridos, el tiempo que se tarda desde el inicio de mi viaje hasta donde tengo que descender. Intento registrar cuándo el autobús dobla, cuando pasa por alguna arteria importante de la ciudad, etc. [sic.]”*. Su acción de viajar en colectivo tiene una estructuración propia, distinta a la de acompañante en el auto, que ella señala, y que se lo observa para la dimensión afectiva, principalmente, dado que, como señala, mientras en *“el autobús me relajo”*, *“el auto me adormece”*; este tema vuelve a ser retomado en el Capítulo Sexto.

5.2.2.3. Saber Experto

El *saber experto* implica reglas y recursos conformados por señales simbólicas, conocimientos técnicos, científicos y profesionales provistos por los “sistemas expertos” que organizan de manera creciente la vida cotidiana, otorgándole a los sistemas sociales mayor extensión (jerárquica y lateral) y desanclaje espacio-temporal, y volverlos sistemas abstractos –cada vez más–; en la medida que, el saber experto le asigna fiabilidad a las acciones

²³⁴ Entendemos que se refiere al costumbrismo de tener que “tocar el timbre” ubicado en la puerta trasera del colectivo para avisar el deseo de descender varios metros antes de la esquina que se quiere bajar –generalmente, una cuadra antes (100 metros)– o, acercarse al chofer y “avisarle” que pare en la esquina.

individuales, aunque también despersonaliza las rutinas diarias (Giddens, 1994). Por lo tanto, este tipo de saber es, día a día, más necesario para el desarrollo de habilidades en la movilidad cotidiana por parte de los viajeros²³⁵, en tanto que les habilita otros alcances en la autonomía individual de sus desplazamientos. Como consecuencia, en este tipo de saberes, la alfabetización es una condición necesaria, no única, para poder acceder de manera plena a las sociedades actuales estructuradas por sistemas abstractos de este tipo.

Al interior de lo que hemos denominado saber experto, identificamos que los viajeros de la ciudad de Rosario despliegan saberes pertenecientes a distintos sistemas expertos que hemos distinguidos en dos tipos; por un lado, aquellos que son de tipo generales, que se importan de otros sistemas de la vida diaria, para tomar decisiones y llevar adelante acciones en los desplazamientos, y por otro lado, los de tipo específicos al sistema de movilidad cotidiano urbano, entre los que, además, se observan los incorporados por la implementación de las políticas de movilidad en el marco del PIM-Rosario. Los saberes expertos generales y específicos se complementan, y sus usos son más complejos y simultáneos de acuerdo al tipo de movilidad implicado y su grado de abstracción dentro del sistema de movilidad; por ejemplo, el tipo de movilidad a pie en Rosario, es menos abstracto que el tipo de movilidad en el TUP, dado que incorpora menos sistema experto y menos formalización institucionalizada, como se desprende del análisis de las políticas públicas diseñadas e implementadas por los equipos técnicos del EMR –ver Capítulo Tercero–. Al respecto, una de las viajeras de la muestra, proporciona una descripción refiriendo a dos tipos de movilidad, la diversidad de saberes expertos, y el grado de abstracción que utiliza para llevar adelante la acción en uno y otro medio:

Para viajar a pie basta con tener una noción de las calles (al menos, las más cercanas al lugar donde uno vive) y con eso basta” “Para andar en auto se requiere una información/conocimiento mucho mayor. Saber conducir, conocer las señales de tránsito, cuestiones muy básicas de mecánica, qué combustible cargar, cuánto cuesta el combustible, qué documentación es necesaria para circular en la calle con un vehículo [sic,] **(Ileana)**.

²³⁵ Giddens en este sentido desarrolla el caso de los sistemas de movilidad aéreos, en los cuales los turistas –viajeros– confían en poder unir origen y destino a través de un vuelo, desconociendo, generalmente, una buena cantidad de saberes adyacentes implicados, tales como, volar, hablar el idioma a visitar, sistema político o costumbres, entre otros, que son filtrados, para su simplificación, por los sistemas expertos, y que le brindan previsibilidad a la acción (1994:109).

5.2.2.3.a. “Mapa de la ciudad (si o si)”. De lo general a lo específico

Los saberes expertos generales identificados, que operan los viajeros para organizar sus desplazamientos en ciudades intermedias o metrópolis son conocimientos matemáticos que permitan calcular tiempos, distancias y costos de moverse en la ciudad, como señala un viajero, *“Para cualquier medio siempre tuve en primer lugar que aprenderme las calles de Rosario... y su longitud (en mi ciudad natal las cuadras son más cortas), para así poder calcular bien”*; implicando conocer distintos sistemas de unidades de medida de tiempo, espacio, peso, dinero, entre otros, como indica una viajera: *“Para viajar en colectivo es preciso...qué valor tiene el boleto”*. Hoy día, en gran parte del mundo, y también en Rosario, saber usar aplicaciones tecnológicas de comunicación digital e informática (TIC’s), principalmente de georreferenciación, asociadas a los teléfonos móviles o smartphone, se observa central, específicamente, entre jóvenes, en la estructuración de la práctica de desplazarse –que profundizamos en su análisis en el Capítulo Sexto–, como registra una de las viajeras de 18 años: *“Para moverme a pie no tuve que aprender mucho, solo los nombres de algunas calles para orientarme (pero siempre existe Google maps)[sic.]”*.

Al interior de estos saberes generales, hay algunos más afines al sistema de movilidad urbana o, de “Nivel 1”, como Gigi, una de las viajeras, los definió, que están referidos, habitualmente, con conocimientos geográfico (puntos cardinales, accidentes geográficos de una ciudad), cartográficos –*“Mapa de la ciudad (si o si) [sic.]”*, indica una viajera– y urbanísticos (nomenclatura de calles, plazas y edificios públicos, sistema de numeración de las calles), que la misma Gigi, expresa sintéticamente en su registro: *“Nivel 1. Las orientaciones para donde queda el río (que tiene una <<curva>>). Para dónde bajan y suben las alturas. Las manos de numeración <<par>> y las de numeración <<impar>> [sic.]”*. Estas competencias son fundamentales en ciudades medianas o grandes, señala Howard Becker²³⁶ y también Walter, uno de los viajeros de la muestra: *“Tiene que conocer las calles y avenidas principales”*, dado que se aplica a los distintos medios de movilidad, entre ellos, el automóvil: *“Si va en auto ubicarse con las direcciones”*. El otro cuerpo de saberes afines son los de tipo mecánicos o técnicos de los vehículos motorizados y no motorizados –para usar categorías del PIM-Rosario–, tales como auto, moto o bicicleta, entre otros; que en grandes ciudades son fundamentales, medios y saberes, como señala una viajera, casualmente para un medio que las mujeres adoptaron significativamente en el último tiempo

²³⁶ Howard Becker realiza un breve análisis de estos saberes, aunque sin tipificarlos de este modo, pero hablando de “residentes competentes” en su libro “Mozart, el asesinato y los límites del sentido común: cómo construir teoría a partir de casos”, en un apartado que denomina, “Orientarse en la gran ciudad: cuando se razona a partir de “cuadras” (2016).

–como analizamos para el saber práctico–: *“Para manejar en bici tuve que aprender arreglar la cadena... [sic.]”*.

Los saberes expertos específicos del sistema de desplazamiento urbano que operan los viajantes en sus experiencias refieren a las reglas que estructuran cada uno de los tipos de movilidad, y que les son específicas, como señalan algunos viajantes: *“En colectivo: los nombres y recorridos de las diferentes líneas...Que las frecuencias de los colectivos son reducidas por la madrugada y durante los domingos [sic.]”*²³⁷; o: *“Si utilizan auto: Qué horario de estacionamiento requiere cospeles para el parquímetro”*. En términos generales, las reglas versan sobre conocer la localización de paradas de colectivos y horarios, señales de tránsito, diferentes reglas de conducción: *“En bici...aprendí cómo hacer señas para doblar”*; además de la documentación obligatoria para transitar, distinguir de medios de movilidad público y privados –como sucede con el sistema de taxis y bicicletas en Rosario–, entre otros; que se repiten en los registros de los diarios de viajes, y que recomiendan conocer los viajantes para los distintos medios, como indica Lucila: *“Cruzar en las esquinas. Respetar el semáforo para el peatón y el del auto. Paradas de colectivos”*.

5.2.2.3.b. “Nivel 2”. Conocimientos exclusivos al PIM-Rosario

En el saber experto específico se identificaron –en los registros– conocimientos desarrollados de modo exclusivo a partir de las políticas públicas y acciones implementadas en el marco del PIM-Rosario para los distintos tipos de movilidad. Estos saberes expertos específicos del PIM-Rosario, Gigi –viajera que ubicó a los “saberes expertos generales” en un “Nivel 1” en el punto anterior de este apartado–, los entiende y los ubica en un “Nivel 2”; describiendo, del siguiente modo, qué debería saber un viajante en la ciudad de Rosario para desplazarse: *“Nivel 2. Cómo y dónde sacar y cargar tarjetas de colectivo, cómo sacar y utilizar el sistema de bicis públicas. Cómo utilizar la aplicación Movi para viajes de colectivo [sic.]”*.

Al comparar la designación que realiza la viajera en torno a la noción de conocimientos por “niveles”, estaría marcando con relación al “Nivel 1”, una percepción de posterioridad en el tiempo para el segundo nivel. Asimismo, cuando se analiza la componenda de saberes para el Nivel 2 refieren, principalmente, a la incorporación de TIC’s en la práctica de movilidad, coincidiendo con el enfoque y soporte de las acciones llevadas a cabo en la Tercera Etapa del PIM-Rosario (2012-2019) por parte del EMR –analizadas en el Capítulo Tercero–. En parte, esta situación no es exclusiva a la ciudad de Rosario, es un rasgo

²³⁷ El subrayado está realizado por el viajante en su registro en el DV.

característico de las sociedades actuales, señala Giddens; dado que, paradójicamente, aunque las tecnologías digitales propenden al desanclaje de la vida cotidiana, “incluyen siempre, por un medio u otro, la movilidad del cuerpo” (Giddens, 2015[1984]:155)²³⁸.

Observando los registros de los viajeros, en general, entienden que estos saberes, principalmente vinculados a las TIC’s, resultaron significativos para y en los distintos medios de movilidad. Sin embargo, también señalan conocimientos asociados a lo que los equipos técnicos del EMR denominaron “intervenciones urbanas”, aquellas que van más allá de la dimensión digital de la movilidad modificando los espacios urbanos –ver Capítulo Tercero–, como refiere uno de los viajeros en sus registros para el nuevo sistema de transporte público no motorizado de la ciudad: “*Si utilizan bici: qué calles poseen bisisenda*”.

Volviendo a las innovaciones que más registraron los viajeros como saberes expertos específicos, es decir, las TIC’s; para el caso del TUP, indicaron recurrentemente el uso de las App’s:

Debe conocer bien los recorridos de los colectivos, por lo tanto tiene que saber manejar la APP de transporte para moverse en colectivos [sic.] **(Walter)**.

En lo viajes en colectivo utilizo las aplicaciones públicas para mantenerme informado **(Pablo)**.

Siempre cargar la tarjeta de colectivo [sic.] **(Gabriel)**.

En colectivo:...la utilización de la app móvil, cómo y dónde cargar la tarjeta...[sic.] **(Jerónimo)**.

Esta misma situación sucede para con otros medios de movilidad como señala una viajera para el sistema “MI BICI TU BICI”, que opera por medio de la tarjeta MOVI para abonar el costo de su uso, implicando nuevos saberes: “*aprendí a como ... anclar bien la bicicleta [sic.]*” a las islas donde deben tomarse o dejarse; o el caso de un viajero al referirse al uso que hace del sistema de estacionamiento medido en la zona central de la ciudad: “*Aprendí a usar los parquímetros con la tarjeta Movi (sigo sin poder bajar la aplicación por el cel) [sic]*”.

En este punto es necesario hacer una aclaración que se acentúa en este tipo de saber, pero que se observa para los otros saberes –mutuo y práctico–, y que le otorga a la teoría de la estructuración fuerza explicativa. En términos generales, los viajeros que poseen mayores niveles de educación formal –secundaria completa, universitaria o posgrados– alcanzan

²³⁸ Este punto fue desarrollado extensamente en el Capítulo Primero; sin embargo, entendemos pertinente, citar la totalidad del párrafo donde Giddens expone la idea: “La mecanización del transporte fue el principal factor que llevó a las formas impresionantes de convergencia espacio-temporal...Pero la ruptura más radical y determinante en la historia moderna (cuyas consecuencias están lejos de haberse agotado hoy) es la separación entre los medios de comunicación, gracias al desarrollo de las señales electrónicas, y los medios de transporte, que incluyen siempre, por un medio u otro, la movilidad del cuerpo” (Giddens, 2015[1984]: 155).

mayores grados de reflexión descriptiva, explicativa e interpretativa sobre las reglas y recursos del sistema de movilidad cotidiano urbano que utilizan, que aquellos viajeros que tienen niveles de educación formal básica incompleta o desactualizada por el paso del tiempo –de esto último, fue el caso de adultos mayores de la muestra–. Este tipo de constreñimiento, la ausencia o escases de educación formal –que significa el manejo de saberes predominantemente de tipo científico-técnico–, en sociedades con crecientes niveles de sistemas abstractos a base de saberes expertos, se agudiza cuando el estrato socioeconómico es bajo o medio-bajo; dado que los sistemas de movilidad al ser cada vez más extensos en términos espacio-temporales requieren para sus desplazamientos de mayores recursos económicos para acceder a los mismos en términos de copresencia.

En Rosario, ninguno de los sistemas de movilidad público que abarca el PIM-Rosario, que permiten recorrer grandes distancias, en tiempos prudentes –con esto queremos decir que obviamos el andar a pie–, son gratuitos; lo que excluye a viajeros de sectores económicamente desfavorecidos. A su vez, esto afecta el saber práctico y saber mutuo que pueden construir sobre sus experiencias de movilidad; es decir, sus saberes en estos registros son: escasos en cuanto a lo emotivo, sensorial y motivacional; como acotados espacial y temporalmente.

Estas condiciones se observan cuando comparamos los registros sobre una misma consigna en el DV de dos viajeras que responden a uno y otro “extremo” de los constreñimientos estructurales que hemos mencionado –educativos y económicos–. Vilma, es madre de 31 años, con educación formal incompleta y está ubicada en el estrato socioeconómico bajo; Ileana, es madre de 44 años, profesora de filosofía e investigadora, y se ubica en un estrato socioeconómico medio o medio-alto. La consigna en el DV fue la siguiente: “Según tu experiencia, ¿qué cosas tiene que saber hacer y conocer una persona para viajar en la ciudad de Rosario?”²³⁹. A continuación, sus registros:

Conocer en la calle y la dirección del lugar donde se dirige uno mismo [sic.] (**Vilma**).

Me parece importante que conozca los riesgos, porque la ciudad se está poniendo un poco peligrosa, sobre todos para quienes no sepan que zonas es mejor evitar. También debería conocer las facilidades que ofrece la ciudad para los usuarios de transporte: por ejemplo, la posibilidad de recargar la tarjeta de colectivo a través de homebanking, o el aplicativo que permite conocer el tiempo de demora de una línea, o ese otro aplicativo que te informa qué línea tomar, según el destino donde se quería ir (aunque ese todavía no lo descargué, es obvio que debe ser más que útil) Otra gran ventaja: la posibilidad de utilizar bicicletas de manera gratuita. O el mapa donde se informan la

²³⁹ Esta consigna y “¿Qué cosas tuviste que aprender para moverte en los medios (a pie, bici, colectivo, auto, etc.) que usas para viajar?”, fueron las que se usaron, principalmente, para construir todo el presente apartado.

bicisendas. Creo que se ha innovado mucho en transporte, que sería importante promover una mayor información entre los usuarios, de tal modo que cada vez más personas puedan beneficiarse de esas innovaciones [sic] **(Ileana)**.

El PIM-Rosario, como analizamos en el Capítulo Tercero, diseñado e implementado sobre reglas y recursos que implican un incremento permanente de sistemas expertos y la no-gratuidad de los medios que habilitan recorrer grandes distancias, en términos generales, no potencia las posibilidades de autonomía individual de los viajeros que están desfavorecidos en términos educativos y económicos²⁴⁰—entre otras contradicciones estructurales— que persigue como objetivo el plan de movilidad (ETR, 2010:9; EMR, 2014a:66). Es decir, el PIM-Rosario funciona, al menos, reproduciendo las contradicciones estructurales de desigualdad de la vida cotidiana de la sociedad rosarina; la autonomía individual que busca “promover” o “devolver”, no se observa que haya podido construirse significativamente más allá de estas contradicciones. Decimos que reduce la autonomía individual, en los términos que lo plantea Giddens, los sistemas sociales actuales, cada vez más abstractos en la medida que incorporan más saber experto, despersonalizan más la interacción social, implicando que la serialidad de las instancias de interacción social en copresencia sean cerradas, producen aislamiento, y están cada vez más desanclada espacio-temporalmente: descorporalizan. Quienes poseen escasos o desactualizados saberes expertos al momento de tener que movilizarse encuentran, por un lado, “niveles” más altos, o “más niveles”, de conocimiento científico-técnico para operacionalizar en la organización de sus viajes diarios, como diferenció claramente Gigi (viajera) al hablar de Nivel 1 y Nivel 2; y por otro lado, dado la despersonalización y el aislamiento que éstos saberes producen al ir incrementándose significativamente en el sistema de movilidad, supone que el saber mutuo, construido en instancias de copresencia, pierde fuerza para religar la vida social, y con ello, situaciones de aprender saberes expertos de una manera práctica para movilizarse; expresando el desanclaje espacio-temporal incremental que interpreta Giddens.

Siguiendo lo antes dicho, y volviendo al caso de Vilma, ella encontrará con el paso del tiempo que su saber experto es cada vez menos suficiente para desplazarse por la ciudad de Rosario en relación a la incorporación permanente de innovaciones tecnológicas al sistema de movilidad urbano que realizaron los equipos técnicos del EMR, como ya se observa en el

²⁴⁰ Los constreñimientos de tipo “específicamente” económicos, para el caso de las nuevas tecnologías comunicativas incorporadas al sistema de movilidad urbano en la ciudad de Rosario por medio del PIM, afecta la movilidad en relación a que al ser muchas de ellas aplicaciones que se descargan en los celulares, requieren, celulares que sean moderadamente actuales —dispongan memoria suficiente—; y además, poder utilizarlos durante los desplazamientos, supone tener datos móviles en el dispositivos celular dado que en la ciudad de Rosario hay en escasos lugares conexión gratuita a sistemas Wi-Fi. Sin ir más lejos, con Vilma nos fue casi imposible comunicarnos por vía de telefonía celular a través del sistema WhatsApp dado que no tenía crédito de datos.

registro anterior que comparamos con el de Ileana, y en este: *“Primero y principal aprender como se maneja el colectivo para ir algún lugar donde quiero ir o como llegar saber el lugar indicado[sic.]”*. Vilma va quedando cada vez más reducida a su espacio inmediato: “el barrio”, que se parece mucho a su espacio doméstico, familiar –repitiendo el rasgo que presentaban sus registros cuando analizamos las instancias de sedes y encuentros en este capítulo más arriba²⁴¹–. Un barrio que en cuanto a la extensión que tiene su regionalización de viajes cotidianos, excepcionalmente, los destinos en sus desplazamientos exceden las 6 cuadras –sólo en dos oportunidades en 17 días de registro del DV superaron esa distancia–. El barrio de Vilma, donde las condiciones de su estrato socioeconómico bajo es compartido por una gran proporción de sus vecinos (ETR, 2011d) –posiblemente por ello ella fue la única viajante de la muestra que no mencionó ningún recurso “material” para sus viajes sino sólo “intangibles”, como describimos anteriormente en este capítulo²⁴²–, supone en términos estadísticos, que las probabilidades de construir saber experto y saber práctico en base a saber mutuo dada la utilización de conocimiento experto son escasas; en clave “estadística” diríamos que las probabilidades son menores que para el estrato socioeconómico al que pertenece Ileana. Es decir, el PIM a través de las nuevas políticas públicas fundadas principalmente en saberes expertos, y específicamente, a base de TIC’s, despersonaliza las interacciones sociales y las descorporaliza, a través de suprimir instancias de integración social que habilitarían la adquisición de estos saberes de los que carece Vilma a través del saber mutuo.

5.3. Conclusión: Visibilizar a los ausentes

En cuanto a las regionalizaciones, se observó que la estructuración, en términos de *zonificación*, manifiesta, siguiendo lo señalado en las reflexiones finales del Capítulo Cuarto, una mayor percepción de razones obligatorias en sus rutinas las viajeras que los viajeros; dado que, analizadas las rutinas en términos de cantidad de razones y viajes por actividades obligatorias no se observa una diferencia significativa en desmedro de ellas. Son ellas, en términos de cantidad, y no de percepción, quienes generan más actividades bajo razones no-obligatorias de viajes, tales como realizar deporte, ejercitación, salidas con conocidos y familia, pasear, entre otras, a lo largo de la semana, y principalmente, los días hábiles. Estas características en las regiones de los viajeros pueden ser interpretadas a la luz de la noción de autonomía individual de la teoría de la estructuración, en la medida que ésta solo puede ser

²⁴¹ Ver en este capítulo, el Apartado 5.1.3. *Un alto en el viaje: lo previsto y lo inevitable*.

²⁴² Ver en este capítulo, el Apartado 5.2.1. *“Lo que no me puede faltar...” Objetos e intangibles*.

construida en relaciones de dependencia. Es decir, cuando la dependencia, entendida como viajes realizados por razones obligatorias, está más presente en la percepción del individuo, mayor deseo o necesidad de realizar acciones que les otorgue autonomía, en términos corporales y emotivos, generan para poder sostener la rutina. Tal es así, que en términos generales son las mujeres quienes le otorgaron mayor importancia a los viajes asociados a razones obligatorias que los hombres; sin embargo, fueron ellas, las que más actividades recreativas registraron en sus diarios de viajes. Por ejemplo, para las razones de *ocio y ejercicio* algunas de ellas conformaron una rutina semanal de actividades en horarios y días fijos, que se interrumpe en los días no hábiles –fines de semana y feriado–.

Cuando se analiza al grupo de las viajeras y viajeros con relación a la cantidad de *destinos* en sus regiones, hay una diferencia marcada a favor de quienes viven en zonas de amplias condiciones de accesibilidad en términos infraestructurales y de movilidad, principalmente la zona central de Rosario y barrios con población de estratos socioeconómicos de nivel medio, medio-alto y alto, y quienes residen en zonas de la ciudad con menores condiciones. Esta situación se convierte en un capital espacial de los viajeros, que, al estar distribuido de manera desigual, incide sobre la autonomía individual en términos de desplazamientos; observándose, en esta investigación, en la capacidad de improvisar destinos y sedes en sus rutinas diarias para quienes viven en las zonas de mayor accesibilidad, entre otras acciones. A su vez, las viajeras son quienes más cantidad de destinos registraron en sus viajes cotidianos.

En términos de *sedes*, la autonomía individual se encuentra afectada, como sucede también con los destinos, para los viajeros con discapacidad permanente, en la medida que registran menor cantidad de destinos en sus viajes; pero, además, evitan situaciones de detenciones en sus desplazamientos, principalmente, las de tipo no previstas. Sus interacciones con otros viajeros en la rutina, en forma de sedes, aparecen como instancias necesarias para desplazarse, es decir, habilitadoras para viajar. El cuerpo opera como un constreñimiento material significativo en estos casos.

Las sedes también evidenciaron *ausentes* de la movilidad diaria; son aquellos viajeros que no están en un lugar donde suceden las interacciones de copresencia, generado por los constreñimientos sociales que limitan los desplazamientos individuales; como también, la ausencia en su entendimiento de poder diferenciar su experiencia a través de los distintos sistemas sociales. Vilma es el caso más significativo de los ausentes desde un análisis de integración sistémica de la movilidad en Rosario –como también lo fue en el Capítulo Cuarto–, quien está ubicada en el estrato socioeconómico más bajo de la escala que hemos

considerado –EOD/2008–, implicando constreñimientos educativos, económicos e infraestructurales, entre otros; ella fue la única de todos los viajeros de la muestra que no registro sedes en las consignas específicas en el diario de viaje. Vilma reduce toda su movilidad al espacio doméstico, y cuando decimos espacio doméstico, nos referimos a una regionalización diaria, generalmente, confinada a su hogar y no más de seis cuadras; pero también a la dificultad de reconocerse en diferentes posturas sociales cuando participa de otros sistemas sociales –trabajo, llevar los hijos a la escuela, visitar a una vecina, entre otros–, reduciendo todo a razones del *quehacer doméstico*; donde otros viajeros y lugares –sedes– por donde se desplaza no los identifica como extraño, todo está en el orden de lo familiar.

En los términos que lo propone Giddens, el caso de Vilma, abordado también en profundidad en el Capítulo Cuarto –y específicamente en su Conclusión–, evidencia el escaso *distanciamiento espacio-temporal* de sus desplazamientos en la composición de su región cotidiana; es decir, su regionalización es más o menos equivalente en términos de integración social (copresencia) e integración sistémica (no copresencia) cuando lo analizamos a la luz de la dinámica de sus razones de viaje (Giddens, 2015[1984]:118)²⁴³. Sin embargo, no deja de ser significativo que Giddens señale este rasgo para sociedades rudimentarias y no las contemporáneas²⁴⁴; de ahí que el caso de Vilma visibiliza la relevancia de las desigualdades sociales que se dan en la experiencia del viajante en términos de constreñimientos sociales, manifestando, a su vez, las contradicciones estructurales en la sociedad rosarina –y argentina– en cuanto a la igualdad y autonomía individual consagrados como principios estructurales, más allá del sistema de movilidad (en nuestra Constitución Nacional y promovidos por el sistema democrático). En este sentido, el PIM-Rosario y las políticas implementadas, aparecen con poca incidencia para ampliar la autonomía de viajeros como Vilma, si tomamos los siguientes indicios: ningún medio de desplazamiento público con artefacto es gratuito, que son aquellos que permiten recorrer grandes distancias espacio-temporales –colectivo, bicicletas públicas y taxis–, multiplicar las posibilidades de sedes en sus viajes e incorporar nuevos saberes; por otro lado, todos los dispositivos de información que se desarrollan para la movilidad de los viajeros en la ciudad de Rosario desde el EMR poseen una alta implicancia

²⁴³ A modo de ejemplos de lo que aquí sostenemos, y que contiene mayor significado en cuanto aparece comparado con las dinámicas de otros viajeros de la muestra, pueden leerse las siguientes razones de viajes analizadas en el Capítulo Cuarto: “<<Mandados>> y <<hacer trámites>>. El quehacer doméstico”, “<<Me vino a buscar mi papá>>. Lo familiar”, “Almacenes, teatros y charlas TEDx. Del ocio y la recreación”, entre otras; lo que expresa también la continuidad y complementariedad entre los dos capítulos que indican los títulos.

²⁴⁴ Esta condición está asociada a la tarea compartida entre el Estado y el capitalismo de mercado en la organización de las sociedades actuales, noción que aparece asociada al concepto de “desgajamiento” que propone Giddens para explicar el proceso de diferenciación social (Ver Capítulo Primero, *La ciudad y lo urbano ámbito de la movilidad cotidiana*).

de saber experto que supone alfabetización además de saberes técnicos específicos. A su vez, el PIM-Rosario no parece contribuir en demasía a la autonomía de Vilma, y tantos otros y otras, en la medida que los invisibiliza; dato que surge de la propia EOD/2008 analizada en el Capítulo Segundo, donde se considera “viajero” y objeto de las políticas públicas de movilidad a aquellos que se desplacen más de cuatro cuadras (500 metros) (ETR, 2011d:31). Es decir, para perseguir como objetivo la autonomía individual en la implementación de políticas públicas en el marco del PIM-Rosario 2010, sería necesario visibilizar a los ausentes, quienes también son partes del sistema de movilidad urbano.

Si a lo antes señalado, agregamos el análisis de *los recursos materiales* que utilizan los viajantes para desplazarse en la ciudad de Rosario, y lo hacemos específicamente en torno al dinero, y al dinero en efectivo, para el caso de las viajeras tiene una incidencia significativa como elemento que incrementa la disponibilidad de presencia en la movilidad urbana, como así también, en la construcción de la seguridad ontológica de los desplazamientos, que no se observa para el género masculino. El dinero es para las viajeras un elemento habilitador y necesario, en tanto son ellas quienes realizan altos espontáneos en los viajes para realizar compras, o quienes concatenan más destinos y razones en sus sendas diarias, alejándolas por más tiempo del hogar, haciendo necesario este recurso. Según lo observado, perciben mayores constreñimientos –estructurales y físicos– en su movilidad diaria, y el dinero juega un rol significativo en la estructuración de la dimensión ontológica, en la medida que opera en el plano de la confianza para encarar las jornadas de la vida cotidiana, en tanto que aparece en sus registraciones como un *recurso diferenciador* de lo hogareño y cercano de lo mundano y distante.

En términos de *saber propio* se identificó que quienes más tipo de medios de movilidad utilizan, mejor pudieron describir reflexivamente sobre las singularidades de cada uno de ellos en relación con las reglas y recursos que aplican para desplazarse en cada uno. Esto se encuentra reforzado por el mayor nivel de educación formal que tenga el viajante y la pertenencia a los estratos socioeconómicos medio, medio-alto y alto. Implicando mayores posibilidades de despliegue de su autonomía individual en cuanto desplazamiento corporal.

En términos de género, las viajeras, en términos generales, muestran tener más autonomía, en términos de seguridad ontológica –corporal y emotiva–, a partir de las nuevas políticas públicas desarrolladas a partir del PIM-Rosario; principalmente, mediante la utilización de las App’s de movilidad públicas, tales como: “¿Cuándo llega?”, “¿Cómo llego?”, entre otras; y la utilización del sistema de bicicletas públicas “MI BICI TU BICI”;

ambas acciones llevadas adelante por los equipos técnicos del EMR y ampliamente analizadas en el Capítulo Tercero.

En relación con los grupos etarios, los jóvenes tienen un mejor uso de las reglas y recursos que el PIM-Rosario incorporó a partir de una fuerte impronta de estructuración de la movilidad sobre sistemas expertos con base TIC's –tarjeta MOVI, App's públicas, sistema de bicicletas públicas, otros–; estructuración que se incrementa en las rutinas diarias, cuanto más alto es el estrato socioeconómico al que pertenezcan.

Los viajeros que tienen discapacidades permanentes, en cuanto a las nuevas tecnologías de la información y comunicación incorporados por las políticas públicas en el marco del PIM-Rosario, no muestran que tenga incidencia significativa en su entendimiento sobre sus desplazamientos, es decir, no son saberes que consideren necesarios para desplazarse; por el contrario, si observamos en términos de racionalización sobre sus prácticas de desplazarse, mayor grado de consciencia sobre las dimensión reflexiva de ella, es decir, en lo referido al saber práctico, manifestando mayor atención sobre su corporalidad, en términos de motricidad, gestualidad, postura, y sensorialidad, entre otros, que el resto de los viajeros.

Quienes tienen mayores niveles de educación formal pudieron describir e interpretar más complejamente las reglas y recursos que utilizan para desplazarse por la ciudad en los tres tipos de saberes –mutuo, práctico y experto–. Disponen de más capacidad de abstracción para explicar cómo funciona el sistema de movilidad cotidiano urbano, y hacen a su vez, un mejor uso de las reglas y recursos que el PIM-Rosario les proporciona, dado que está cada vez más estructurado sobre sistemas expertos, de tipo TIC's. Esto se ve reforzado si en términos etarios pertenecen a los grupos adolescentes y jóvenes; y más incidencia tiene, la pertenencia a los estratos socioeconómicos medio, medio-alto y alto. Implica mayores posibilidades de despliegue de su autonomía individual.

En términos generales, los viajeros que poseen saberes expertos provenientes de distintos sistemas al provisto por el PIM-Rosario, es decir, educación formal secundario o superior –finalizados o transitada– tienen un mayor grado de detalle en los “Mapas de destinos frecuentes” realizados, en relación a precisión en nombrar las calles de sus recorridos y lugares, cuidado por expresar la proporcionalidad en las distancias entre los destinos frecuentes –esquemmatización– y un alto grado de abstracción, con base en la descorporalización de la experiencia de movilizarse, entre otros. El mapa de Jerónimo (ver Imagen 12), de 25 años, licenciado en ciencias de la rehabilitación y el movimiento, y actualmente estudiante en de la Licenciatura en Filosofía, que hemos añadido, nos proporciona un ejemplo. Como contrapartida, la falta, desactualización o carencia de saberes

provenientes de otros sistemas expertos implica un retrato de las rutinas con una ausencia de abstracción, y en consecuencia, una afirmada corporalidad de la experiencia de desplazarse; el “Mapa de destinos frecuentes” de Vilma (ver Imagen 13), es el más significativo que se puede observar en nuestra muestra.

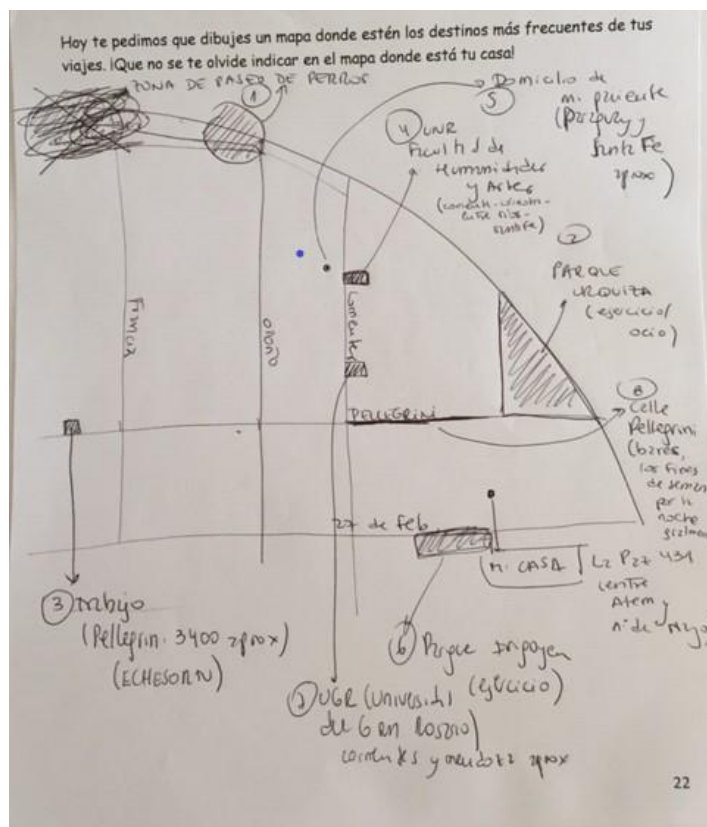


Imagen 12. Jerónimo, viajero de 28 años, Licenciado en Kinesiología y Fisiatría, y estudiante en la Licenciatura en Filosofía.

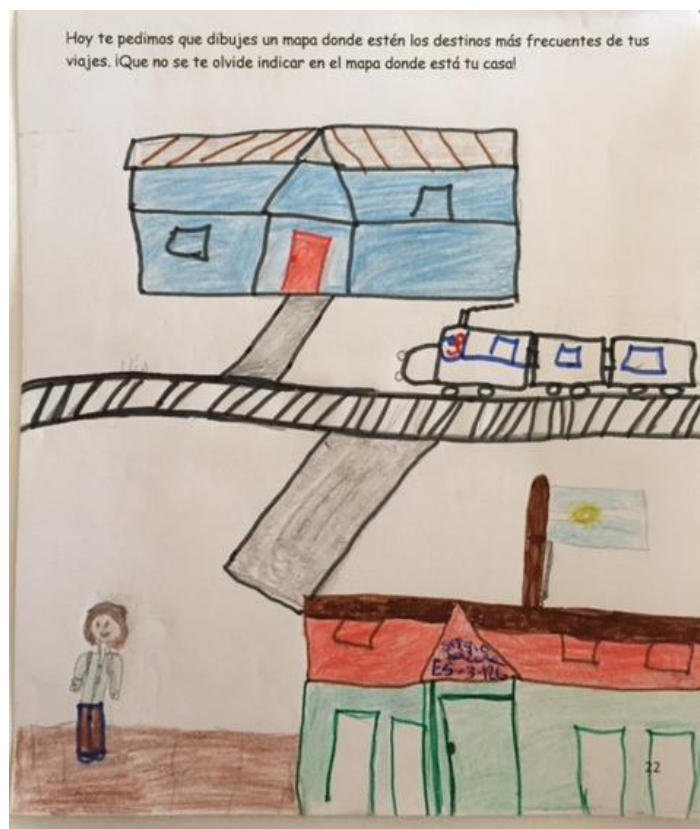


Imagen 13. Vilma, viajera, 31 años, no pudo terminar la escuela primaria.

Son los viajeros como Jerónimo, y no los que reúnen las condiciones de Vilma, quienes mejor aprovechan y usan las nuevas políticas públicas de movilidad del PIM-Rosario. Sus mapas, no sólo reflejan la presencia y multiplicidad de saberes utilizados y contruidos – mutuo y práctico–, gracias a la presencia o ausencia de saberes expertos aplicados en su entendimiento de la movilidad, sino también, son un reflejo de las diferencias de extensiones que tienen sus regionalizaciones. Giddens, en este sentido, señala lo siguiente:

La regionalización puede incorporar zonas de gran variabilidad de recorrido o escala. Las regiones de recorridos amplios son las que abarcan mucho espacio y se proyectan hondamente en el tiempo. Desde luego, las intersecciones de <<recorridos>> de espacio y de tiempo pueden variar, pero regiones de recorridos considerable necesariamente resultan de un alto grado de institucionalización (Giddens, 2015 [1984]:154)

Es cierto que la institucionalización del sistema de movilidad urbano, por ejemplo, ayuda a Eugenia y Federico, quienes poseen discapacidades permanentes, a poder desplazarse mejor, ya que la extensión actual del sistema de colectivos, principalmente, les permitió recorrer grandes distancias, más allá de sus constreñimientos corporales; pero no se observa incidencia en ellos, de los cambios que introdujo el PIM-Rosario a través de sus políticas

públicas y, específicamente, las vinculadas a las TIC's. Sus movilidades están basadas en saberes previos, preferentemente de tipo práctico y mutuo.

Tampoco es menos cierto que los estratos sociales más bajos tienen regionalizaciones menos extensas (espacial y por tanto temporalidad) en este sistema de movilidad institucionalizado en Rosario; aunque cuando nuevas razones rompen sus regionalizaciones pueden expandirlas, también sus tiempos de viajes –temporalidades– aumentan en relación a otros estratos sociales. Por ejemplo Vilma, tuvo que tomar dos colectivos, cuando apareció la razón *salud* en su rutina, para ir al hospital a ver a su hermana; mientras que ningún otro viajante registro trasbordo de colectivos para llegar a un solo destino en todos los diarios de viajes. Sus regionalizaciones son también menos densas en su carácter (se componen de menos sistemas sociales, son actores con mayor cantidad de ausencias en instancias de copresencia); lo que implica que el PIM-Rosario incide poco como habilitador de los desplazamientos o, en algunos casos, replica el constreñimiento, reforzando las contradicciones estructurales, que provienen de otros sistemas sociales, entre ellos, el económico (la falta de *recursos económicos* son necesarios para hacer uso de cualquiera de los medios de movilidad –salvo andar a pie– provisto por las nuevas políticas del PIM-Rosario –poder pagar un boleto de colectivo, usar un taxi, usar una bicicleta–), educativo (carencia de *saberes expertos* necesarios para utilizar las nuevas tecnologías de comunicación e información dispuestas por el PIM –¿Cuándo llega?, ¿Cómo llego?, carga por homebanking de la tarjeta MOVI, entre otros–), por mencionar algunos.

Esta menor extensión de las regiones de los estratos socioeconómicos bajos, dado por la menor cantidad de razones, también implica la pregunta por las motivaciones presentes y ausentes de esas regionalizaciones. La ausencia de un actor de un lugar de copresencia, implica la pregunta ¿por qué no está?, y esto nos puede llevar a buscar la respuesta, no al plano de la dimensión inconsciente de la acción, donde “están” los motivos y deseos del individuo; sino al plano del desconocimiento/ausencia del deseo y los motivos. Esto último, es diferente, porque implica que el entorno social de ese individuo es estructuralmente menos complejo, tiene menos reglas provistas por los sistemas abstractos sobre saberes expertos, y por tanto, su accionar tendrá un nivel menor de reflexividad –o nula–, es decir, de autonomía, en los términos que lo propone Giddens (1998:111); en la medida que los aspectos de su experiencia a reconocer es más delgado socialmente; su postura social “presenta una

estratificación delgada”, dada la superposición de la integración sistémica y la integración social²⁴⁵.

Aparentemente, mientras que las experiencias de viajes de la sociedad rosarina, según lo diseñado e implementado por el PIM-Rosario, deberían presentar espesor, o como lo planteó una de las viajeras –Gigi–, diferentes <<niveles>> de complejidad, conviven experiencias de viajes que lejos están de esa robustez, que no hacen más que reflejar la coexistencia de grandes diferencias sociales; o como podría plantearse desde la teoría de la estructuración, de dos sociedades distintas.

²⁴⁵ En aquellas sociedades en las que integración social e integración sistémica son más o menos equivalentes, la postura presenta sólo una «estratificación» delgada. Pero en las sociedades contemporáneas los individuos tienen posturas en un espectro muy amplio de zonas, en el hogar, el lugar de trabajo, el vecindario, la ciudad, el Estado nacional y en un sistema mundial, y todas ellas exhiben aspectos de una integración sistémica que cada vez más vincula los detalles menores de la vida cotidiana a fenómenos sociales de una extensión espacio-temporal enorme (Giddens, 2015[1984]:118).

Capítulo Sexto: Análisis de la conciencia práctica de la movilidad cotidiana urbana. Lo que se experimenta del viaje en el cuerpo

“Una red de miradas
mantiene unido el mundo
no lo deja caerse”
(R. Juarroz, *Poesía Vertical I*, 1958)

Presentación

Los viajes urbanos, generalmente, no dejan de ser viajes solitarios, más allá de que estemos permanentemente compartiendo junto a otros –un desconocido– esa acción de desplazarse. La condición solitaria del viaje nos obliga a tener que conocer cómo se hace bien; requiere que sepamos movernos en la ciudad, implica que seamos competentes en habilidades y saberes para poder llegar donde queremos, como señala Howard Becker (2016), y con el menor riesgo posible.

Desplazarnos en solitario por la ciudad, como analiza Augé en sus libros sobre los viajeros del subterráneo de París (2009, 2010), es una experiencia, más allá del tipo de movilidad que utilicemos, cargada de emociones, sensaciones, “pensamientos” que se producen al desplazarnos, o se recuerdan por el hecho de desplazarnos. Movernos en solitario por la ciudad, implica una experiencia personal compleja que vivimos y defendemos “debajo de” nuestro cuerpo, como una frontera; pero no como un límite de aquello que nos pertenece y que lo disponemos voluntariamente para la interacción social –más propio de la tradición liberal moderna (Locke)–, sino como aquello que nos autoriza a aislarnos. Nuestros cuerpos en las ciudades los usamos –y funcionan– como cápsulas que nos resguardan del mundo exterior, un lugar donde replegarnos. Nos esforzamos por aislar el cuerpo lo más posible en aquellas funciones que él nos proporciona y no son indispensables para movernos en nuestras rutinas, principalmente, referidos a la sensorialidad –incluso el sentido de la vista–; y los artefactos tecnológicos, a modo de prótesis para “cuerpos normales”, han colaborado en esta dirección: auriculares, pantallas de teléfonos celulares, lentes de sol, entre otros; cuando no, las prácticas de higiene, alcohol en gel, toallitas húmedas, barbijos, por nombrar algunos²⁴⁶. Todo ese esfuerzo es para viajar “*tranquilo*”, como señalan los viajeros, sin interferencias de

²⁴⁶ Una descripción de los recursos materiales en los viajes diarios urbanos, entre los que figuran algunos de los aquí nombrados, fueron desarrollado en el Capítulo Quinto de esta tesis.

todo aquello que transcurre en nuestra interioridad mientras viajamos. Gabriel, viajante, afirma: “*Me hace viajar tranquilo la música*”²⁴⁷.

Paradójicamente, este esfuerzo por aislarnos, evidencia la fuerte presencia que tiene la corporalidad en la experiencia de desplazarse, también, lo agobiante que es para el sujeto hacerlo en las condiciones actuales, y en cómo afecta a su subjetividad. Utilizamos al cuerpo como refractario del entorno social, y en cambio nos funciona como el elemento de nuestra experiencia que religa nuestra interioridad con “el afuera”; no sólo en nuestra sensorialidad, sino también, en el espacio que ocupamos como materia, con su condición de impenetrabilidad, característica tan significativa cuando hablamos de movimiento de cuerpos –humanos–, y que no siempre es interpretada del mismo modo por los sujetos que la experimentan.

En la vorágine de la rutina perdemos la dimensión de la corporalidad como elemento central de la movilidad. También es cierto, como señala Sennett, que desde la masividad del automóvil y las carreteras todo atenta contra ese reconocimiento, logrando de modo bastante eficiente insensibilizar el cuerpo humano en sus prácticas de movilidad: cuerpos pasivos (Sennett, 1997). A su vez, sin embargo, las políticas de movilidad actuales, basadas en el paradigma de la sustentabilidad (Amar, 2011), proponen sistemáticamente el abandono del vehículo privado por el uso del transporte público, generando encuentros de proximidad extrema con otros cuerpos, o la movilidad a través de medios no motorizados: a pie o bicicleta (ETR, 2010), entre otras iniciativas que ponen al cuerpo en el centro de la escena cotidiana al desplazarse –como cuerpos activos–. En este nuevo paradigma se enmarcan muchas de las acciones que desarrolla el PIM-Rosario, tal y como vimos en el Capítulo Tercero. Por tal motivo, nos preguntamos: ¿cómo el cuerpo nos *religa* con otros viajeros, de modos distintos, en un contexto con desconocidos, en medio de sociedades de creciente despersonalización –o impersonales, como define Giddens (1994)–? ¿Cómo nuestro cuerpo opera, en la estructuración de nuestras percepciones en los viajes, los lugares de la ciudad y los otros viajeros? Y, ¿qué habilidades y competencias empleamos para movernos con nuestros cuerpos? Viajar en cada cuerpo es una experiencia distinta, sin embargo, los cuerpos –o su idea–, son una construcción social, en parte, que los regula, constriñendo y habilitando al individuo en su percepción y experiencia del mundo desde esa corporalidad construida, en gran parte.

²⁴⁷ Una segunda viajera, Pamela, frente a la consigna del diario de viaje de “¿qué cosas hacen que viajes tranquila por la ciudad?”, registra también: “Escuchar música. Pensar ser mejor persona”.

Desplazarse como práctica es una acción, en tanto “un proceso continuo, un fluir en el que el registro reflexivo que el individuo mantiene es fundamental para el control del cuerpo que los actores de ordinario mantienen de cabo a cabo en su vida cotidiana” (Giddens, 2015 [1984]:46). Sin embargo, el análisis de la práctica como lo señala Sara Pink (*et al.*), y toda la tradición de las “teorías de la práctica”, como las define Ortner (2016), y en la cual está inscripta la teoría de la estructuración de A. Giddens –ampliamente desarrollada en el Capítulo Primero–, permite indagar las “diferencias entre lo que las personas dicen y hacen” (Pink *et al.*, 2019:62). A estos fines, y diferente a lo que se realizó en los Capítulos Cuarto y Capítulo Quinto, pondremos el foco, propio a estas perspectivas teóricas (Warde, 2014), en el “hacer frente al pensar, lo material frente a lo simbólico, la competencia práctica encarnada frente al virtuosismo expresivo” de los viajeros (Pink *et al.*, 2019:63).

Este capítulo se ordena a partir de abordar la dimensión de la conciencia práctica de las experiencias de movilizarse de los viajeros, la segunda de las tres dimensiones que analizaremos en esta tesis, y que componen la estratificación de la acción en la teoría de la estructuración a modo de dispositivo analítico. A esta dimensión se tiene acceso por el entendimiento que manifiestan los viajeros a través del *registro reflexivo de la acción* que hacen de su práctica. Esta dimensión, explica Giddens, “...consiste en todas las cosas que los actores saben tácitamente sobre el modo de <<ser con>> en contextos de vida social sin ser capaces de darles una expresión discursiva directa...la conciencia práctica...se la debe distinguir tanto de la conciencia (la conciencia discursiva) como de lo inconsciente” (Giddens, 2015[1984]:24). El abordaje de esta dimensión se centra en analizar el viaje en su aspecto de proceso continuo, del hacer frente al pensar del viajante, como señala Alan Warde (2014), tomando situaciones específicas de las sendas diarias donde ellas y ellos registren qué hicieron o percibieron en esas situaciones; de modo de poder analizar la dinámica productora y reproductora de sociabilidad y subjetividad desde la perspectiva de la accesibilidad (Soldano, 2017).

Desplazarse es una práctica en la cual el viajante implica una serie de saberes: mutuo, práctico y experto –descriptos y analizados en el Capítulo Quinto–, que se convierten en competencias al hacer; como también, una sensorialidad y afectividad que se encarna en la experiencia y que organiza la acción, simultáneamente. En este sentido, priorizamos la condición de experiencia individual, en sus aspectos corporales (Giddens, 2015[1984]; Sennett, 1997), singular y solitaria (Augé, 2009) e impersonal (Giddens, 1994) del viaje urbano. Por ello, en este caso, sin perder la riqueza de la individualidad en la experiencia de cada viajante, vamos a continuar centrando el análisis en tres rasgos del cuerpo humano que

venimos utilizando en esta investigación: género, edad y discapacidad permanente, para indagar las características de la sociabilidad y subjetividades producidas y reproducidas en los desplazamientos urbanos cotidianos.

La hipótesis específica de este capítulo señala que la morfología del cuerpo, entendido como rasgos corporales, es determinante en la experiencia de la movilidad cotidiana urbana en el nivel de copresencia –integración social (Giddens, 2015[1984])–; reconociendo que la corporalidad es una construcción social e histórica del componente biológico del ser humano, y por ello, está en continua re-estructuración. En este sentido, resulta significativo para el análisis del viaje en términos de copresencia, las experiencias de la corporalidad desde la identidad en relación con la construcción social del género, visibilizando un aspecto que en los instrumentos de medición –EOD/2008, entre otros– y diseño de políticas públicas de movilidad no fueron considerados desde las perspectivas euclidianas de los equipos técnicos (Soldano y Perret Marino, 2015).

Los apartados en este capítulo se ordenan del siguiente modo: en el primero se aborda, principalmente, la experiencia del viaje como una acción solitaria y competente, por tanto, atender a visibilizar *qué hacen mientras viajan* –escuchan música, controlan el celular, etc.– y *qué competencias y habilidades* utilizan para organizar sus viajes en situaciones distintas: frecuentes y no frecuentes. El segundo apartado, *qué sensorialidades y emociones experimentan en el viaje, en relación a medios utilizados, situaciones de angustia y confianza* –seguridad ontológica–; y *frente a lo que hemos denominado “paisajes urbanos”*, lugares de la ciudad –como espacio– que aparecen rutinariamente –y no rutinariamente– durante sus viajes exacerbando las sensaciones y emociones en tanto noción de extrañeza –paradójicamente– con ese entorno que transita, interpretándolos como un acto de negación de la propia corporalidad. Finalmente, en el tercer apartado, *qué pasa con el encuentro con los otros* en las sedes desde el cuerpo en los lugares habituales de espera o de circulación mientras viajan –calle, parada, colectivo, bar, parques, etc.– *sensaciones y acciones* (tanto para hombres como mujeres, y diferencias significativas por otros atributos del cuerpo). En fin, los dos primeros apartados se enfocan en la producción y reproducción de subjetividad en el viaje; mientras el tercero, intenta echar luz, priorizando, la interacción social, sin que ello no implique un reconocimiento de que esta distinción es sólo a fines analíticos y no acontece de este modo en los desplazamientos de la vida cotidiana.

El modo de exposición de las experiencias del capítulo será tomando el rasgo (indicador) corporal más general –género– hacia los rasgos corporales más específicos –edad y discapacidad permanente– en la medida que se observen registros significativos por parte de

los viajeros. Cuando otros aspectos estructurantes de la acción de desplazarse, que indagan en las amarras espaciales, institucionales e infraestructurales a las que se enfrentan los individuos al momento de decidir moverse: a) el nivel educativo formal, b) el estrato socio-económico, c) el lugar de residencia habitual considerando la accesibilidad y conectividad del territorio donde viven, d) ocupación y trabajo, y e) el acceso a tecnología de la información y conocimiento de los viajeros; afecten significativamente esta dimensión de análisis de la acción, serán expuestos a fin de dar cuenta de cierto haz de relaciones de la movilidad cotidiana urbana (Guber, 2005).

6.1. Viajeros competentes y solitarios

Viajar por la ciudad, y en nuestro caso, la ciudad de Rosario, implica que seamos competentes (Becker, 2016); porque desplazarse, generalmente, es una acción solitaria, si no se es menor de edad y de estratos socioeconómicos medios o alto –como analizamos en el Capítulo Cuarto–, o que se tenga una discapacidad severa que requiera de compañía, es una acción solitaria (Augé, 2009). Moverse de manera solitaria por la ciudad, es decir, rodeados de desconocidos, implica habitualmente adoptar posturas corporales de aislamiento –como describimos en el Capítulo Quinto–, habilitando a hacer cosas mientras nos desplazamos; principalmente, en las ciudades medias y metrópolis donde se pasa mucho tiempo cotidiano viajando, lo que le confiere singularidad a la experiencia de desplazarnos, señala Augé (2009). En este apartado abordamos, desde la condición solitaria del viaje, algunos de los rasgos que presenta ser un viajante competente en Rosario, por un lado, y por el otro, “otras cosas que hacen” los viajeros mientras se desplazan, cuando la situación del viaje lo permite.

6.1.1. Competencias y Habilidades utilizadas para desplazarse

Ser competentes para llegar a nuestros destinos –cuando los hay–, supone que debemos hacer uso de saberes y habilidades corporales que nos permiten desarrollar la acción. Ser y sabernos competentes es lo que habilita a sentirnos confiados al movernos por la ciudad, y con ello poder ampliar nuestra autonomía individual. Claro que ser competente no es una titulación uniforme, es resultado de nuestro saber propio en toda su singularidad: las experiencias pasadas de movilidad que fueron habilitadas o sancionadas, nuestras condiciones corporales y las construcciones sociales en torno al cuerpo en el que nos desplazamos, los lugares donde residimos, entre otros; son elementos que nos proporcionan las habilidades. Nuestra biografía está en juego cuando viajamos y tomamos decisiones al desplazarnos o en el diseño de nuestras sendas diarias. Abordar la complejidad que esto implica, no es posible

en este punto, sería necesario toda una tesis; por ello, decidimos ceñirnos a analizar dos situaciones distintas en la movilidad de nuestros viajeros: una rutinaria y otra de tipo extraordinaria –en tanto interrumpe la rutina–, a fin de observar cómo, saberes y habilidades descritos en el Capítulo Quinto, son operados y privilegiados en el viaje; y *en qué medida las políticas públicas impulsadas por el PIM-Rosario están presentes en sus competencias*.

Para las situaciones rutinarias se les solicitó que den cuenta de saberes aplicados a viajes rutinarios en dos acciones distintas de desplazarse –a través de consignas en el DV– referidas a qué criterios utilizaron para decidir el recorrido de sus viajes más frecuentes que componen sus regionalizaciones, y cómo eligen sus medios de viaje.

Las situaciones extraordinarias de viajes son significativas porque permiten *visibilizar instancias originarias* de construcción y ejercicio de la autonomía individual en los desplazamientos a través de la operacionalización y jerarquización de saberes. Estas instancias, al igual que la situación de perderse durante el viaje –que se desarrolla más adelante en este capítulo–, afecta la seguridad ontológica del viajante, necesaria para la autonomía individual de desplazarse, en la medida que, señala Giddens, para el actor supone la interrupción de lo rutinario. Estas instancias conducen al actor a realizar otro tipo de operaciones para organizar sus viajes. Principalmente, operaciones de conducir al plano de registro racional –consciencia– las competencias y habilidades que habitualmente despliega para viajar a fin de resolver el problema: recuperar su seguridad ontológica a través de la reorganización de su experiencia de viajar. Para ello se les consultó en el diario de viaje, cómo resuelven aquellos viajes donde no saben cómo llegar o dónde queda su destino.

6.1.1.1. “El chabón bien macho”. Cuando la rutina funciona

Lo rutinario al momento de desplazarnos implica que somos competentes para movernos en la ciudad. Conocemos donde está ubicado nuestro destino en la ciudad y disponemos de un conocimiento bastante amplio de los medios de movilidad del que podemos echar mano para llegar allí. Sin embargo, las decisiones de cómo trasladarnos y por qué lugares –si el medio adoptado lo permite–, refiere a múltiples singularidades de la experiencia y situación del viajante, que exceden en ocasiones, significativamente, la lógica de eficiencia tiempo/distancia y/o costo por parte de ellos; es decir, la autonomía individual en la elección del itinerario está más allá de la racionalidad experta en la utilización de las reglas del sistema de movilidad provisto por el PIM-Rosario –que evidenciamos ampliamente promovido por los equipos experto del EMR en el Capítulo Tercero–. Para evidenciar lo que venimos sosteniendo en cuanto a los viajeros, vamos a exponer qué condiciones estructurales y

materiales inciden en la priorización de tal o cual habilidad para diseñar sus viajes en cuanto a recorridos y tipos de movilidad en cuál hacerlo. Las habilidades utilizadas de manera rutinaria para viajar las agrupamos en torno a los tipos de saberes –mutuo, práctico y experto– que hemos desarrollado en el Capítulo Quinto, y que componen el saber propio competente de quienes viajan.

El uso de habilidades enmarcadas en los saberes expertos, para quienes lo poseen²⁴⁸, se priorizan frente a otras competencias –las provistas por los saberes práctico y mutuo– al momento de diseñar un viaje rutinario por parte de aquellos viajeros cuyas dinámicas de movilidad se desarrollan generalmente bajo alguna de estas instancias: residen y/o se desplazan en zonas de la ciudad con condiciones estructurales y materiales ventajosas, vinculadas, entre otras características, a una alta multiplicidad de medios de movilidad disponibles –accesibilidad–, cuyas regionalizaciones se componen de varios destinos, con distancias entre ellos considerables y vinculado a los días hábiles de la semana, donde las razones obligatorias de la vida cotidiana marcan el ritmo individual. Estos viajeros pertenecen a estratos socioeconómicos medio, medio-alto y alto; y habitualmente, son parte de la población de edad adolescente, joven y adulto-joven. Generalmente, señalan que el cálculo del tiempo, la distancia y el costo son las variables que consideran para organizar sus desplazamientos rutinarios en cuanto a medios y recorridos, relegando la comodidad, sensaciones de placer y relajación, y recreativas. La eficiencia en el desplazamiento es central, la autonomía individual en estos casos se inscribe en los registros que el PIM-Rosario lo propone, mientras que las otras dimensiones de la experiencia de viajar pasan a un segundo plano. A continuación, algunos registros en este sentido:

La ubicación de mi casa respecto a los recorridos de buses y sistemas de movilidad me permite fácilmente tener opciones para casi todos los puntos donde necesito ir. Por lo tanto si estoy llegando en horario y el recorrido es lejos, voy en bus. Si hubiese estado llegando tarde hubiera elegido ir en taxi [sic] **(Gigi)**.

Trato de elegir siempre la vía más rápida **(Santi)**.

En primer lugar, el tiempo...En 2º lugar, el costo...En 3º lugar, el placer...pero depende (en 4to lugar) de la distancia. Y de cómo debo ir vestida (si voy a trabajar, no puedo ir en bici...) [sic.] **(Ileana)**.

Elegí tomar la ruta más rápida y la que me deje más cerca del colectivo **(Federico)**.

Las competencias en la planificación de los viajes rutinarios, en varias ocasiones, está determinada por el saber práctico, saber que remite a habilidades corporales –motrices, posturales y gestuales– y de esquemas de percepción emotivos y sensoriales construidas y

²⁴⁸ Hemos desarrollado el caso de Vilma en el Capítulo Quinto de esta tesis, como el más significativo de la muestra, quien posee un reducido conocimiento experto, tanto general como específico al sistema de movilidad.

adquiridas durante la experiencia de desplazarse²⁴⁹. Estas habilidades, quienes se mueven por la ciudad de Rosario las priorizan frente al uso eficiente de los recursos y reglas, estructurando sus itinerarios –recorridos y tipos de movilidad– en base a percepciones agradables de tipo emocionales y sensoriales que se imponen en el entendimiento del actor. Las situaciones donde este saber se utiliza como prioritario para diagramar las sendas diarias presentan las siguientes características: condiciones materiales e infraestructurales de residencia o desplazamiento de amplia accesibilidad, percepción de seguridad de quienes viajan que habilita al uso de medios de movilidad donde, generalmente, el cuerpo tiene una función central a la hora de trasladarse –a pie y en bicicleta–, posibilitando una experiencia de plena consciencia –no total– de todas las dimensiones de la acción: una experiencia de autogobierno en el desplazamiento, con mayor presencia en las viajeras. El registro de Lucila nos permite observarlo:

Elijo caminar porque no dependo de <<otro>>, no hay tiempo a tener en cuenta + que el mío, lo hago a mi ritmo y lo disfruto porque voy + relajada; si dispongo de tiempo y ganas busco trayectos por los que no suelo ir para conocer + lugares de la ciudad...En bici me siento <<libre>> tmb. la elijo, sólo limita donde dejarla de manera segura [sic.]

Si bien las competencias del saber práctico se aplican generalmente en situaciones –regionalizaciones– donde las razones no-obligatorias de viaje son mayoritarias en la estructuración de los itinerarios, por ejemplo, asociadas a desplazamientos por recreación y ocio, o en días no hábiles –fin de semana y feriados–; las percepciones vinculadas a los sentidos –esquemas sensoriales–, principalmente el sentido de la vista, se aplican también para la organización de rutinas cargadas de razones obligatorias como ir a trabajar o estudiar, entre otras, siempre en tipos de movilidad que permitan determinar el recorrido del viaje –no sería el caso de los colectivos–, como lo registraron algunos viajeros que emplean bicicleta y auto:

Elijo usualmente calles que no sean de adoquín (mi bici rebota y vibra demasiado) y aquellas que atraviesen o pasen por el borde de algún parque o plaza. También por la costanera...[sic.] **(Gerónimo)**.

Elegí las primeras veces el recorrido porque voy bordeando la costa y voy viendo el río mientras manejo **(Marcela)**.

Finalmente, las habilidades vinculadas al saber mutuo de los viajeros, aquel saber que se construye a partir de la interacción con otros –en situaciones de copresencia–, en donde el otro es percibido en términos colaborativo, restrictivo o sancionatorio para nuestro

²⁴⁹ Ver desarrollo completo en Capítulo Quinto, Apartado *Recursos y saberes en los desplazamientos diarios*.

desplazamiento²⁵⁰, se priorizan frente a las habilidades que prestan los otros saberes –práctico y experto– cuando la regionalización de los viajes reúne algunas –o todas– de las siguientes características: hay condiciones materiales y estructurales desventajosas del lugar de residencia y/o desplazamiento del viajante, horarios nocturnos de los viajes –zonificación– que acrecientan la sensación de inseguridad, y para los viajantes que lo hacen *en cuerpos de estereotipo femenino*. En las zonas de la ciudad postergadas por el capitalismo y las políticas públicas, considerar el tiempo, el costo, la distancia, la comodidad, la belleza del paisaje, entre otras opciones, para organizar el recorrido o elegir el tipo de movilidad quedan relegadas frente a la percepción de amenaza de terceros al moverse por ciertos lugares. Gabriel, con 13 años, lo expresa del siguiente modo cuando registra cómo decide sus viajes por el barrio donde reside: “*Conocer el camino, si es peligroso*”; y vuelve a repetir: “*Porque es mas corto porque por los otros lados no se puede por la seguridad [sic.]*”. Hay que agregar que quienes viven en estos barrios, generalmente, pertenecen a los estratos socioeconómicos bajo y medio-bajo, lo que amplía la incidencia de esta habilidad al no contar con recursos materiales suficientes para elegir algún medio de movilidad que reduzca la amenaza, como puede hacer Pamela para moverse: “*Casi siempre elijo taxi por la rapidez y la seguridad*”.

El registro de Pamela, chica-trans, como expresión del género femenino, nos permite introducirnos en la discusión en cuanto al paradigma heterónomo (Sabsay, 2002) de estructuración social binaria –masculino/femenino– en relación a la corporalidad y los desplazamientos. En cuanto a los desplazamientos solitarios se evidencia, en torno al saber mutuo, una primacía de la corporalidad frente a la identidad de género en las prácticas de movilidad en términos de autonomía. En este sentido, el cuerpo del viajante con rasgos culturales tradicionales del género masculino habilita a mayores grados de autonomía individual que el de mujer; donde la identidad de género, en los términos que fue definido por el INDEC (2012), no aparece como significativa²⁵¹. La experiencia de uno de los viajantes de la muestra, Santi, quien se definió como chico-trans, en cuanto a los cambios que hubo en sus desplazamientos por la ciudad de Rosario una vez concluido su proceso de “transicionar” que comenzó en el año 2017 a los 36 años, en su propio cuerpo y apariencia estética, de género

²⁵⁰ Ver desarrollo completo en Capítulo Quinto, el punto <<También tengo que aprender...>> *Tipos de saberes adquiridos*, en el cual se realiza una desagregación y descripción precisa de los tipos de saberes aplicados por los viajantes según género, edad y discapacidades permanentes en la acción de viajar.

²⁵¹ En el Capítulo Segundo hemos desarrollado estos conceptos para fundamentar las decisiones metodológicas en cuanto a la composición de la muestra; allí se citó y se adoptó la siguiente definición de identidad de género: “la experiencia personal, interna e individual profundamente sentida de cada persona que la vincula con el mundo social, o es subjetiva por él y que se manifiesta en las relaciones de cada persona con el mundo. La identidad de género podría corresponder o no con el sexo biológico, incluyendo la modificación del cuerpo propio” (INDEC, 2012:2).

femenino a género masculino, a partir primero de llevar adelante, según él nos relató, una terapia hormonal, para luego realizarse una cirugía de mastectomía, y reforzar la modificación de sus posturas, gestualidad y hábitos de vestimenta, entre otras cuestiones. Este cambio en el cuerpo, que fue posterior a su identidad de género masculina, le implicó cambios significativos en su experiencia de movilidad en términos de mayor autonomía que bajo su aspecto femenino. Santi, frente a la pregunta sobre cómo fue su salida a la calle una vez que había transicionado, respondió: *“Yo siento como que me liberó. Cuando vos tenés esta libertad querés estar en todos lados, no te importa”* –podríamos agregar, no solo “querés” estar en todos lados, sino que podés estar en todos lados, o “más lados”–. Inmediatamente después de esa afirmación, nos comienza a describir una serie de situaciones donde va marcando las percepciones de menor cantidad de constreñimientos que tiene para viajar por la ciudad ahora en un cuerpo masculino que los que tenía un cuerpo femenino en situaciones de copresencia antes de transicionar. Una de las situaciones que nos relata expone la diferencia que experimentó al ir conduciendo y detenerse en un semáforo y que un “chabón” –varón– se le acerque a limpiarle el vidrio del auto. Antes de transicionar, estando en un cuerpo de mujer aunque él se identificaba como hombre/varón, su negativa a que le limpien el vidrio no era respetada por los “trapitos”²⁵², por el contrario, menciona que *“te prepotean por el sólo hecho del género”*; mientras que actualmente, la relación en esas situaciones es de reconocimiento de su voluntad por el sólo hecho de la fisonomía masculina de su cuerpo, que es la dominante: *“el chabón bien macho”*, que él define de *“respeto y camaradería de género”*. Esta y otras tantas situaciones que nos cuenta a partir de este cambio, Santi lo resume en una frase que marca sus más amplios márgenes de autonomía:

Cuando transicionas, cuando estas de los dos lados, que pudiste ver cómo era una cosa y cómo es esta, te das cuenta: ¡¡Guau!!, hay un abismo. Esto es como que no distingue ni clases sociales, si sos inteligente, si sos un bobo, ¿entendés? No te pones a analizar si es bueno si es malo, si es tóxico si no, con eso ya está. Con que el otro te haya permitido estar ahí sin afectarle la vida a nadie, ya es suficiente [sic.] (Comunicación personal, Abril de 2019, Rosario).

Por otro lado, el saber mutuo tiene mayor ascendencia en la organización de los viajes cuando la identidad de género, en instancias de interacción de viaje con acompañante pareja –no solitario–, no coincide con la matriz heterosexual dominante (Butler, 2002). Este fue el caso de una viajera de la muestra, quien durante una entrevista nos relató su experiencia de desplazarse con su pareja, otra mujer, “por la calle” y percibir las miradas, gestos y posturas

²⁵² Así se los denomina en la jerga urbana rosarina a quienes realizan esa tarea, dado que usualmente andan con un “trapo” en la mano.

desaprobatorias de otros viajeros frente a las manifestaciones de afecto en la vía pública, tales como caminar tomadas de la mano, andar o estar abrazadas, por mencionar algunas. Las instancias de interacción con otros viajeros cuando se desplaza con su pareja implica que las “competencias” del saber mutuo son priorizadas para organizar sus recorridos – regionalizaciones– frente a habilidades prácticas y/o expertas, como: calcular costo, tiempo y distancia, comodidad, paisajes urbanos para transitar o estar, por mencionar las más habituales. Ella nos relata que muchas veces se encuentra eligiendo lugares, medios de movilidad, horarios y días de la semana –zonificación– cuando se desplaza con su pareja en términos de su saber acumulado por la experiencia de interactuar con otros, y no así, cuando lo hace de modo solitaria. Algunas competencias aprendidas son que los días fines de semana hay menos posibilidad de encontrarse con gente caminando por las calles, al momento de elegir un taxi primero observar la reacción del conductor –sus gestos–, soltarse de la mano cuando pasa alguien, en el barrio hay menos gente desplazándose por la calle que en el centro de la ciudad, entre otras.

Evidentemente, la autonomía individual no es construida por los viajeros rosarinos sólo sobre las dinámicas expertas que propone el PIM-Rosario; no implica que no coadyuve, sin embargo, tomando el caso de la última viajera, además de incorporar nuevas tecnologías al uso de los distintos tipos de movilidad pública –taxis y colectivos– y velar por la sustentabilidad y sostenibilidad económica de estos medios, sería necesario también, llevar adelante políticas de género entre los y las conductoras de este medio. Otra reflexión relevante, y que retomamos y ampliamos en la Conclusión de este capítulo, es que la autonomía individual en los desplazamientos no necesariamente es solitaria, y es posible que en las instancias donde se realizan en compañía cuando más revolucionaria –emancipadora– se presente la práctica a la reproducción del sistema de movilidad; en la medida que el PIM-Rosario, como describimos en el Capítulo Tercero, fue diseñado con criterios que refuerzan la individualización en la acción de viajar, como criterio de eficiente sostenibilidad.

6.1.1.2. “Google!!! Google MAPS!!! Amigo y Amigas”. Situaciones críticas

Qué habilidades aparecen o se priorizan cuando debemos organizar un viaje urbano a lugares de la ciudad que desconocemos. El viaje allí se nos presenta como un problema del que implica aplicarnos a su solución, y para ello, priorizar competencias y habilidades. Es un ejercicio de toma de decisiones distinto del habitual en la medida que nos concentramos, aunque sea por un momento, sólo en este viaje; que quizás sea el único que hagamos a ese

destino, o pase a ser el primero de una rutina que sostendremos con nuestro cuerpo por mucho tiempo.

Las situaciones extraordinarias de viajes son significativas porque permiten *visibilizar instancias originarias* de construcción y ejercicio de la autonomía individual en los desplazamientos a través de la operacionalización y jerarquización de competencias y saberes; y a su vez, de *qué modo las políticas públicas impulsadas por el PIM-Rosario están presentes, o no, en las competencias empleadas*²⁵³.

En estas situaciones de viajes no se observó que género y discapacidad permanente tengan una incidencia en la manera en la que se toman las decisiones en cuanto a jerarquización y operacionalización de competencias elegidas para la organización de un viaje a destinos desconocidos y/o medios a utilizar. Sí se observa, que la edad de los viajeros, como otro aspecto de la corporalidad, en términos generales, es un condicionante en las competencias priorizadas. A su vez, la pertenencia a diferentes estratos socioeconómicos incide significativamente en el tipo de competencias privilegiadas.

Hay un uso extendido a todos los grupos etarios de las competencias y habilidades vinculadas al saber experto, salvo en aquellos viajeros que pertenecen a los estratos socioeconómicos bajo y medio bajo; quienes coinciden en la muestra, con niveles de educación formal escasos, desactualizados o incompletos. Los viajeros de la muestra en los estratos últimos referidos, señalaron el uso sólo de habilidades del campo del saber mutuo para organizar los viajes a destinos desconocidos, como lo registró Vilma para estas situaciones: *“lo que ago es preguntar y asi yegar adonde tengo que ir [sic.]”*; o Gabriel: *“Preguntandole a las personas [sic.]”*. En estos grupos sociales, las políticas públicas implementadas a base a saber experto por el PIM-Rosario, no aparecen contribuyendo al desarrollo de la autonomía individual.

Claro que el saber mutuo también es aplicado por otros viajeros, pertenecientes a otras condiciones económicas y culturales; sin embargo, no son las competencias vinculadas a este saber las únicas que emplean, como lo registra Marcela: *“Lo resuelvo preguntando o en gogle [sic.]”*; ni tampoco el que priorizan, generalmente, como lo señaló Pamela para explicar cómo resuelve estas situaciones: *“Google!!! Google MAPS!!! Amigo y Amigas [sic.]”*.

²⁵³ Este Punto del capítulo, se organizó a través del registro de los viajeros a partir de la siguiente consigna en el diario de viaje: *“Cuando tenés que ir a un lugar de la ciudad de Rosario qué no sabes a dónde queda y/o cómo llegar, ¿cómo lo resolvés? ¿Qué haces?”*

Las competencias identificadas con el saber experto aparecen en todas sus tipologías, descritas en el Capítulo Quinto. Es decir, competencias que refieren a habilidades más propias de los saberes expertos generales, provenientes de distintos sistemas, como son el cálculo matemático, sistema de unidades de medida (tiempo, espacio, peso, líquidos, dinero) y en tecnologías de comunicación digital e informática –donde la edad tiene alguna incidencia al desplegar esta habilidad–; combinándolas con habilidades más afines a la acción de desplazarse, referidas a conocimientos geográficos y urbanísticos, como lo señalan viajeros y viajeras:

Lo googleo para ubicarme, luego decido (según la distancia, la disponibilidad de ciclistero del destino, y la hora del día...) en qué medio moverme **(Jerónimo)**.

Tengo una guía de la ciudad con mapa. Busco en ella **(Pelusa)**.

Pongo GPS del celular **(Santi)**.

A veces uso el Google Maps **(Ileana)**.

Las habilidades y competencias expertas de tipo específicos al sistema de movilidad urbano también aparecen en los registros de los viajeros: localización de paradas de colectivos, distinción de los diferentes medios de movilidad, sus costos, entre otros. Sin embargo, dentro de estas competencias se observa un uso significativo de habilidades desarrolladas en el marco de las políticas públicas de movilidad del PIM-Rosario para organizar los viajes a destinos desconocidos, en la medida que si bien se basan en modelos de decisión de alta abstracción –desanclaje– mantienen la fiabilidad del viajante, propio de los sistemas actuales, necesaria para estructurar la seguridad ontológica como instancia necesaria de la autonomía individual (Giddens, 2015[1984]) .

...averiguo línea por aplicación (me resuelve dónde tomarlo y lo + cerca que me deja del lugar) **(Lucila)**.

...lero Google...Si es lejos busco en <<como llego>> para ver las líneas de colectivos que me dejan **(Walter)**.

Busco en la App <<Movi>> **(Gigi)**.

Tengo pendiente descargar el aplicativo que te informa qué colectivo tomar. Me dijeron que es muy útil **(Ileana)**.

La manera en la que los viajeros resuelven esta situación, nos permitió observar que los más jóvenes emplean más las competencias expertas específicas, es decir, las provistas en el marco del PIM-Rosario, que los adultos mayores, generalmente. Esta situación afecta de modo distinto la experiencia de movilidad y el tipo de autonomía individual construida, si bien los datos observados surgen de un número de casos acotados por las características de la

muestra. Los viajantes adolescentes y jóvenes que emplean estas competencias, generalmente de estratos socioeconómicos medios, medio-alto o altos, suelen perderse con facilidad en la ciudad de Rosario, incluso, en zonas que frecuentan semanalmente, que en ocasiones no implica alejarse más de dos cuadras de sus recorridos rutinarios, y donde han vivido toda su vida. Se desorientan rápidamente cuando moverse se hace en el cuerpo, cuando la acción está anclada en tiempo y espacio –situada–. En ellos y ellas predomina una autonomía individual que se construye sobre condiciones de abstracción y desanclaje, en la fiabilidad que proyectan los sistemas expertos, en términos de Giddens. Por nombrar algunas características de sus experiencias, desconocen los nombres de las calles por donde circulan, incluso, las de su propio barrio o zonas habituales; sus esquemas de percepción no se estructuran en términos de asociar lugares con nomenclaturas de plazas, edificios tradicionales, entre otros; hay una alta dependencia de las tecnologías de comunicación digital e informática, principalmente, el teléfono móvil, para tomar decisiones en cuanto a recorridos, entre otras. Si bien es un poco extenso, es significativo el registro que Fiorella, viajante de 18 años y quien más utiliza las competencias y medios de movilidad provistos por el PIM-Rosario en la muestra, realizó cuando se le consultó si alguna vez se perdió en la ciudad:

Me he perdido varias veces y siempre me salvó google maps. Una de las más recientes fue una de las primeras veces que iba a remo a Regatas y estaba volviendo a mi casa en bici y agarré cualquier camino, tuve que parar y ver en el mapa dónde estaba y para donde tenía que ir. También me he perdido varias veces en el centro y no sabía para dónde tenía que ir, si derecha o izquierda o dónde quedaban las calles.

En cambio, en los viajantes adultos jóvenes y adultos mayores, si bien utilizan saberes expertos, aunque en menor medida y dependencia, se observó que es más difícil que incurran en situaciones de perderse o desorientarse con frecuencia por desconocer las zonas por donde transitan habitualmente. Sus competencias tienen incorporadas saberes expertos, sin embargo, en ellas hay una fuerte referencialidad a las habilidades que surgen de las experiencias acumuladas de andar por la ciudad. Pelusa, con 64 años, nos describe del siguiente modo cómo opera cuando tiene que llegar o ir a un destino que desconoce:

Tengo una guía de la ciudad con mapa. Busco en ella.
Por haber trabado²⁵⁴ algún tiempo en la calle conozco bastante bien la ciudad como para ubicarme rapido en la zona que sea y con la colaboración de la guía es mas facil [sic.]

²⁵⁴ Como consecuencia de la entrevista semiestructurada que le realizamos a Pelusa, posteriormente a que completara el diario de viaje, interpretamos que quiso escribir: “*trabajado*”. Los análisis que pueden hacerse de este fallo al escribir, exceden nuestros objetivos de investigación, aunque no desconocemos que “trabado” puede ser considerado como un antónimo de movilidad y comprendido en nuestro objeto de estudio bajo otros registros.

Sus habilidades para desplazarse en la ciudad visibilizan un fuerte anclaje de la acción; manifiestan, a diferencia de lo observado en los más jóvenes, una experiencia de viajar menos fragmentada, en los términos de Giddens (1994). Vale decir, los adultos suelen desplazarse con base a competencias que habilitan a mayor localización, corporalidad y anclaje de la experiencia del viaje, en tanto que los viajantes jóvenes y adolescentes, organizan su experiencia de viaje de manera fragmentada, priorizando, los sistemas expertos –específicos y exclusivos– para moverse, lo que asigna mayores niveles de abstracción a sus desplazamientos, que le resta relevancia a los aspectos de la dimensión corporal del viaje –saberes mutuos y saberes prácticos–, observable en el mayor grado de desorientación que esgrimen al viajar por la ciudad. De hecho, en el diario de viaje, cuando la consigna les solicitaba a los viajantes si recordaban y que contaran alguna vez que se hayan perdido en la ciudad, Pelusa, con sus 64 años, registró: “*Nunca me ocurrió* [sic.]”.

En los términos que ha sido conceptualizada la autonomía individual desde la teoría de la estructuración en esta investigación, se observa en los más jóvenes una fragmentación de la experiencia de viajar, mientras que en los adultos mayores y adultos jóvenes se observa un proceso de mayor integración, que redundaría en menores y mayores grados de autonomía individual, respectivamente. En parte, los primeros si bien pueden construir fiabilidad a través de las competencias fundadas en saberes expertos, muchas de ellas como consecuencia del PIM-Rosario, la seguridad ontológica necesaria para desplazarse corporalmente se desmorona rápidamente cuando la experiencia corporal se aparta de los itinerarios previamente diseñados en instancias de abstracción. La autonomía individual tiene una alta dependencia de las nuevas tecnologías –TIC’s–, que desanclan y deslocalizan la acción. En tanto que los adultos, jóvenes o mayores, poseen mayores grados de autonomía individual en la medida que la seguridad ontológica se estructura en las competencias donde la corporalidad tiene prioridad, de modo que la movilidad implica mayores instancias de autogobierno. Esta mayor confianza al desplazarse se constituye y habilita a experimentar en el viaje aspectos emotivos y sensoriales –esquemas de percepción– que expanden la autonomía individual y que están deprimidos en las experiencias de los más jóvenes y adolescentes de sectores socioeconómicos medios y altos.

6.1.2. ¿Qué hago mientras viajo?

Los viajes diarios urbanos, generalmente, incluso aquellos que son breves, nos permiten “hacer otras cosas” mientras nos desplazamos. Lo que hacemos al viajar, tal como lo describieron en sus rutinas diarias los viajantes, varía según las condiciones en las que se

realiza la práctica de moverse, más allá de sus singularidades corporales y en la estructura social, entre las que están: a) si el viaje es solitario, como lo han registrado, generalmente, los viajeros, o si, moverse hacia un destino se hace junto a un compañero o compañera de senda, situación menos usual; b) si son desplazamientos que realizamos de manera rutinaria durante la semana, conformando sendas diarias en la ciudad que nos permiten desanclarnos del entorno, o si, son viajes que requieren transitar nuevos itinerarios para llegar a destino por primera vez; c) el medio de movilidad utilizado; y d) las razones de viajes habituales en ese medio –en términos generales, si pertenecen a los sistemas obligatorios o no obligatorios de la vida cotidiana–, entre las más significativamente extendidas en los registros de los viajeros.

Los viajes urbanos son, generalmente, solitarios; aunque sí llamó nuestra atención que, aunque muchos de ellos a lo largo de los diecisiete días que abarca el diario de viaje registraron algunos desplazamientos en compañía asiduamente –hijos e hijas, pareja, amigos o amigas, integrantes de la familia, compañeros de trabajo o de estudio, entre otros– sólo una viajante reconoció en la situación de la consigna “¿Qué haces mientras viajas?”, esa distinción. Fiorella, así lo registró: *“Mientras viajo en colectivo a veces estudio, escucho la radio o música, duermo, uso el celu (juegos/redes sociales) o si voy con alguien conocido hablo [sic.]”*. Es decir, cuando decimos viaje solitario, referimos a hacerlo con desconocidos, no sin otros cuerpos a nuestro alrededor; lo que conduce a replegarnos en actividades que nos cierran sobre nosotros mismos²⁵⁵, clausurando la intención de interacción activa, principalmente, a través de aislar nuestros sentidos del contacto con otros viajeros, como se observa en la frase de la viajera –Fiorella–. Del resto de los viajeros, solo otros dos –Walter y Pamela– registraron acciones de interacción con otros viajeros, pero a partir de distinguir medios de movilidad, como señala Pamela: *“Miro las noticias en el teléfono si el taxista no habla mucho[sic]”*. También es cierto que, si bien la gran mayoría de los viajeros se percibieron viajando solitariamente por la ciudad, cuando se analiza la integralidad de cada uno de los diarios de viajes fueron las mujeres quienes en más ocasiones registran que realizan viajes en compañía, aunque después no se reconozcan en esa situación, salvo Fiorella –caso al que volveremos más adelante en este capítulo–. Para Fiorella es tan significativa esa situación que fue la única que nos hizo llegar una fotografía en esa situación de acompañamiento en sus viajes diarios volviendo de la escuela con una compañera de curso (ver Imagen 14).

²⁵⁵ Ver en el Capítulo Quinto, el punto *Sedes y encuentros. Un alto en el viaje*, donde tipificamos y caracterizamos las sedes identificadas en los registros de los DV.



Imagen 14. Fiorella volviendo por la tarde –18:30 horas– de la escuela con una compañera en el colectivo.

Los restantes trece viajantes se percibieron solos o solas viajando por la ciudad, y así lo registraron al describir qué hacen al moverse por ella:

Reviso mensajes sin contestar, ordeno mi agenda o leo algún libro **(Gigi)**.

Escucho la radio y me voy interiorizando de las ultimas noticias y de como se presentara el dia en lo que a temperatura se refiere [sic.] **(Pelusa)**.

En general, leo libros **(Pablo)**.

Escucho música miro el paisaje disfruto del viaje **(Gabriel)**.

Todas las actividades descriptas rompen la serialidad de la vida cotidiana para dar lugar a la acción propia, como señala Giddens (2015 [1984]:105), en la medida que no hay interés de interactuar con desconocidos –tampoco es algo que la cultura urbana fomente, salvo en instancias recreativas o económicas–, y eso nos sumerge en actividades que nos aíslan sensorialmente –o intentan hacerlo– del entorno a pesar que sigue habiendo una ligazón innegable: nuestro cuerpo está allí. Sin duda alguna, los nuevos sistemas de comunicación, con base en crecientes saberes expertos, facilitan esa tarea, como se evidencia en las descripciones de los viajantes –incluso en la foto de Fiorella donde su compañera está controlando su celular–; no sucedía lo mismo años atrás donde los dispositivos móviles eran

menos sofisticados y maleables y, tampoco, actualmente, bajo situaciones críticas en el viaje, como desarrollamos a continuación.

No es menos cierto que la condición de habitualidad o no en el recorrido del viaje incide en qué hacemos en él. Cuando los recorridos de nuestras sendas diarias son frecuentes, salvo que estemos sobre un medio de movilidad poco habitual –que desarrollaremos más adelante–, el viaje en el cuerpo es distendido, generándose la posibilidad de desanclarnos lo más posible del entorno, lo que centra la experiencia en un desplazamiento hacia la interioridad del viajante, un desdoblamiento del plano de la acción, donde la centralidad se traslada a una esfera introspectiva mientras el cuerpo aparece relegado a la función de transportarnos. Jerónimo y Lucila, entre otros viajantes, así lo registraron:

Generalmente le doy rienda suelta a mis pensamientos, lo cual deriva en que el viaje se pase rápidamente. Intento tomar consciencia de esto para acallar mi mente y entonces sí disfrutar del paisaje rosarino **(Jerónimo)**.

Si voy relajada suelo pensar en proyectos, cosas que me gustaría hacer, y alguna vez cantando canciones en mi mente **(Lucila)**.

Cuando el viaje no es el habitual, es decir, si lo hacemos por primera vez, las cosas que hacemos son otras; nuestra atención está principalmente aplicada a nuestro entorno, y la experiencia de desplazarnos cambia significativamente. Esto pudimos observarlo cuando se les solicitó a los viajantes que registren si alguna vez se habían perdido en sus desplazamientos diarios por la ciudad de Rosario²⁵⁶. La mayoría comentó que sí, con una precisión sorprendente, aunque en algunos casos habían pasado años, como lo comenta Federico, entre otros: “*Si, me perdí en Tucumán al 3900, porque me pase de la parada. Fue hace dos años...[sic.]*”.

Perderse es romper las rutinas desde la espacialidad, lo que implica que todo en nosotros se ponga en alerta, en crisis, como lo describe Pamela: “*SEEEEEEE! Una vez tomé un cole desde Plaza Sarmiento hasta la Terminal, me dormí y termine en el recorrido. UN HORROR!!! [sic.]*”. Los traslados urbanos por lugares desconocidos nos llevan a hacer cosas vinculadas con la sociabilización consciente, nos obligan a salir de nuestra cápsula de viaje – el cuerpo– y disponernos a la interacción, como describen algunos viajantes:

Sí. Me quedé dormido hace 2 años en un colectivo y cuando desperté estaba en un barrio que desconocía y sin batería en el celular. Preguntando me di cuenta de lo lejos

²⁵⁶ La consigna en el diario de viaje fue: “¿Recordás si alguna vez te perdiste en la ciudad de Rosario? ¿Nos contás cuándo y cómo fue?”

que estaba de casa pero rápidamente me recomendaron tomar una línea de colectivo que me acercó bastante a mi hogar [sic.] **(Jerónimo)**.

En zona norte, barrio Arroyito. No conocía bien la zona y no encontraba donde exactamente quedaba la parada de colectivos que estaba señalizada, no había ningún lugar abierto y había poca gente en la calle para consultar [sic.] **(Gigi)**.

Si comparamos los registros recientemente citados con los que están más arriba de los mismos viajeros, y más específicamente con los de Jerónimo y Gigi, se hace evidente la diferencia entre un tono despreocupado por lo que acontecía en sus alrededores en viajes que transcurren por sendas diarias frecuentes, con la descripción de andar por lugares que se desconocen. Andar por lugares desconocidos –perderse en la ciudad es una de las causas posibles– implica una situación crítica que afecta de tal modo al agente que, la totalidad de las dimensiones que estructuran la acción se manifiestan en la consciencia. La situación de perderse es tan significativa, quizás más que otras, porque pone en cuestión la seguridad ontológica del viajante, construida sobre lo que él o ella entienden que son competentes –en los términos de Becket–, para desplazarse de un punto a otro. Cuando esa sensación, que le habilita a ampliar –o disfrutar– su autonomía individual, se interrumpe, es que emergen en la consciencia del agente el motivo y deseo más profundo del porqué de la elección de ese recorrido: la percepción de la propia existencia asociada a la corporalidad. Es decir, todo aquello que no es reconocido cuando se viaja por lugares rutinarios. En este sentido, una viajante –Ileana– registró lo siguiente:

Me perdí varias veces...Hace poco volvíamos de Pueblo Esther y el marido de mi amiga, que manejaba, se perdió...Nos metimos en un barrio peligroso, y era de noche ya. Me generó un poco de inseguridad. Ahora que no manejo, evito ir a pie a barrios en los que no me siento segura.

La descripción de Ileana expresa que su sensación de inseguridad, de riesgo, se reafirma cuando el desplazamiento por lugares desconocidos de modo involuntario se realiza en tipos de movilidad en el que el cuerpo queda totalmente expuesto, sin protección, como ir a pie.

Finalmente, los medios en el que nos movemos también definen, en parte, qué hacemos mientras nos desplazamos. Si bien no todos los viajeros pudieron reconocer que hacen distintas cosas dependiendo del tipo de medio utilizado, algunos de ellos, principalmente quienes habitualmente se desplazan en varios de ellos, arribaron a esas conclusiones en sus registros. Los medios nos disponen de modo diferente frente a la experiencia de desplazarnos en cuanto a qué hacemos, en la medida que: unos nos gustan más que otros –elecciones personales–, algunos requieren diferente grado de concentración y/o

habilidades de nuestra parte para desplazarnos; o también, por las razones de viajes en ese medio, entre otras. Walter, viajero, nos hace una descripción detallada de lo que va haciendo en sus sendas diarias en torno a los criterios descriptos:

Caminando al trabajo: pienso en el día laboral.
En auto: charlé con mi compañero, miro el tránsito.
En Bici: escuché música, miro la gente que camina, miro el río.
Paseando al perro: miro la cuadra, vapeo, saco la basura [sic.]

Sin embargo, si sólo nos centramos en qué hacemos mientras viajamos en relación exclusiva con el medio de movilidad, hay algunos de ellos que nos habilitan a hacer más cosas que otros. Sin ir más lejos, el viajar en el auto como conductor –no como acompañante²⁵⁷– parece reducir la cantidad de posibilidades de otras cosas por hacer más que estar atentos a las destrezas y habilidades prácticas –saber práctico– necesarias para conducir. Santi y Marcela, viajantes que usualmente a lo largo de todo el diario de viaje declararon utilizarlo, fueron los únicos que frente a la consigna que estamos analizando no registraron otra cosa más que: “*Voy prestando mucha atención a lo que pasa en la calle*” (Santi); o: “*Estoy atenta al tráfico para evitar posibles accidentes*” (Marcela). Ambos manifiestan la excesiva consciencia sobre el desarrollo de la acción, más allá de que conducir es un saber que aprendieron hace mucho tiempo, el carácter reflexivo de la acción no toma el control definitivo de la misma, como para habilitar a otras actividades mientras se desplazan.

Evidentemente, el medio incide, pero parece que es más significativo el rol del cuerpo en relación al medio; dado que, por ejemplo, quienes viajan en auto o taxi como acompañantes registran otra experiencia del viaje con relación a esto: Walter, nos comentaba que iba hablando con su compañero y mirando el tránsito, y Xiomara registra: “*En el auto escuchamos música*”. Generalmente, aquellos medios donde el cuerpo adopta una postura pasiva, en términos de Sennett; o el grado de consciencia para llevar adelante la acción de trasladarnos es mínima, como hacerlo a pie, habilitan a realizar más acciones “satélites” a la de movernos. Tan central es la corporalidad y su relación con el medio, que cuando el cuerpo presenta algún tipo de discapacidad permanente, la posibilidad de que acciones satélites aparezcan durante el viaje se reduce, dado que se requiere una mayor concentración en busca de religar armoniosamente el cuerpo con el entorno, a través de atender al equilibrio, la gestualidad, la motricidad o la sensorialidad corporal, entre otras. Comparemos a estos fines,

²⁵⁷ Ver distinción de saberes prácticos entre “conductor” y “acompañante” en el punto <<El auto>>, del Capítulo Quinto de esta tesis.

la descripción de las acciones de Ileana y Federico –quien presenta una paraparesia espástica familiar–:

Mientras viajo con la bici, estoy atenta a todo (tránsito, el estado de la calle, los peatones que a veces cruzan mal y no utilizan la senda peatonal...etc). Cuando camino escucho música (con auriculares), miro los árboles, pienso, voy más relajada. Cuando viajo en colectivo aprovecho para ver los mensajes o para chequear el correo (en el celular) [sic.] **(Ileana)**.

Mientras viajo voy mirando por la ventana **(Federico)**.

Finalmente, queríamos hacer una reflexión sobre Vilma, quien no puede construir una descripción general de qué hace durante sus viajes cotidianos; sino que describió lo qué hizo en el viaje que realizó ese día cuando fue a encontrarse con su hermana, sobrinos y sobrinas después de tres años: *“Mientras viajaba pensaba como íbamos a reaccionar cuando nos encontremos con ella y mi hermana que así 3 años no la veía y muchas cosas mas [sic.]”*. Vilma tiene dificultades para abstraerse de situaciones puntuales, cuando la consigna del diario de viaje se lo sugiere, y registrar rasgos o características generales de sus acciones; vale aclarar, que esto sucedió en varias otras consignas. Entendemos que estos efectos en sus registros son un indicio más de su escaso saber experto, que ya hemos visto en capítulos anteriores –y en este mismo– a su experiencia de movilidad; pero también muestra las limitaciones del DV como instrumento para determinados casos y/o poblaciones.

6.2. Emociones y sensorialidad en el viaje

Los desplazamientos por la ciudad, como hemos visto en el Capítulo Quinto, están estructurados sobre regionalizaciones individuales, esto implica que hay una rutinización de las sendas diarias, en términos de habitualidad de medios, lugares, horarios, entre otros. Giddens señala que las rutinas tienen como función poder construir la seguridad ontológica de los individuos, es decir, reducir las situaciones de angustia de modo de acrecentar la confianza en la acción (Giddens, 2015[1984]:157). Es por ello que la función de las rutinas es construir previsibilidad en la vida cotidiana de cada uno de los viajeros, de allí lo angustiante de perderse, como veíamos en el apartado anterior. La construcción de la seguridad ontológica en la acción de movilizarse es un proceso dinámico, que además de saberes, implica aspectos afectivos y sensoriales del viajante durante la acción, que van componiendo y reponiendo percepciones estéticas de lo seguro, de lo amenazante, de lo bello, de lo feo, entre otras; lo que Mandoki (2008) ha denominado la “prosaica” y Perret Marino y Soldano, una “estética de la vida cotidiana” (2017)²⁵⁸. Estas percepciones, o esquemas de percepción, que anidan en la

²⁵⁸ Este tema ha sido desarrollado más extensamente en el Capítulo Segundo de esta tesis.

memoria, y son contrabandeadas entre la dimensión consciente y la dimensión inconsciente del individuo en la práctica, operan en la experiencia del viaje, constriñendo o habilitando desplazamientos, al definir –en parte– los “marcadores físicos o simbólicos” (Giddens, 2015[1984]:153) que delimitan las fronteras de las regionalizaciones de los viajantes.

Para acceder a este aspecto de la experiencia del viaje cotidiano, y analizarlo en el continuo de la acción, construimos a través de las consignas del DV, como lo venimos haciendo a lo largo de todo este capítulo, distintas situaciones críticas, en los términos de Giddens, que interrumpen y/o interpelan la rutina del actor: por un lado, algunas que nos permitan visibilizar las percepciones de tipo afectivas y emotivas en sus desplazamientos, en distintos medios de viajes, como en torno a lo amenazante y lo confiable; y otras, a las percepciones sensoriales, referidas al sentido del gusto en –o por– lo urbano en la vida cotidiana, que podrían ubicarse en el registro de apreciaciones de la belleza y la fealdad –Mandoki, 2008– por sus lugares de viaje. Este segundo aspecto a analizar, se inscribe, aunque va más allá del sentido de la vista, en la afirmación que Pierre Bourdieu realiza a través una frase de Michael Baxandall para llevar adelante el análisis social de la mirada en su obra *El sentido social del gusto*²⁵⁹, y que acá citamos: “la mayor parte de las costumbres visuales de una sociedad no está naturalmente registrada en los documentos escritos” (Bourdieu, 2010: 241). Este apartado no viene a resolver ese abismo; sin embargo, el diario de viaje como instrumento metodológico es un documento escrito –y fotográfico– sobre las miradas de los viajantes que habilita a intentar aproximar los extremos de ese hiato.

6.2.1. “Que sea de día y haya policías.” Seguridades y amenazas

La seguridad ontológica, señala Giddens, “es una búsqueda desesperada de organizar <<operaciones de seguridad>> para rescatar sentimiento de autoestima en la puesta en escena de rutinas” (Giddens, 2015[1984]:157), la cual proviene de organizar “rutinas predecibles”; de allí la centralidad de la “rutinización” para entender la vida diaria. Estas operaciones de seguridad, que buscan reducir la angustia y aumentar la confianza de la vida diaria individual, implican que “existe una participación afectiva profunda, aunque difusa, en las rutinas de la vida cotidiana de los actores (agentes)” (Giddens, 2015[1984]:159). Esta participación afectiva, profunda y difusa, que implica la construcción de la seguridad –ontológica– en la acción de viajar, la abordamos para visibilizarla sobre dos registros de la experiencia de desplazarse: por un lado, aquello que los viajantes entendían como tranquilizador en sus

²⁵⁹ “La génesis social de la mirada” en *El sentido social del gusto. Elementos para una sociología de la cultura* (2010).

viajes, y por otro lado, lo que entendían como amenazas e incomodidades al moverse en la ciudad, esto último, en tanto situaciones críticas que proponen al actor una instancia de racionalización de lo que vivencian. Lo tranquilizador –en tanto operaciones de seguridad– y lo amenazante en las rutinas lo analizamos en torno a las siguientes circunstancias de viajes²⁶⁰: i) los medios de movilidad, ii) el entorno material de la ciudad, iii) la zonificación de la vida cotidiana –semanal y diaria²⁶¹– y, iv) los recursos materiales trasladados en los desplazamientos.

La dimensión afectiva y emotiva están puestas en juego a lo largo de nuestras rutinas diarias, y su existencia se nos hace más evidente bajo distintas circunstancias del viaje; generalmente, este aspecto de la acción abandona su condición subterránea de la vida cotidiana cuando algo amenaza nuestra seguridad. De modo contrario, nuestros viajes pueden sintetizarse en el registro de Gabriel, frente a la consigna en su diario de viaje de cómo se había sentido viajando durante el día: “*BIEN TRANQUI ESCUCHANDO MÚSICA* [sic.]”. Esa tranquilidad implica que nada impredecible ha sucedido mientras nos trasladamos, todo se ajusta a lo esperado, no hay sorpresas, las reglas y recursos que utilizamos para movernos en la ciudad nos hacen sentir seguros, son los adecuados, la rutina funciona. Marcela lo expresa de este modo: “*Me sentí normal tranquila. Usé auto y colectivo* [sic.]”. Logramos erradicar aquello que nos angustia que nos pase en toda la extensión de nuestro recorrido, sentimos que hemos podido controlar lo caótico de nuestro entorno en situaciones de copresencia a partir de aplicar posturas que afirman nuestra existencia frente a otros, al punto que logramos desentendernos en buena medida de nuestro cuerpo o relajarnos en él, incluso para Federico, quien asiduamente, a partir de su paraparesia espástica, percibe su corporalidad como un constreñimiento, y en esta ocasión señala: “*Hoy me sentí tranquilo, relajado mientras hacia el viaje* [sic.]”.

Evidentemente, la tranquilidad en los desplazamientos en la ciudad de Rosario no es fácil de conseguir, posiblemente no lo sea en ningún lugar, sin embargo, a lo largo de los diarios de viaje la palabra “tranquilo” o “tranquila”, más allá del género, edad o discapacidad permanente, es una palabra significativamente utilizada en distintas situaciones registradas; la cual no siempre se logra, como lo describe Gigi: “*Hoy viajando estuve muy apurada...tenía mucha ansiedad por llegar a tiempo...cada viaje fue una sensación de apuro y bastante*

²⁶⁰ Todas estas circunstancias o aspectos de los viajes cotidianos fueron descriptos y analizados en el Capítulo Quinto, bajo el concepto de “regionalización”.

²⁶¹ Ver en el Capítulo Quinto, en el punto *El tiempo como una frontera invisible*, los tipos de estructuración temporal de la vida cotidiana, en relación a las rutinas de desplazamientos, definidas, identificadas y caracterizadas en los registros de los viajeros de la muestra.

estresantes [sic.]”. Claro que esa “tranquilidad”, “relajación”, “normalidad”, para utilizar palabras de los viajeros, se consigue en un proceso de construcción y reconstrucción de las rutinas sobre operaciones de seguridad, que habilitan a esta instancia de autonomía individual, y que puede aparecer registrada como lo manifiesta Walter, al describir como se sintió aquel 7 de febrero de 2019 desplazándose por la ciudad: “*Como siempre, normal*”. Las operaciones de seguridad –ontológica– son decisiones con distintos grados de consciencia e inconsciencia, que toman los viajeros para dar “forma” a sus sendas diarias, y así definir los límites y dinámicas de sus regionalizaciones; que en situaciones de copresencia son, en parte, “la expresión de autonomía de gobierno corporal dentro de rutinas predecibles” (Giddens, 2015[1984]:85)²⁶².

i) Una de las operaciones/decisiones que adoptaron los viajeros para sentirse tranquilos en sus viajes fue la elección del medio de movilidad. Los tipos de movilidad que mayor sensación de tranquilidad brindaron fueron los desplazamientos a pie y en transporte público, colectivos en general; y el que recurrentemente generó menos emociones de seguridad fue el conducir, principalmente el automóvil propio. Con relación a este último medio, los viajeros que usualmente lo utilizan en tanto conductores suelen señalar la misma sensación que Santi: “*Hoy solo viajo en auto, por lo lugares que estuve padecí bastante* [sic.]”. La elección por los medios de movilidad “tranquilizadores”, habilitó, significativamente, experimentar otras afectividades en el viaje referidas a: vitalidad, vigor o alegría, por mencionar algunas de las registradas. En este sentido, Jerónimo nos cuenta que “*Verdaderamente muy bien. Elegí movilizarme a pie todo el día...no me resulta en absoluto tedioso o cansador, y las distancias, a pesar de no ser cortas, las percibo como efímeras* [sic.]²⁶³”; y Lucila, por su parte señala: “*Me sentí muy bien...El caminar me relaja y me recarga de energías para continuar el día*”. A su vez, a Pablo, quien elige el colectivo, le habilita una experiencia de mayor introspección: “*Me permite descansar y pensar un poco, además de leer libros o chequear e-mail*”.

Las posturas adoptadas, también son decisiones que buscan construir y re-construir la seguridad ontológica que nos permitan desplazarnos confiados a lo largo de nuestras rutinas. Lo cómodo es tranquilizador. Una de las viajeras, Eugenia, lo denomina “*confort*”. La comodidad, en tanto postura corporal en el desplazamiento, permite estructurar sentimientos

²⁶² Este tema fue desarrollado en el Capítulo Primero, Apartado *Lo cotidiano construido desde las prácticas de movilidad. Perspectiva de A. Giddens*, de la presente tesis.

²⁶³ El subrayado está realizado por el viajero en su registro en el DV.

de confianza al andar en cualquier tipo de movilidad; y es una búsqueda y pretensión de todos los viajeros. Fiorella, lo expresa cuando nos cuenta cómo se sintió viajando durante el día:

En el viaje de ida a la escuela me sentí muy incómoda porque el colectivo estaba muy lleno y te sofocabas, además la gente te empujaba y no tenías donde sostenerte...En el camino de vuelta a casa me sentí bien ya que el colectivo pasó rápido y aunque había bastantes personas podías estar cómoda y a la mitad del viaje sentarte.

ii) Los viajeros en términos generales señalaron, permanentemente, condiciones materiales de la ciudad que inciden en el cuerpo mientras se trasladan, en cuanto a elementos tranquilizadores que remiten al sentimiento de confianza, tales como: *“calles con pavimento en buen estado”, “que haya semáforos”, “poco tráfico”, “señalizaciones”, “La iluminación”,* entre otros. Esta necesidad de una postura corporal cómoda en relación a la materialidad de la ciudad, al entorno, para estructurar sentimientos de seguridad ontológica en los desplazamientos es tan significativa desde la organización de la subjetividad, que uno de los viajeros, Walter, registró, contando cómo se sintió viajando durante el día, lo siguiente: *“Bici: Bien....Siento además que faltan bicisendas”*. La primera vez que leímos el registro de Walter, a luz de un “preciosismo” semántico, apareció como un sinsentido, un error, la idea de transmitir la falta de bicisendas como un sentimiento. Sin embargo, a la luz de la experiencia de quien viaja, entendemos que es un llamado de atención desde el inconsciente para acrecentar la autonomía individual. Autonomía individual que necesita ampliar el “sentimiento” de seguridad ontológica desde la corporalidad que está puesta en juego en la relación con el entorno material: las bicisendas, en esta ocasión; que, además, es una iniciativa en el marco del PIM-Rosario.

La comodidad corporal, como operación que los viajeros buscan cuando se mueven por la ciudad, es tan significativa, que se encuentra también en la dimensión inconsciente de la estructura de la acción de desplazarse, en lo profundo y difuso de la vida cotidiana, y que emerge en la memoria cuando falta –la comodidad–. La incomodidad corporal puede ser tan relevante para el viajante que termina convirtiéndose en una situación crítica que interpela la rutina, sino, veamos lo que Ileana nos narra con respecto a cómo se sintió viajando:

El único trayecto incómodo fue viajar/ir hasta la Bicicletería, con la bici rota. Se trababa, y las veredas están bastante deterioradas. Me recordó a cuando paseaba a mis hijitos en cochecito...todo lleno de pozos, baches, baldosas levantadas. Son características en las que uno repara cuando lleva un cochecito (si no, pasan desapercibidas).

Evidentemente, el entorno material y el cuerpo están religados, no hablamos de interacción –social–, porque aquí la relación está predominantemente dada entre la

corporalidad del viajante y las condiciones de materialidad de la ciudad, que habilitan o constriñen la autonomía individual, y opera de manera profunda en la subjetividad de quienes viajamos, incluso a niveles del inconsciente.

iii) La disposición cómoda del cuerpo para desplazarse como condición de construcción de sentimiento de seguridad no sólo responde a los constreñimientos materiales que la ciudad nos puede presentar, sino también, a los constreñimientos de la dinámica social en la que participamos. En numerosas ocasiones los viajeros refieren a que los tranquiliza no tener tantas razones y destinos de viajes diarios en sus itinerarios, situación que, en la vida cotidiana, generalmente, está condicionada por la zonificación de la semana, entre días hábiles, cargados de desplazamientos por razones que responden a sistemas obligatorios – *trabajar, estudiar, quehaceres domésticos*, entre otros–, y los días de fines de semana o feriados, los cuales se estructuran sobre razones de *ocio y recreación*, principalmente²⁶⁴. Jerónimo, quien habitualmente se desplaza en bicicleta o a pie, registra que lo tranquiliza “*Que no tenga tantas obligaciones a las que asistir*”. La “hiperactividad” de razones obligatorias en nuestras rutinas diarias afecta a la comodidad de nuestros cuerpos, en la medida que lo cotidiano es experimentado a las “corridas”, estamos sobre exigidos, y en cualquier momento el entorno material nos puede jugar una mala pasada. Esta percepción del cuerpo afectado por las obligaciones de la rutina, y afectando el sentimiento de seguridad ontológica individual, es apreciado significativamente por los viajeros cuyos cuerpos presentan discapacidades permanentes. Cuando uno lee de corrido –sin fragmentarlo para el análisis– los diarios de viaje de Eugenia y Federico el ritmo de la vida cotidiana para ella y él es “correrla” siempre de atrás. Eugenia, quien es no vidente, lo refiere así: “*Viajar con tiempo me tranquiliza, siempre voy a las corridas*”; y Federico, quien sufre paraparesia espástica, registró: “*Las cosas que hacen que viaje tranquilo son: Si no tengo que llegar a algún lugar a determinado horario [sic.]*”. Cuanto más expuesto está el cuerpo, voluntariamente –como el caso de Jerónimo quien habitualmente anda en bicicleta o a pie– o involuntariamente –como los casos de Eugenia y Federico quienes presentan alguna discapacidad permanente–, a la acción de desplazarse en la ciudad, más significativa es la comodidad corporal para construir sentimientos de confianza profunda²⁶⁵.

²⁶⁴ Ver Capítulo Quinto de la presente tesis, descripción y análisis de la zonificación de las regionalizaciones de los viajeros.

²⁶⁵ El tema de la tranquilidad en los desplazamientos será recuperado bajo la noción de “ritmos urbanos” en el Capítulo Séptimo de esta tesis, bajo la forma de lo deseable, en tanto heterotopías urbanas (Harvey, 1998), correspondiente a la dimensión inconsciente de la acción de viajar.

Otras operaciones/decisiones que señalan los viajeros al momento de construir el sentimiento de seguridad están en relación a otro tipo de zonificación –distinta de la semanal que describimos en el párrafo anterior– vinculada al momento del día que se elige para viajar. En este sentido, fueron las viajeras las únicas, y quienes expresamente señalaron que, al momento de desplazarse, hacerlo durante las horas del día es la opción que más seguridad les brinda, porque es cuando más gente circula por las calles si sucede algo. Fiorella, lo registró del siguiente modo: “...de día y por lugares transitados y conocidos es más seguro y tenés a alguien por si te pasa algo”. Esa idea de la presencia de terceros, en algunas de las viajeras, apareció vinculado a la sensación que genera la institución policial, con apreciaciones contradictorias; Xiomara, lo expresó del siguiente modo: “Que sea de día y haya policías.”; mientras que Ileana, registró lo siguiente: “De vez en cuando, la presencia de algún patrullero, aunque reconozco que me da temor a la vez [sic.]”. Si bien la percepción de la institución policial en las viajeras como “un alguien” o “un otro” que está tensionado en sus apreciaciones entre lo conocido –por su función de otorgar seguridad pública– y lo reconocido –por acciones contrarias a su función que realizan algunos de quienes integran la fuerza (desprestigio)–; es significativo como las viajeras, al menos en este caso, resignifican a otros viajeros según el horario del día: mientras que “de día” son cuerpos impenetrables que interrumpen sus desplazamientos, y tratan de evitar esos lugares tan concurridos en sus regionalizaciones, no mostrando disposición hacia la interacción; en los horarios de la noche, los otros viajeros pasan a ser desconocidos, sujetos de interacción potencial y no sólo materialidad corporal, con quienes construyen sentimientos de seguridad al desplazarse. El registro de Lucila, aparece en esta dirección:

Cuando no hay mucho tránsito y gente durante el día, esto es mucho más cómodo para andar; que lo contrario que pasa de noche que sí me gusta ver movimiento de gente porque además me da la sensación de <<seguridad>> (durante el día no lo necesito) [sic.].

La noche modifica la percepción de la condición solitaria del viaje, las operaciones/decisiones para construir instancias de comodidad en la rutina, necesarias para el sentimiento de seguridad, son opuestas según sea el horario de la jornada, en relación a qué función se les asigna a los otros viajeros: como cuerpos impenetrables de día o como desconocidos con quienes interactuar en la noche.

Una operación/decisión relacionada con la anterior, es decir, referida a la construcción del sentimiento de seguridad a partir de instancias de copresencia, y que apareció una vez más registrada por viajeras, tiene que ver con desplazarse en compañía, “acompañadas”. Fiorella,

quien, no sólo por una cuestión de género, sino también, posiblemente, por su edad y sus rutinas de obligaciones –escuela secundaria–, suele y elige viajar acompañada, y así lo registra en su DV: *“Me pone tranquila si viajo con compañía...”*; y con una fotografía²⁶⁶. Esta situación implica no optar, o poder no optar, por la condición solitaria del viaje, para hacerlo con un/a conocido/a, diluyendo la relevancia de los viajeros desconocidos en la experiencia de viajar. Las condiciones de copresencia como operaciones/decisiones de las viajeras, tanto la de “acompañamiento” como la de “desconocidos durante la noche”, implican que la autonomía individual se expande en contextos de dependencia, como lo propone Giddens (2015 [1984]:64). Es significativo que esta manera de diagramar los viajes, y diseñar sus regiones de sendas diarias, aparezca, generalmente, vinculada a la corporalidad femenina y no a la masculina; como también ocurrió con el punto *Qué hago mientras viajo* en este mismo capítulo.

iv) Para finalizar con la exposición de operaciones/decisiones, los viajeros, en este caso, fueron los únicos que registraron como acción de construcción de sentimiento de confianza mientras se mueven por la ciudad, renunciar a trasladar elementos materiales, y más específicamente, cuando se trasladan a pie. Santi señala: *“Si salgo a caminar no llevo nada encima para evitar robos”*; y Federico, lo hace en el mismo sentido: *“No llevar el celular cuando camino”*. En esto, encontramos nueva evidencia sobre lo descrito y analizado en el Capítulo Quinto de esta tesis, referido al sentido otorgado a los recursos materiales utilizados para desplazarse por la ciudad en términos de género; que las viajeras trasladan más recursos materiales en sus desplazamientos dado que les permite aumentar, lo que Giddens define como la disponibilidad de presencia; en la medida que perciben mayores constreñimientos y/o amenazas al momento de hacerlo. Principalmente, lo que las diferencia de los viajeros en su esquema de percepción de amenazas, es que en ellas la apreciación de lo amenazante se inscribe en términos de agresión a su integridad física; y los recursos materiales, cualquiera sea, son un elemento de protección, desde el dinero –función que analizamos en el capítulo anterior de esta tesis– hasta un juego de llaves. Una de las viajeras, Lucila, nos comenta en una entrevista, que las veces que se siente amenazada piensa en algún elemento que tiene en la cartera o bolso para defenderse: *“Pienso más en las llaves para agredir...Es poner el manojito de llaves entre los dedos. Tampoco es que voy pensando en eso, pero alguna vez que sentí miedo lo hice”* (ver Imagen 15).

²⁶⁶ Ver Imagen 15 en este Capítulo.

La amenaza, lo imprevisible del viaje, lo que intranquiliza, es una emoción incómoda que se ubica en los recursos materiales para los viajeros, por lo tanto, podemos deshacernos de aquello que nos convierte en blanco de peligro y restringe nuestra autonomía individual, como registró Santi, “*no llevar nada encima*” de nuestro cuerpo. En cambio, las viajeras no pueden realizar esa operación de seguridad, el cuerpo, lo significativamente amenazado, no puede quitarse de encima para moverse, por ello, hay que protegerlo, resguardarlo. Es así que las operaciones/decisiones estratégicas para armar las rutinas autónomas son otras, por parte de las viajeras; por un lado, situaciones de alta copresencia o acompañamiento, y por otro lado, el traslado de diversos recursos materiales en el viaje –dinero, celular, cartera, entre otros²⁶⁷–, que funcionan a modo de armaduras medievales, es decir, que son necesarias, imprescindibles; no se puede renunciar a ellas para proteger lo más amenazado al viajar en la ciudad: el cuerpo. Un manojito de llaves empuñada, puede cumplir esa función.



Imagen 15. Esta fotografía fue la que nos envió la viajera demostrando el modo de uso de las llaves en caso de tener que defenderse.

²⁶⁷ En el Capítulo Quinto, en el punto <<Lo que no me puede faltar...>> *Objetos e intangibles*, se describe y analiza específicamente el tipo de recursos trasladados a la hora de moverse en la ciudad, y con ello, el sentido distinto que las viajeras y los viajeros les dan a los mismos.

6.2.2. Paisajes urbanos. Apreciaciones estéticas

Nuestras rutinas tienen una dimensión estética vinculada a esquemas de percepciones, que está estructurada, en parte, por la estructura social, y que se manifiestan en nuestras apreciaciones sensoriales. Hay un criterio estético vinculado a lo bello en nuestras apreciaciones cotidianas, aunque no es el único criterio de este tipo que aplicamos en nuestra vida diaria, señala Mandoki (2008)²⁶⁸. La dimensión estética tiene una existencia en la subjetividad, y se da en una relación de dependencia y posibilidad de una cultura dada, no de determinación; “desde la cual aplican la categoría de bueno, bello, verdadero, justo” los individuos (Mandoki, 2008:10). Entre estos criterios, señala Mandoki, el único que no es relativo a cada cultura, es el de la justicia, porque en él está comprendida la vida y la integridad corporal; en cambio, el de belleza, sí lo es. Lo bello es un criterio de percepción que desplegamos a diario; el cual, con más frecuencia que otros, aparece objetivado, a modo de “fetiche”. Es decir, la belleza no reside en el objeto, el lugar, o una práctica, “sino (es) un efecto de la relación que el sujeto establece con el objeto... sino según sus condiciones bio-culturales, perceptuales y valorativas” (Mandoki, 2008:12²⁶⁹).

En nuestras rutinas cotidianas la estética del viaje tiene su expresión en lo bello y lo feo –en parte–, y ello nos va marcando, de forma simbólica o material, nuestros itinerarios transitados y a transitar; y sobre ello indagamos en los viajeros a través de consignas sobre lugares que hayan transitado que les hayan “gustado” o “no gustado”²⁷⁰. Sinceramente, nos sorprendimos, –o dicho en clave epistemológica, nuestro fetiche de lo bello se nos apareció como un obstáculo–, en la medida que la idea de belleza o fealdad asignada a los lugares por los viajeros estaba más allá de la pura sensorialidad, afectando, en ocasiones, aspectos afectivos y emotivos de la experiencia del viaje, y bajo otros criterios estéticos, principalmente, el de justicia, según las categorías de Mandoki, la vida y su integridad.

²⁶⁸ Mandoki señala, y como hemos desarrollado en el Capítulo Segundo de esta tesis, en relación con la noción de una estética de la vida cotidiana, que hacemos referencia sí, a la sensibilidad frente al arte y a lo bello en los términos tradicionales, como también, a una estética de la justicia, de la ciencia y de lo digno, pero en este apartado, específicamente, a la noción de una estética del viajante –el hombre y la mujer de a pie– que “Está igualmente expuesto a lo mezquino y a lo grandioso, a lo grotesco y a lo elegante, a lo vulgar y a lo fino, a lo sublime y a lo banal” (Mandoki, 2008:72).

²⁶⁹ Cuando referimos a una estética de la vida cotidiana, como señala Mandoki, no estamos “hablando aquí de existencias ontológicas autónomas sino de construcciones sociales según convenciones culturales... Son efectos del lenguaje que se aplican para describir experiencias y percepciones y dependen de convenciones culturales. La noción de belleza, o lo bello, es una categorización lingüística de una percepción o experiencia extralingüística, aunque pueda ser provocada por el lenguaje (en el caso de la literatura y la poesía) o provocar la producción de lenguaje (el caso típico, la crítica de arte). Lo bello sólo existe en los sujetos que lo experimentan así como el enunciado sólo ocurre en los sujetos que lo enuncian y lo interpretan” (Mandoki, 2008:2).

²⁷⁰ La consigna en el Diario de Viaje que dio lugar a los registros de los viajeros que se analizan en los párrafos siguientes fue la siguiente: *¿Qué lugares por donde viajaste te gustaron más hoy? ¿Por qué?*

Hay lugares por los que nunca transitamos, si podemos elegir nuestros recorridos, y otros que preferimos hacerlo lo más rápido posible, cuando son inevitables. Sin duda, hay lugares en nuestras sendas diarias que nos generan rechazo como viajeros. En el caso de los viajeros y las viajeras de la muestra se identificó una distinción significativa en relación a esta cuestión, en la medida que algunos se refirieron a *localizaciones precisas* –una plaza, una cuadra, una esquina, entre otras–, mientras que otros lo hicieron con respecto a “*zonas*” de la ciudad. Esta distinción, no está vinculada a ninguna condición corporal –género, edad o discapacidad permanente– de quienes viajan, sino, principalmente, al medio que utilizan habitualmente para desplazarse por la ciudad. Quienes lo hacen a pie –o lo hicieron a pie el día de la consigna– especificaron el lugar que no les gustó transitar, como fue el caso de Gigi: “*Pasé por una cuadra donde estaban haciendo arreglos y fue muy difícil transitar*”. En tanto que, quienes lo hicieron en medios que les permiten recorrer grandes extensiones, basados en artefactos –automóvil, bicicleta, colectivo, entre otros–, indicaron zonas; uno de los casos fue Fiorella, usuaria de colectivo: “*En el único viaje que pasé por un lugar que no me gusta es en el de regreso del gimnasio en el 153 rojo ya que en su recorrido pasa por la cerámica*²⁷¹ *que no es una zona muy segura y siempre está sucia*”.

Los medios utilizados modifican las apreciaciones estéticas de los viajeros, donde, aquellos que se realizan con o sobre artefactos –bicicletas, automóviles, colectivos, entre otros–, que le imprimen mayor velocidad y aislamiento al desplazamiento, generan, por lo general, menor sensibilidad sensorial en sus experiencias de movilidad; aquello que Sennett denomina: cuerpos pasivos (1997). La percepción estética que implica la noción de “zona” para los lugares que no gustan transitar, como lo definió la viajera anterior –Fiorella– en su registro, refiere a: sensaciones afectivas de inseguridad –surgido del criterio de justicia como integridad física– o de incomodidad para transitar, como describe Marcela: “*En realidad la zona que no me gusta es desde las calles Corrientes y 27 de Febrero hasta Pellegrini...imposible encontrar lugar para estacionar*”. La noción de zona, para aquel lugar de la ciudad que no gusta, supone priorizar apreciaciones sensoriales provistos por aquellos sentidos del cuerpo que permiten sostener la distancia o exterioridad –que provee el medio de movilidad que se está empleando–, o que operan a pesar de ella con mayor facilidad, principalmente, el sentido de la visión. A través de este sentido el viajante se posiciona como un observador, un esteta, alguien que contempla un paisaje urbano, y de este modo es percibido por Jerónimo en su registro:

²⁷¹ “La Cerámica” es un barrio de la ciudad de Rosario.

Sí. La zona de Santa Fe entre Oroño y la Terminal (pasé en colectivo). No me gusta la calle Santa fe en general por el tipo de edificios, la calle además posee un tráfico muy rápido y con muchos colectivos. Las casas de la zona aledaña a la terminal no me agradan, es todo un barrio que no atrae en cuanto a arboleda y arquitectura.

Quienes viajan en el cuerpo y con el cuerpo, es decir, a pie, aquellos lugares que no les gustaron en sus sendas diarias evidencian en sus registros un menor desanclaje espacio-temporal de su experiencia, en los términos de Giddens. Este menor desanclaje implica que la corporalidad se la vive más agredida o constreñida por el entorno; no sólo en la dimensión sensorial o afectiva del viaje, sino también en la motricidad e impenetrabilidad del cuerpo, de ahí la especificidad y precisión en la identificación de los lugares donde acontece en los registros de los viajantes. Una de las viajantes –Lucila– lo registra del siguiente modo:

Si, pasé por construcciones que no me gustan para nada

1° las veredas son un desastre

2° los albañiles suelen ser desubicados

3° Me da miedo que me caiga algo en la cabeza

4° A veces no dejan paso y hay que bajar a la calle por falta de medidas de seguridad para el peatón [sic.].

Mientras que quienes se desplazan a través de otros medios de movilidad, generalmente, sus experiencias tienden a descorporalizarse y por ello el recurso conceptual de “zona” para sus percepciones estéticas de “lo feo”; en este medio sucede todo lo contrario. La agresión o el constreñimiento en la práctica de moverse se vive directamente en el cuerpo, tal es así, que genera en el viajante mayor consciencia de aspectos de la dimensión reflexiva de su práctica con relación a su corporeidad; como es el caso de Lucila, quien en su registro racionaliza, reconoce, su identidad de género producto de la “incomodidad” que le generan los “albañiles” al pasar por las construcciones. Si bien no podemos generalizar dado el tipo de muestra con la que operamos, pero en vista de lo que hemos desarrollado en otros aspectos de la regionalización de las rutinas respecto de los recursos materiales –tanto en el Capítulo Quinto como en el apartado anterior–, el género femenino adquiere mayor significación que el masculino al momento de definir los marcadores simbólicos de tipo estético de las fronteras en las regiones diarias; en este caso, por la vía restrictiva.

Esta situación de mayor anclaje de la acción, lo que evidencia la “precisión” con la que los viajeros y las viajeras marcaron los lugares que no les gustó transitar, implica mayor intensidad en la interacción social. Una interacción social que genera la conciencia de la corporalidad, no solo propia sino también de otros actores, pero que a su vez mantiene la condición impersonal. El otro aparece como un desconocido con el cual coincidimos, y cuya condición de impenetrabilidad material que le confiere su cuerpo me estorba en mi acción de

desplazarme autónomamente, independientemente de lo involuntario que sea para el otro encontrarse en esa función frente a mi intención. Walter e Iliana lo registran del siguiente modo:

Si. San Juan y Balcarce por San Juan. Hay un puesto de diarios en la vereda que cuando abre las puertas casi ni queda lugar para pasar. Cuando llueve no pasas con el paraguas. Hoy no llovía, pero cuando pasaba justo venía alguien de frente y pasamos muy incómodos [sic.] (**Walter**).

Estuve caminando por calle San Luis, para comprar algo que me había encargado mi hija...No me gusta porque es ruidosa esa calle, demasiada gente, no se puede circular por ahí cómodamente (**Ileana**).

La autonomía individual, en tanto consciencia total de las estratificaciones de la acción de desplazarse, se la experimenta con mayor integralidad cuando los desplazamientos son a pie; al menos, en relación a los constreñimientos y agresiones.

No todo es negativo cuando nos movemos por la ciudad, nuestros viajes también tienen belleza en sus recorridos. Esta belleza, según lo que los viajantes registraron, estuvo dada por el paisaje que la ciudad nos presenta, por la compañía que tenemos durante nuestros desplazamientos, y las sensaciones de seguridad que nos generan; aunque este último motivo, se lo identificó en un solo caso.

Parte de los lugares que nos gustan transitar están definidos por quienes son con los que realizamos los desplazamientos y cuáles son las razones de esos viajes con nuestros acompañantes. Así lo registra Gigi: “*Cuando caminé unas cuadras con mis amigos y su beba, por la compañía [sic.]*”. Quienes fueron los acompañantes que embellecieron esos recorridos, generalmente, eran amigos y amigas, o integrantes de la familia. En todos los casos esos viajes fueron por razones de *recreación y ocio y ejercicio y deportes*, esta última, en menor proporción; posiblemente dado la composición etaria de la muestra. El único que refirió un lugar que le gustó por la razón deporte fue Gabriel, quien con sus 13 años, señaló lo siguiente: “*El poli porque jugamos a la pelota y cuando no hay nadie nos quedamos jugando a la escondida como hoy que salimos tarde [sic.]*”²⁷².

Esta percepción estética de lo bello de un lugar durante los desplazamientos definido por la compañía de algún ser querido –un conocido–, frente a la habitualidad de hacerlo de forma solitaria y en entornos impersonales, estuvo vinculado al género femenino nuevamente –como para otras instancias de viajes que hemos ya analizado–. Una de las viajantes, así lo expresa: “*Me gustó acompañar a mi hermano a ver su traje de graduación, no fueron en sí*

²⁷² Ver en el Capítulo Cuarto, el punto <<Las actividades con el cuerpo>>. El ejercicio y deporte, donde se describe y analiza cómo operó esta razón de viaje en los integrantes de la muestra.

*los lugares sino el valor del momento; poder hacer cosas con mis hermanos aunque la diferencia de edad sea bastante me alegra mucho [sic.]”.*²⁷³

Finalmente, para una gran mayoría de los viajantes, la belleza de los lugares de viajes estuvo definido por la centralidad de la dimensión sensorial frente a los paisajes urbanos, y no por la dimensión afectiva vinculada a la compañía al moverse por la ciudad como desarrollamos anteriormente. Los lugares que recibieron “más me gusta” fueron generalmente: plazas, parques, específicamente el Parque Independencia, y la costanera del Río Paraná, en su zona central. El sentido de la vista tiene una predominancia frente a otros sentidos al momento de identificar los lugares que más les gustaron transitar a quienes viajan por la ciudad de Rosario. Algunos de los viajeros y viajeras lo señalan explícitamente en sus registros, como Walter, quien menciona: *“TODA LA COSTANERA DESDE EL CENTRO HASTA EL PUENTE ROS/VICT”*²⁷⁴. *PORQUE SE PUEDE ANDAR EN BICI BASTANTE BIEN...LA VISTA ES LINDA; RÍO Y CASAS [sic.]*”; o Fiorella: *“Los lugares que más me gustaron fueron tanto en la ida en auto como la vuelta en colectivo, la zona de la costanera donde se ve el paisaje del río (parque de la colectividad, parte de monumento”*²⁷⁵) [sic.]”. Sin embargo, en otros viajantes, el predominio estético del sentido de la visión en el esquema de percepción se nota en la descripción que hacen para justificar –racionalizar, en términos de Giddens– su elección, como lo hizo Jerónimo: *“El parque Independencia con lluvia en la bici me gustó; la lluvia le dio un color más resaltado a lo verde de los arboles [sic.]”*.

Los esquemas de percepción que aplicamos para los lugares que nos gustan transitar, al igual que aquellos que rechazamos, están condicionados por el medio de movilidad utilizado, pero en menor medida. Si bien continúa apareciendo la noción de “zona”, para quienes se desplazan en medios de movilidad con artefactos, como se observa en el registro de Fiorella –“zona de la costanera”–, inmediatamente aparecen precisiones específicas de a cuál zona refiere “parque de la colectividad, parte de monumento” –Parque de las

²⁷³ Además de en estas situaciones estéticas que estamos analizando durante los desplazamientos, fueron las viajeras, casi con exclusividad, quienes registran la realización de desplazamientos en compañía de conocidos asiduamente a lo largos de sus DV. De hecho, se observó en los DV de algunas de ellas un registro frecuente del uso del plural para la descripción de sus rutinas cotidiana para distintas razones de viaje, sin precisar con quienes. En el caso de los registros de los viajeros fue excepcional. Salvo en un caso de viajeros –Santi– se replicó la generalidad de las viajeras de registrar de modo de indicar la presencia de compañía durante la rutina; quien, a lo largo de gran parte de su diario de viaje nos relata sus regionalizaciones cotidianas en plural junto a su hija, hasta que comienzan las vacaciones de verano de ella –cambio en la zonificación– y sus desplazamientos y registros adoptan el modo solitario. Esto fue analizado en el Capítulo Cuarto, en parte, en la razón <<Programa de los chicos>>. *Llevar o buscar hijos e hijas*, pero no bajo el rasgo género.

²⁷⁴ Refiere al Puente que une la ciudad de Rosario, en la provincia de Santa Fe, con la ciudad de Victoria en la provincia de Entre Ríos; de ahí la denominación popular de Puente Rosario-Victoria.

²⁷⁵ Se refiere al Parque de las Colectividades y al Monumento Nacional a la Bandera, que conforman la zona central de la costanera de la ciudad de Rosario.

Colectividades y parte del Monumento Nacional a la Bandera—. Lo mismo sucede con Walter y Jerónimo que ambos identifican lugares específicos de su paso en bicicleta. Quienes identifican lugares que les gustan a través de desplazarse a pie, también son tan precisos en sus señalamientos como lo fueron cuando identificaban los que no, como Pamela: *“Pasar caminando por la Plaza San Martín es hermosa. Cada día más linda”*; pero también en ellos y ellas, la apreciación de un lugar bello está asociado a la seguridad, como nos refiere Ileana: *“Me gusta cruzar el parque cuando voy al club o cuando vuelvo, siempre que no sea un horario peligroso, es decir, los horarios en que no hay nadie en la calle”*. El esquema de percepción estético se amplía a lo que Mandoki define como categoría de lo justo –integridad física– además de lo bello; en la medida que la corporalidad está más expuesta al momento de desplazarse.

A diferencia de lo que sucedía con las apreciaciones frente a lo que no me gusta del viaje se observa una intención de organizar las regionalizaciones diarias a partir de pasar por los lugares o paisajes que nos gustan. Aunque no fue lo usual, algunos viajeros, lo indicaron. Una de ellas fue Pamela, quien a lo largo de su registración refiere que le gusta pasar asiduamente por el Parque Independencia tanto de ida como de vuelta a su trabajo, aunque el recorrido se le extienda; y lo dibujó como uno de sus lugares habituales en el “Mapa de destinos frecuentes”. Sin embargo, el caso más significativo fue el de uno de los viajeros, quien nos envió una secuencia fotográfica de lugares de Rosario (ver Imagen 16), acompañada de una descripción de las razones estéticas que definieron su itinerario de regreso del trabajo un día lunes, a mitad de una jornada cargada de razones obligatorias.



Imagen 16. Descripción que acompañó la secuencia de fotos (tres) realizada por el viajante: *“Las 3 imágenes corresponden al viaje que hice de vuelta desde mi trabajo de Echesortu en bicicleta (segundo viaje del día). Si vuelvo directamente a casa (como sucedió ese día) me gusta venir desde el oeste por Pellegrini y cuando llego a Ovidio Lagos meterme en el independencia por calle Int. Claudio Newell. La foto 1A corresponde justamente a esa calle (de fondo se ve el Coloso). Luego sigo por la calle Av. D. Infante (foto 1B), que pasa justo por detrás del estadio. Toda esa zona está barbara porque tiene muy poco tráfico, el paisaje es atractivo (se ve el hipódromo a mano derecha) y el olor a eucalipto me mata (en el buen sentido). Por último, la 1C corresponde al Rosedal del Parque Independencia: cuando tengo tiempo me gusta bajarme de la bici y cruzarlo a pie hasta Moreno que es donde vuelvo a subirme para pedalear hasta casa [sic.]”.*

A modo de reflexión, se observa que los lugares que “no gustan” y “gustan” se definen de manera distinta. Los esquemas de percepciones de unos y otros se estructuran de manera distinta, aunque no de modo extremo; además de que el tipo de movilidad y el género, evidenciaron su incidencia en las apreciaciones individuales. Con relación al esquema por el cual definimos lo bello en el viaje prima la dimensión sensorial, y específicamente, el sentido de la vista; sin olvidar el rol de la dimensión afectiva en relación a que viajar con conocidos es motivo de embellecimiento de la acción. Posiblemente, como señala Mandoki, esto pueda explicarse en relación a que la categoría belleza, de todas las que componen la estética de la vida cotidiana, sea la más proclive a convertirse en un fetiche, materializarse en un lugar de la ciudad para el viajante (Mandoki, 2008:12).

Para el caso de aquellos lugares de nuestras rutinas que no nos gustan, el esquema que aplicamos a nuestras apreciaciones varía. En primer lugar, el tipo de movilidad condiciona significativamente el mismo, en cuanto a definirlos como “zona” o lugar específico. Además, el modo en que se estructuran las percepciones de “lo feo” para espacios de la ciudad aparece repartido, o compuesto por una dimensión afectivo-emotiva con cierta preminencia frente a la dimensión sensorial –distinto de lo que sucede con la identificación de lo bello al viajar–; y con una significativa dimensión de la corporalidad en torno al constreñimiento en la motricidad o en la imposibilidad del desplazamiento –impenetrabilidad del cuerpo–. En ambos esquemas se observa que el género femenino aprecia lo bello o lo feo en los lugares de sus rutinas de viaje con mayor presencia de la dimensión afectiva-emotiva que el masculino. Sin embargo, es de destacar que, para ambos géneros, la estética de la vida cotidiana en cuanto a lo bello y lo feo no implica esquemas de percepción basado en la totalidad de los sentidos que disponemos; aunque, como hemos desarrollado en el Capítulo Quinto, para el saber práctico, hay algunos indicios –que exigen profundizarse– donde el género femenino echa mano de otros sentidos en su andar que el género masculino no registra.

6.3. Encuentros y paradas en el viaje

Las sedes, en sus distintos tipos descritas en el Capítulo Quinto, son un detenimiento o una reducción de velocidad en el desplazamiento de un viajante. Algunas son breves y otras de más larga duración, previstas y planificadas por quien se desplaza, o improvisadas y fortuitas; las cuales, generalmente, por suceder en un espacio urbano, como es el caso de la ciudad de Rosario, dan lugar al encuentro con otros viajeros y viajeras durante gran parte de la jornada, principalmente, durante el día –zonificación–. Cuando las sedes se convierten en

lugares de encuentros, permiten distintos tipos de interacción social, donde el cuerpo adopta un rol significativo, en relación a otros cuerpos y el entorno material. Allí, el saber mutuo opera con cierta preferencia estructurando la acción frente a otros; en otras instancias, los momentos de copresencia en sedes son entendidas por los viajantes, según el medio de movilidad, como situaciones de ligazón corporal más que de interacción social, principalmente, en encuentros efímeros, tales como, darle paso al peatón por parte de un automovilista en una esquina, o el encuentro entre dos automovilistas en un semáforo, por mencionar algunas escenas de la vida cotidiana.

En este apartado analizamos cuáles son las aristas de la experiencia en las sedes durante los desplazamientos con otros viajantes. Cómo son percibidas las instancias de interacción según los tipos de movilidad adoptados y los cuerpos de los viajantes.

6.3.1. “No me detengo en ningún lado” Percepciones desde el tipo de movilidad

El tipo de movilidad utilizado implica una disposición del cuerpo del viajante que incide en lo que entienden por sede y en cómo perciben a los otros viajantes en ellas. En general, quienes suelen utilizar para sus desplazamientos las modalidades “a pie” o “en colectivo” –TUP–, reconocen más situaciones de sus viajes como sedes, en tanto altos o lentitud del desplazamiento. Las mismas aparecen reconocidas en forma de: “*parada de colectivo*”, “*en el colectivo*”, “*en la vereda*”, “*en una esquina*”, “*un bar*”, por nombrar algunas de las registradas en los diarios de viajes. En cambio, quienes rutinariamente se trasladan en medios vinculados a la utilización de un artefacto individual, como bicicleta, moto o automóvil, entre otros, tuvieron dificultad para reconocer sedes en sus sendas diarias. Cuando a estos últimos se les solicitó en el diario de viaje que identificaran los lugares donde esperan o hacen tiempo entre el lugar de partida y destino en sus itinerarios, generalmente, registraron lo siguiente:

No me detengo en ningún lado (**Marcela, utiliza asiduamente el auto**).

Suelo calcular los tiempos para no aguardar en algún lugar (**Gerónimo, ciclista**).

Voy siempre con el tiempo justo. Solo espero en la puerta de la escuela a que salgan los chicos (**Santi, automovilista**).

En ninguno (**Xiomara, motociclista**).

Estos viajantes, además de no identificar sedes en sus recorridos, cuando refieren a instancias de detenimiento o lentificación en sus desplazamientos, las percibieron como un impedimento para su movilidad, referidas a interrupciones en el viaje que no pudieron ser

evitadas²⁷⁶. Generalmente, para los viajeros que se desplazan en estos tipos de medios de movilidad –con artefactos de uso principalmente individual–, las sedes aparecen como una pérdida de autonomía corporal sobre sus viajes, en la medida que están acostumbrados a “calcular” y elegir el curso de acción más conveniente para sí. Detenerse, y más si es imprevisto, se presenta como una situación crítica que rompe esa construcción abstracta que hizo de su itinerario. Quienes utilizan estos medios de desplazamiento de manera habitual, llamativamente, incluso los usuarios de bicicleta, aparece de forma recurrente en sus registros la palabra “tranquilo” o “tranquila” en relación a condiciones de viajes ideales, que refieren a no tener que detenerse en el trayecto como característica central. La lentificación o el detenimiento en el viaje es percibido como una pérdida de control sobre la acción, una pérdida de autonomía; situación que siempre es mejor evitar. Por lo tanto, difícilmente sea una experiencia grata.

En cambio, en aquellos tipos de movilidad donde no se utilizan artefactos, andar a pie, o el utilizado es compartido y de uso público, como el colectivo, los viajeros no sólo identificaron más sedes, sino que también le asignaron sentidos repartidos a las mismas. Si bien, en ocasiones el detenimiento fue percibido como un constreñimiento a la movilidad personal, en muchas otras ocasiones apareció como una instancia habilitante a la autonomía individual, una espera para proseguir el viaje, como lo registra Ileana, entre otros y otras viajeros: *“Cuando debo hacer tiempo entre un viaje y el próximo...suelo esperar en algún bar, y comer algo. Aprovecho para mirar el material sobre el que va a tratar la próxima clase. O respondo mensajes. O mando mensajes para organizar o programar cosas...”*.

Estas diferencias en la experiencia de desplazarse por parte de estos dos grupos de viajeros, responden significativamente a la cantidad de tiempo de proximidad corporal con otros viajeros durante sus recorridos, y a la concentración en las funciones corporales que aplica el viajante para desplazarse. Sin embargo, esta explicación, tiene alcances distintos cuando el viajante presenta una discapacidad de tipo permanente.

La menor identificación de sedes por parte de quienes lo hacen en artefactos individuales –bicicletas, motos, autos, entre otros– implica un esquema de percepción de la experiencia de movilidad más fluida que quienes lo hacen a pie y en colectivo. Esto se debería a que, entre los primeros, hay situaciones de proximidad corporal con otros viajeros de poca duración o efímeras. La condición del encuentro con otros viajeros en situación de sedes en estos tipos de movilidad se abrevia, es fugaz, como surge de lo registrado por algunos

²⁷⁶ Estos tipos de altos en el viaje, en el Capítulo Quinto, en el punto *Sedes y encuentros. Un alto en el viaje*, fueron definidos como “sedes imprevistas de tipo involuntarias”.

viajantes en esos medios; sin embargo, no es que existan en menor número la cantidad de sedes en sus viajes, necesariamente. Observemos, sino, lo que registra uno de los ciclistas de la muestra, Jerónimo, quien anteriormente describía que él no se detiene en ningún lado cuando viaja dado que calcula los tiempos y distancia para evitarlo; sin embargo, cuando se le preguntó en DV sobre cuáles fueron los lugares donde se encontró con personas que viajan por la ciudad durante ese día, hizo referencia a todas instancias de sedes: *“En cada esquina en que debí frenar c/ la bicicleta (por esperar a que otro vehículo cruce en la calle perpendicular a la mía o porque el semáforo se hallaba en rojo) y otras personas en bicicleta aguardaban a la par mía[sic.]”*.

Un detenimiento por un semáforo, dar paso a un peatón o a otro vehículo, entre otras situaciones mencionadas, no sólo son encuentros efímeros, donde otros viajantes son cuerpos que forman parte del paisaje urbano; sino que, en varias ocasiones, la copresencia se da con un aislamiento casi pleno del entorno, en la medida que la dimensión sensorial del viajante, principalmente en los automovilistas, quienes circulan en cápsulas, salvo por el sentido de la vista, quedan constreñidos a la materialidad del vehículo. Esto se observa en los registros que hicieron algunos automovilistas de la muestra frente a la misma consigna que respondía Jerónimo arriba:

Sin dudas por Ov. Lagos cuando fui a comprar materiales. Era horario de ingreso laboral y escolar. Las paradas de colectivo estaban todas con gente **(Santi, automovilista)**.

Me encontré con personas en las calles, parada de colectivo, plaza del centro **(Marcela, utiliza asiduamente el auto)**.

Los tiempos de instancias de interacción en las sedes son efímeros en estos medios, pero no son entendidos de este modo por quienes se desplazan en ellos. Los cuerpos de los otros viajantes son percibidos como objetos del paisaje urbano cuando están en situaciones de detenimiento.

Así como la duración de proximidad corporal con otros viajantes en el viaje incide en la cantidad de sedes identificadas, también la atención dedicada a las funciones corporales para moverse en la ciudad incide en la percepción que se tiene de las instancias de detenimiento –sedes–, más allá de que sucedan o no encuentros en ellas. El tipo de medio de movilidad ubica a la reflexividad de la corporalidad del viajante –Giddens lo define como dimensión de la conciencia práctica– en lugares diferentes de su registración. Quienes se

desplazan conduciendo artefactos tales como bicicletas, motos, auto²⁷⁷, por mencionar algunos, requieren una mayor concentración –conciencia– en los movimientos del cuerpo durante el viaje, principalmente, habilidades y competencias motrices del saber práctico de ese medio; en tanto están fuertemente implicados en la conducción del manejo de algo distinto y ajeno a la propia corporalidad (con las consecuencias que implica una desatención en términos materiales y humanos). Mientras que para los viajantes que sus modos de movilidad son a pie y/o en colectivo, desplazan parte de su atención –conciencia– de la motricidad del cuerpo a un segundo plano, dando lugar a otros aspectos de la práctica de movilidad, tales como lo sensorial y afectivo, e incluso la profundidad de lo emotivo o deseado por cada uno de ellos. No es casualidad que en estos medios, como lo señalamos en otro apartado de este capítulo²⁷⁸, haya aparecido la sensación de tranquilidad durante el viaje, mientras que, en quienes conducen, recurrentemente haya aparecido en sus registros la sensación de estrés y agobio, como lo señala Santi, automovilista: *“Viajar en colectivo de vez en cuando esta bueno. Puedo ir mirando locales nuevos, voy sin tensión ya que no manejo. La verdad es que trato de manejar o andar lo menos posible. El trafico en la ciudad es demasiado y se torna estresante [sic.]”*.

En ese sentido, el tipo de movilidad otorga un entendimiento diferente de lo que es una sede para los viajantes. Quienes los hacen conduciendo artefactos, la sede es una pérdida de control sobre la rutina en tanto se la percibe un impedimento para que el cuerpo se traslade. El cuerpo y el artefacto quedan fundidos en un mismo destino; las sedes, generalmente, son un obstáculo físico, impenetrable, una pérdida de autonomía corporal, a través de la cual se afirma en la percepción del actor la condición de dependencia de toda acción social frente al autogobierno. Mientras para el otro grupo de viajantes –a pie y colectivo– la sede no adquiere ese único significado, en la medida que la práctica de desplazarse no exige tanta atención puesta en el movimiento del cuerpo en forma de competencias del saber práctico para maniobrar el artefacto. La sede es percibida, también, como una instancia que habilita la acción de moverse: la sede para estos viajantes está ubicada en el plano de la autonomía no sólo de la dependencia. Además, otorga la posibilidad de despliegue de otras dimensiones de la experiencia del viaje, pertenecientes al plano consciente del actor, o ampliando los aspectos de la reflexividad del individuo, enfocados en lo sensorial, emotivo o deseable.

²⁷⁷ Cuando referimos al auto, lo hacemos en relación con quien conduce el mismo, no los pasajeros; de mismo modo, cuando lo planteamos para el colectivo –o cualquier otro medio masivo de desplazamiento–, queda excluido el conductor o “chofer”.

²⁷⁸ Ver en el Segundo Apartado de este capítulo, en el punto <<Que sea de día y haya policías>> *Seguridades y amenazas* la manera en la que operan los medios de movilidad como tranquilizadores en las prácticas de movilidad.

El registro de los viajantes que se trasladan usualmente a pie y colectivo, generalmente, en sus descripciones de viajes en situaciones de sedes –con y sin copresencia– exponen una mayor diversidad de aspectos de la experiencia que los conductores de artefactos, refiriendo a lo que les angustia, motiva, molesta, incomoda, divierte, gusta, recuerda, alegra, entre otros mencionados, cuando se les solicitó que relataran qué sentían o pensaban en alguna sede del viaje.

6.3.2. “El auto me adormece, me relaja...”. Lo extraño del cuerpo

Significativamente, el entendimiento de la sede como un obstáculo, al igual que en los conductores, se observa en aquellos viajeros y viajeras que sufren de discapacidades permanentes, para quienes el cuerpo aparece como algo difícil de maniobrar o controlar al momento de desplazarse. Aparece como lo distinto, es el “artefacto” en el cual hay que centrar la atención para poder moverse de modo seguro; hay que priorizar las habilidades prácticas de la motricidad y sensorialidad aprehendidas antes que el resto de las dimensiones posibles de la experiencia de viajar. La tranquilidad es la gran ausente en varios momentos. Tanto Eugenia –no vidente– como Federico –paraparesia espástica– no identificaron lugares de espera o detenimiento en sus sendas diarias; lo mismo que los conductores de artefactos, aunque ellos, habitualmente, se movilizan en transporte público –TUP– o a pie y, cuando lo hacen en auto, es siempre como acompañantes. Eugenia, aunque debe esperar en la parada de colectivo varias veces a la semana, y caminar hacia ella, de ida y vuelta, señala: *“Salgo de casa y tomo autobús o auto según el día, la llegada igual, según el día. Entre esta partida y esta llegada está mi jornada laboral. En los viajes concretos no hago paradas, el auto o autobús me dejan en mi lugar de destino”*. Federico, por su parte, usuario habitual de colectivo y peatón, indica: *“No realizo parada durante mis viajes”*.

Para interpretar esta relación entre lo que registran como sedes y su cuerpo –el cual aparece como un constreñimiento en su movilidad– en los viajantes con discapacidades permanentes, además de poder retomar qué entienden como “amenaza” o “enemigos” en sus viajes diarios descritos anteriormente en este mismo capítulo, es fundamental dimensionar la centralidad que tiene el movimiento del cuerpo en el viaje por presentarse como algo ajeno o extraño para el viajero. Por tal motivo, emerge como “el modo ideal” de viajar que ambos eligieron –a raíz de una consigna en el DV– el automóvil; en la medida que la tranquilidad que les transfiere este medio de viaje es proporcional al (des)entendimiento del cuerpo. Ambos, Eugenia y Federico, eligieron el auto en tanto lo perciben como el modo de viajar que

les otorga descanso a ocuparse del cuerpo; en este sentido, el auto aparece como una cápsula que reduce amenazas y habilita el disfrute, como ellos lo describen a continuación:

En auto, con el suficiente tiempo para hacerlo sin mirar el reloj –cosa que no ocurre con frecuencia-, salimos con el tiempo justo, vamos a la velocidad establecida, y llegamos tarde por lo general. Parar en algún Autoburguer y comprar algo para merendar o cenar. Viajar con la radio prendida. El auto me adormece, me relaja, nunca hace ni frío ni calor. En el autobús si bien también me relajo, en verano el calor es intenso y en invierno da frío esperarlo **(Eugenia)**.

Mi viaje ideal sería en auto y que no lo tenga que realizar apurado **(Federico)**.

Ambos prefieren el auto, no el colectivo, aunque es el medio habitual en sus rutinas diarias. El colectivo, además del esfuerzo que implica desplazarse hasta la parada, opera en estos casos como una sede de encuentro con otros donde deben echar mano, no sólo del saber práctico, sino también del saber mutuo, que implica sostener gestos y posturas a lo largo del viaje sobre un cuerpo que les requiere mucho esfuerzo dominar. Hay una mayor consciencia de esta situación de copresencia para ellos dos en el colectivo que para aquellos viajeros que no tienen discapacidades permanentes. El automóvil es un lugar donde se impone la comodidad, el reposo frente al movimiento, la postura y el gesto que exige la interacción social. Tan es así la desatención que les permite este medio ideal de viajar, que Eugenia comenta que en él puede dormir o dormitar: *“El auto me adormece, me relaja, nunca hace ni frío ni calor”*.

Posiblemente, la escena que Augé (2009) describe en varias ocasiones para los usuarios del subterráneo de París y que registra Eugenia, sea aquella en que los viajeros logran dormir o dormirse, en tanto situación que mejor expresa la tranquilidad en un viaje que emana de haber desplazado la atención de la centralidad del cuerpo, suspendiendo aspectos del saber práctico, e incluso del saber mutuo.

6.4. Conclusión: Las competencias corporales mantienen unido el sistema de movilidad, no lo dejan caer

En la presentación de este capítulo señalamos la intención de indagar las competencias empleadas por los viajeros al moverse por la ciudad de Rosario, asumiendo como hipótesis específica que la morfología del cuerpo, en tanto rasgos corporales, es determinante en la experiencia de la movilidad cotidiana en el nivel de copresencia –integración social (Giddens, 2015[1984])–; y sin desconocer –o reconociendo– que la corporalidad es una construcción social e histórica del componente biológico del ser humano, y por ello, está en continua re-estructuración. La hipótesis específica acá planteada resultó significativa para el análisis de la

movilidad cotidiana urbana en estos términos para visibilizar aspectos que los instrumentos de medición –EOD/2008, principalmente– y de diseño de las políticas públicas de movilidad en el PIM-Rosario no fueron considerados por los equipos técnicos, al adoptar una perspectiva euclidiana de la práctica de viaje –descorporalizada– (Soldano y Perret Marino, 2015) afectando la autonomía individual en diversos modos. A su vez, se evidencia que la autonomía en la práctica de moverse en la ciudad por parte de los viajeros se ejerce más allá de los saberes que las políticas públicas proyectaron –o desatendieron–; saberes que significativamente “surgen” de la manera en la que cada uno de los viajeros experimenta la corporalidad –su cuerpo– en distintas instancias de viaje.

Las decisiones, en base a competencias, de cómo trasladarnos y por qué lugares, se define en base a múltiples singularidades de la experiencia y situaciones del viajante que exceden, significativamente, la lógica de eficiencia tiempo/distancia y/o costo. Vale decir, la autonomía individual en la elección del itinerario está más allá de la racionalidad experta en la utilización de las reglas del sistema de movilidad provisto por el PIM-Rosario; ubicándose esas decisiones, en parte, en competencias que pertenecen a dimensiones de lo afectivo, sensorial y reflexividad.

Las habilidades emanadas del saber experto provisto por el PIM-Rosario, muchas de ellas referidas al uso de nuevas tecnologías de comunicación e información –TIC’s–, tales como “¿Cuándo llega?”, “¿Cómo llego?”, “Recarga de Tarjeta Movi”, entre otras, son principalmente utilizadas por quienes pertenecen a los estratos socioeconómicos medio, medio-alto y alto, residentes en zonas de buena accesibilidad infraestructural, y principalmente, adolescentes y jóvenes. Estos últimos, por ejemplo, debido a su familiaridad con estas tecnologías a través de la telefonía celular, cuando relataron sus experiencias de perderse o desorientarse en la ciudad recurren inmediatamente a sus teléfonos móviles para retomar sus itinerarios a los destinos como primera acción competente.

Sin embargo, se observó un gran despliegue de otros saberes, identificados con competencias y habilidades del saber práctico y el saber mutuo para desplazarse en la ciudad. Las competencias próximas al saber práctico para organizar los viajes o elegir los medios de movilidad se utilizan en muchas ocasiones desplazando la lógica que propone el PIM-Rosario. Los esquemas de percepción sensoriales y emotivos se utilizan y prefieren por parte de los viajeros para elegir itinerarios y medios de movilidad cuando sus rutinas se organizan en torno de razones de viajes no-obligatorias (*ocio y recreación*), generalmente días no-hábiles – fines de semanas o feriados–. También se despliegan estas competencias, solo para elegir itinerarios, los días con gran cantidad de razones de viajes obligatorias –*trabajar, estudiar,*

entre otras—, cuando el medio del que disponen les habilita a elegir el recorrido; aunque, generalmente asociado al uso de la bicicleta y a pie, y en menos ocasiones, el auto y la moto.

En cuanto a las competencias provistas por el saber mutuo, construcciones a partir de la interacción con otros —copresencia—, donde el otro es percibido en términos colaborativo, restrictivo o sancionatorio para nuestro desplazamiento²⁷⁹, se las prioriza frente a las habilidades que prestan los otros saberes cuando los viajes reúnen algunas —o todas— de las siguientes condiciones: hay realidades materiales y estructurales desventajosas del lugar de residencia y/o desplazamiento del viajante; en los horarios nocturnos —donde se acrecienta la sensación de inseguridad— y para viajantes que se desplazan *en cuerpos de estereotipo femenino y que no contradigan la matriz heterosexual dominante*. La estrategia general que persigue el uso de estas competencias, según las condiciones señaladas, tienen dos funciones diametralmente opuestas; mientras algunos viajantes las usan para organizar sus desplazamientos en vista de encontrar desconocidos en sus itinerarios que les generen sensaciones de seguridad; otros, los utilizan para evitar la presencia de extraños que se perciben como amenaza. Estas estrategias se visibilizan en los casos de Gabriel, Santi y Gigi, entre otros desarrollados. Gabriel, con trece años, quien vive en un barrio con grandes falencias, por desatenciones del Estado y desinterés de la lógica capitalista, vinculada a los sectores inmobiliarios, elige sus recorridos a fin de evitar el peligro de ser asaltado. Nos resultó llamativo como a su corta edad, en repetidas ocasiones, refiere a las amenazas de este tipo al momento de elegir por donde moverse, y a la referencia de la policía como una condición tranquilizadora. “*Si viene un delincuente llamo al 911* [sic.]”, registró Gabriel cuando el DV le preguntaba sobre cuáles son sus amenazas al moverse en la ciudad de Rosario. Esta frase es también un ejemplo de que las competencias no se usan aisladamente para construir autonomía, hay una referencia a saber mutuo y saber experto —en conocer el número de la fuerza policial—; pero a su vez, evidencia lo que se desarrolló en el Capítulo Quinto, los saberes expertos de otros sistemas sociales se aplican al sistema de movilidad. Claramente, de acuerdo a las condiciones de accesibilidad de cada viajante, es el tipo de saber experto que se considera más próximo al sistema de movilidad; mientras que, para algunos poder calcular eficientemente tiempo, espacio y costo de desplazamiento es más provechoso; para Gabriel, entre tantos otros rosarinos y rosarinas, es más habilitante conocer el número telefónico del “auxilio policial”.

²⁷⁹ Ver desarrollo completo en Capítulo Quinto, Apartado <<También tengo que aprender...>> *Tipos de saberes adquiridos*.

Santi, chico trans, modificó su práctica de viaje al haber estado de ambos lados de la corporalidad heterónoma dominante: femenino primero, masculino después. Santi señaló que, sin ninguna duda, es la corporalidad masculina la que habilita mayor autonomía individual que la femenina en cuanto a extensión de sus desplazamientos y horarios, entre otros aspectos, que surgen de su experiencia en instancias de interacción social, dado que actualmente, se siente menos amenazado que antes de transicionar. Esto viene a afirmar, por medio de otra experiencia de viaje, que las competencias que provienen del saber mutuo son más aplicadas por las viajeras que por los viajeros, y esto se evidencia principalmente, en horarios de la noche. Por su lado, una de las viajantes –Gigi–, señala que cuando sale con su pareja, otra mujer, a viajar por la ciudad, presta mucha atención a la reacción de los otros viajantes, en función de la experiencia acumulada en otras situaciones, para decidir recorridos y medios de movilidad, a fin de evitar rechazos. Esto no sucede cuando lo hace de modo solitaria. En este sentido, la identidad de género presenta incidencia en la autonomía individual cuando la misma se hace *acompañada* contradiciendo la matriz heterosexual dominante; pero no se encontró evidencia que sea significativa en las instancias de viaje *solitaria*. Sin embargo, entendemos que es un aspecto de la accesibilidad que habría que continuar indagando, pero que requiere de otro tipo de criterios para la definición de la muestra; por ejemplo, una donde como variable independiente, la identidad de género se exprese en una estética de la moda para la vía pública que contradiga el patrón heterónomo dominante, a través de la vestimenta o prótesis, por mencionar algunas.

En otro orden de cosas, vinculadas a la hipótesis específica del capítulo, –y generales de la investigación–, la EOD/2008 no releva ni la situación de acompañamiento ni las condiciones materiales de la ciudad que los viajantes consideran competentemente en organización de la acción de viajar; situaciones y condiciones directamente vinculadas a la corporalidad, y a las posibilidades de autonomía individual que estructuran. La autonomía se piensa en modo individual en el PIM-Rosario y así se mide en la EOD/2008. Sin embargo, las mujeres viajeras piensan asiduamente sus estrategias de regionalización para moverse, y acrecentar su autonomía individual, en términos de situaciones de acompañamiento con conocidos, o de copresencia con desconocidos, como hemos desarrollado en más arriba y diferentes puntos de este capítulo, a saber: *¿Qué hago mientras viajo?* o *<<Que sea de día y haya policías>> Seguridades y Amenazas*, por mencionar algunos. Esa estructuración para la autonomía individual no se observa necesaria para el general de los viajeros; salvo, en las condiciones que hemos descripto más arriba –Gabriel–. La seguridad ontológica en la acción de desplazarse, como en cualquier acción, tan relevante desde la teoría de la estructuración

para habilitar otras instancias de autonomía individual, requiere esta condición de acompañamiento invisibilizada en la EOD/2008; y generalmente, en las políticas públicas en este campo.

A su vez, hay otro aspecto que contribuye al sentimiento de seguridad necesario para moverse por la ciudad como es el entorno material, es decir, cómo se religa el cuerpo del viajante con las condiciones materiales de la ciudad, ya sea por donde transita rutinariamente, o aquellas que le resultan totalmente extrañas como resultado de haberse perdido, desorientado o recorrerlo por primera vez. Este aspecto entendemos que echa luz sobre la relevancia de la corporalidad en la acción de viajar, y lo significativo de la dimensión práctica para la experiencia de desplazamiento autónomo por parte de los viajeros. Esto se nota en la vinculación permanente que los viajeros hacen entre *la sensación de tranquilidad* y la *postura de comodidad* al tener que moverse en la ciudad de acuerdo al entorno. Las condiciones materiales de la ciudad: calles pavimentadas, semáforos en esquinas, iluminación en las cuadras, señalización de tránsito adecuada, lugares conocidos, entre otras; permiten estructurar sentimientos de seguridad ontológica en los desplazamientos. La manera en la que se vive la ligazón de la corporalidad del viajante con la ciudad es tan significativa que cuando el modo en que sucede implica *incomodidad*, la dimensión inconsciente del individuo emerge, en forma de recuerdos olvidados sobre desplazamientos, o de demandas. La primera forma aparece en el caso de Ileana, quien relataba la misma sensación de incomodidad producida por veredas rotas en la situación reciente de trasladar su bicicleta descompuesta sobre ellas y la experiencia de aquellos años en que paseaba a sus hijitos en cochecito. En forma de demanda, a fin de restituir la sensación de tranquilidad a partir de religar cómodamente el cuerpo, el caso de Walter es significativo en su forma de expresarlo: “*Siento además que faltan bisisendas*”, requiriendo entornos materiales de desplazamiento en la vía pública que generen sentimientos de confianza. En este sentido, es de destacar que las bisisendas son parte de una política pública impulsada desde el PIM-Rosario, lo que evidencia una acción que habilita a construir autonomía individual más allá de las perspectivas euclidianas –descorporalizadas– aplicada por los equipos técnicos; quienes inicialmente pensaron en un ordenamiento del tránsito que acortara los tiempos de desplazamiento y fuese sustentable y sostenible. Como política pública habilita a desarrollar otras dimensiones de la acción de desplazarse.

Esta relación tranquilidad/comodidad es una experiencia distinta de acuerdo a cada corporalidad. Aquellos viajeros que presentan discapacidades permanentes viven esta relación de un modo diferente con el entorno. Por un lado, la disposición cómoda del cuerpo para desplazarse como condición de construcción de sentimiento de seguridad no sólo

responde a los constreñimientos materiales que la ciudad nos puede presentar, que para ellos son más acuciantes, sino también, a los constreñimientos de la dinámica social en la que participamos: el ritmo de la vida social. Al leer los diarios de viaje de Eugenia –no vidente– y Federico –paraparesia espástica– el ritmo de la vida cotidiana para ella y él es “correrla siempre de atrás”. Sus registros de desplazamiento en la vida cotidiana dejan esa sensación al lector. La relación entre su corporalidad, la materialidad de la ciudad y el ritmo social atenta contra la construcción de confianza para realizar desplazamientos autónomos. Las condiciones que presentan sus cuerpos aparece como un elemento de constreñimiento adicional para organizar una experiencia placentera en las condiciones sociales, generalmente. Esto sólo sucede cuando su cuerpo está en reposo en ciertos medios de movilidad a base de artefactos, donde la motricidad, postura y gestualidad quedan medianamente suspendidas. Es por ello que ambos prefieren el automóvil como medio ideal de trasladarse; es allí donde experimentan autonomía individual, la pasividad corporal durante el movimiento –casi como un guiño a la teoría de la relatividad–.

En todo este capítulo, como en los anteriores, también hubo ausencias y ausentes, las más notorias, paradójicamente, por su persistencia en esta condición, fueron Xiomara y Vilma. Casi no realizaron registros en las consignas de sus DV en torno a las que aquí se privilegiaron para analizar la experiencia del viaje como una práctica. Posiblemente esto se deba a que, al indagar desde la perspectiva de las “diferencias entre lo que las personas dicen y hacen” (Pink *et al.*, 2019:62), quizás ellas “no hacen” tanto como el resto de los viajeros de la muestra, si los evaluamos a la luz de la cantidad de razones de viajes y extensión de sus regionalizaciones; aunque, comparado con Federico, no hay diferencias significativas. En este punto, entendemos que esta ausencia responde a (des)motivaciones más profundas de la acción –dimensión inconsciente–, algunas que abordaremos en el Capítulo Séptimo y otras que exceden los objetivos propuestos.

Evidentemente la autonomía individual no es construida por los viajeros rosarinos y rosarinas sólo sobre las dinámicas expertas que propone el PIM-Rosario; no implica que no coadyuve, como lo hemos observado en el uso de nuevas tecnologías o en la apropiación de las bicisendas, entre otras. Sin embargo, habría que proyectar políticas públicas que permitan el desarrollo de nuevos saberes mutuos en las prácticas de movilidad. Si tomamos el caso de desplazamientos que contradicen el paradigma heterosexual dominante, como relatamos en las experiencias de una de las viajantes, además de incorporar nuevas tecnologías al uso de los distintos tipos de movilidad pública –taxis, colectivos, bicicletas, entre otras– y velar por la sustentabilidad económica de estos medios, sería necesario también implementar políticas de

género de movilidad de cara a la ciudadanía, y específicamente, a los conductores de los servicios públicos. A su vez, el saber práctico y sus competencias son significativas para desarrollar la autonomía individual en los desplazamientos, y que debería ser incorporado en el diseño de las políticas públicas del PIM-Rosario. Uno de los aspectos significativos de esto es que no necesariamente la movilidad cotidiana urbana es solitaria, no es la única estrategia de desplazamientos que los viajeros se brindan; principalmente, las viajeras, quienes eligen hacerlo acompañadas en ocasiones. Posiblemente, esa forma de práctica de moverse sea transformadora a la reproducción de subjetividades e instancias de interacción social del sistema de movilidad, diseñado para experimentarlo cotidianamente de modo solitario, con desconocidos, y en términos de eficiencia sustentable. La autonomía individual no sólo se construye con competencias expertas, esquemas de percepción afectivos y sensoriales, y habilidades motrices y posturales necesarias para el desplazamiento, sino también, en condiciones –revolucionarias– de acompañamiento de viajeros conocidos, principalmente; que deberían ser potenciadas por las políticas públicas.

Capítulo Séptimo: Los viajes urbanos deseados desde el cuerpo. Análisis de la dimensión inconsciente de la práctica de movilidad cotidiana en la ciudad de Rosario

«Quizá sea la hora», escribe Olwig, «de que vayamos más allá del utopismo de la modernidad y del distopismo de la posmodernidad hasta un topismo que reconoce que los seres humanos, como criaturas de historia, crean lugares consciente e inconscientemente»
(Olwig, 2002).

Presentación

Muchos de nosotros, mientras nos desplazamos por la ciudad en nuestros viajes cotidianos, deseamos hacerlo de otro modo, detenernos en algún lugar por un momento de nuestro recorrido, o cambiar nuestro destino en ese instante. El deseo es parte de la acción de viajar. Desear comprende a la corporalidad en otras instancias —a partir de las experiencias vividas—. Las experiencias de viajes vividas, a través de las posturas y gestualidades al desplazarnos, están en la memoria; en la memoria no como un recuerdo consciente, ni tampoco como olvido, sino como esquemas de percepción que aplicamos cotidianamente para tomar decisiones (Giddens, 2015[1984]:82). Son los mismos esquemas de percepción que nos habilitan a desear, idealizar o imaginar otros modos de viajar y otros lugares urbanos en los cuales estar; lugares donde las sensaciones placenteras sean posibles. La corporalidad es vivida de otro modo. Allí, la experiencia deseada se organiza en torno a esquemas de percepciones y sensaciones que ubican al cuerpo, durante los desplazamientos, en situaciones de comodidad, tranquilidad, seguridad; situaciones donde el individuo ha construido una instancia de autonomía del entorno usual, aunque ideal.

Cuando viajamos por la ciudad es indefectible que en algún momento hayamos imaginado estar en otros sitios, en ocasiones, más allá de los límites urbanos, y en otros momentos, en lugares extremadamente próximos, como nuestro hogar. Si hacemos un ejercicio de reflexión sobre nuestras rutinas, seremos conscientes que, muchas de las veces que deseamos estar en otros lugares, suceden cuando nuestro cuerpo está acosado en su sensorialidad: el hacinamiento del transporte, el extremo calor o frío al que estamos expuestos al desplazarnos, olores, el bullicio a nuestro alrededor, el frenesí de la calle, por mencionar algunos. En la misma dirección, cuando en nuestro andar por la ciudad, el cuerpo es sensualmente abordado por lo placentero: un aroma, una imagen de placidez en otros viajantes, tonalidades en una cuadra, la calidez del sol, o un viento intenso en la cara, es que por un instante desearíamos estar viajando hacia otro destino o de otro modo.

No sólo los sentidos nos habilitan el deseo de otros viajes. Los esquemas de percepción contruidos en nuestra memoria a través de los desplazamientos cotidianos, como hemos desarrollado en los capítulos Quinto y Sexto, implican sentimientos y emociones contruidas junto a nuestros sentidos (Goffman, 1967, 2009), por ello: rostros de desconocidos, formas de caminar de alguien delante nuestro, la mirada perdida de un viajante en una esquina, un abrazo o un insulto, una calle oscura y vacía –de copresencia–, nos afectan, generando miedo o alegría, seguridad o angustia, tranquilidad o agobio, que nos habilitan a rápidamente anhelar estar en otros lugares o moviéndonos por otros medios.

El deseo, a través de la idealización, no es mera “*utopía*”, tal como lo definió Jerónimo, uno de los viajeros de la muestra, cuando describía su viaje ideal, y con ello destacando la noción de un imposible, una situación desanclada de la realidad²⁸⁰. En este sentido, Françoise Vergès (2005), utiliza la categoría utopía para analizar en los relatos y narrativas de los pueblos postcoloniales, a partir de sus diásporas, los lugares deseados a los cuales se va a arribar. Lo interesante del uso del concepto que realiza Vergès, es que la utopía funciona a partir de la posibilidad corporal de desplazarse: la diáspora. En esta acción de viajar, aunque el lugar es imaginado, tiene un lugar en el mundo, a modo de una tierra prometida, que no se ha experimentado pero se anhela²⁸¹. A diferencia de lo que sucede con los pueblos postcoloniales, en esta investigación consideramos que el deseo emerge desde nuestra experiencia corporal cotidiana de transitar el lugar sobre el que idealizamos: la ciudad, nuestra ciudad. En parte de nuestra experiencia –como hemos observado y analizado en los registros de los viajeros en esta investigación–, tenemos sensaciones de lo placentero, cómodo, agradable, tranquilizador de nuestros viajes, entre otras percepciones contruidas, en la memoria. Y a diferencia de lo que sospecha Jerónimo, parte de lo deseado para nuestras prácticas de viaje lo incorporamos al movernos cotidianamente a través de decisiones: adoptar un calzado más cómodo, optar por un medio que nos agiliza el desplazamiento, un recorrido que nos es gratificante, el encuentro pautado con alguien en un café –sedes–, o “visibilizar” en nuestro cuerpo el género que hemos elegido, como el caso de Santi –analizado en el Capítulo Sexto–, entre otros. Allí, en esa tensión, entre lo deseado y lo posible, es que se instituye la

²⁸⁰ El autor Kenneth Olwig (2002), utiliza el concepto utopía en el sentido contrario al referido por nosotros en esta investigación; al realizar un análisis que compara la marcha militar y el paseo peripatético. Para Olwig, *la utopía* en el desplazamiento, está identificada con el ritmo que viene dado por las condiciones impuestas de la vida cotidiana, el espacio o lugar donde se deba dar el desplazamiento es indistinto, el control perceptual sobre el cuerpo por parte del individuo no es posible, ni necesario. En cambio, la acción adquiere su condición *tópica*, en la medida que el individuo impone su ritmo y así, ejercer un control sobre la experiencia desde lo perceptual en el espacio.

²⁸¹ La autora también utiliza la noción de *distopia*, en aquello que se representa en la diáspora, como lo trágico o indeseable.

autonomía individual; autonomía que acontece en una relación dialéctica y permanente en condiciones de dependencia con la estructura social para cada individuo (Giddens, 2015 [1984]).

Cuando hablamos de deseo hacemos referencia a poder idear, imaginar algo distinto de lo que nos acontece o sucede en nuestras rutinas; no en los términos de reponer un archivo, una añoranza, de recuerdos autobiográficos, un retorno autoficcionalizado, que se ubicaría en otro aspecto y función de la memoria, a modo de “cronotopías”, en los términos de Arfuch (2005). Desear, es una de las formas de abstracción hacia el futuro. Abstracción, que va más allá de las posibilidades y el sentido en que se lo utiliza al saber experto –como hemos venido trabajando hasta acá–; sino como la noción de idear, pensar algo diferente, nuevo, creativo, en el que nos encuentre en mejores condiciones de la experiencia de viajar desde la corporalidad –la experiencia personal hecha saber–. La posibilidad de abstracción brindada por el uso del saber experto, generalmente, se emplea para operar de manera fiable en los sistemas expertos preestablecidos; sistemas expertos, a través de los cuales, se produce un proceso creciente de deslocalización y descorporalización; en la medida que idiotiza los sentidos y afectividades al desplazarse, como señalan Tironi y Valderrama (2018). En nuestro caso, este proceso se observa para los viajeros rosarinos, principalmente adolescentes y jóvenes, quienes mayor uso de tecnologías de comunicación aplican para organizar sus sendas diarias a través de sus teléfonos móviles, quienes se desorientan o pierden durante sus desplazamientos cotidianos a pocos metros de sus destinos o recorridos habituales, como desarrollamos en el Capítulo Sexto. Desear, en cambio, es una abstracción orientada por los esquemas de percepción, que implica al saber experto –o puede implicarlo–, junto con otros saberes; la abstracción en estos términos, es una acción de emancipación frente a los sistemas expertos; que genera autonomía individual, en cuanto a idear condiciones de movilidad en la vida cotidiana en instancias de corporalidad y copresencia; condiciones que algunas serán –y son– incorporadas a la práctica de movernos.

Lucila, una de las viajeras de la muestra, cuando se le preguntó en su DV cómo sería su viaje ideal de todos los días por la ciudad, comenzó con una descripción pormenorizada de condiciones: *“Salir con tiempo para caminar tranquila, ¡que las veredas estén limpias y que en el centro no haya tanto tránsito...silenciar bocinas!!!”*. Cuando se lee la integralidad de sus registros a lo largo de los diecisiete días que implica el diario, uno encuentra, en varias ocasiones, descripciones de desplazamientos donde relata itinerarios elegidos intencionalmente que cumplen varias de esas condiciones idealizadas. En un momento, parece tomar consciencia que lo perceptual deseado, en torno a lo comfortable, cómodo, agradable, no

está totalmente fuera de sus experiencias de moverse, y en un párrafo aparte de la misma consigna arriba mencionada, para finalizar, señala: “*De todas maneras, no encuentro algo que me <<desagrade>> en mis trayectos diarios, caminando voy muy bien*”.

El deseo en la movilidad, habilita aquello que David Harvey denomina “heterotopías”:

El cuerpo existe en el espacio y debe someterse a la autoridad (por ejemplo, la prisión o vigilancia en un espacio organizado) o forjarse espacios específicos de resistencia y libertad -heterotopías- en el seno de un mundo represivo... La irreductibilidad (para nosotros) del cuerpo humano significa que la resistencia sólo puede movilizarse desde ese lugar de poder en la lucha por liberar el deseo humano (Harvey, 1998:227)

Bajo esta dimensión del desplazamiento, la autonomía individual se expresa a través de una reorganización personal de la experiencia de desplazarse, más allá de los constreñimientos materiales y la fragmentación de la práctica a través de los sistemas expertos, como señala Giddens (1994). Las heterotopías del viajante habilitan, a través de su entendimiento, una instancia de autodeterminación desde las experiencias de la corporalidad, acumuladas como saberes en la memoria, a través de las cuales permite una reorganización de la subjetividad en la rutina, del “yo”, en los términos de la teoría de la estructuración que desarrollamos en el Capítulo Primero (Giddens, 1994:141)²⁸². Puede idear otra práctica.

No es menos cierto que no realizamos todos los viajes por la ciudad que deseamos, o cómo los deseamos. En ocasiones, esta imposibilidad está dada porque no podemos superar los *constreñimientos* materiales o estructurales asociados a: nuestra motricidad, el género, los recursos socioeconómicos, solo por mencionar algunos de los que hemos venido observando en los registros de los viajeros de la muestra, y analizado a lo largo de los capítulos de esta investigación. Sin embargo, hay –y hubo– otros viajes que deseamos y no los hicimos por *motivos*. Los motivos, señala Giddens, proveen “planes generales o programas sobre los cuales se escenifica un espectro de conductas” que, generalmente, permanecen en el plano inconsciente del actor, alcanzando, ocasionalmente, el dominio consciente de la acción, habilitando o no aspectos de ésta (Giddens, 2015[1984]:44)²⁸³. Los motivos son diversos en sus orígenes, estructurándose en la primera infancia o en distintas etapas de la vida, a partir de la interacción de un individuo y bajo dos grandes tipos de circunstancias: en situaciones de copresencia o de no-copresencia, pasando por instancias de intimidad, el entorno familiar y privado, hasta el encuentro con otros más allá del umbral del ámbito hogareño, por mencionar los más generales. En nuestro caso, nos interesan, directamente, *aquellos identificados con*

²⁸² Ver Capítulo Primero, Apartado *La autonomía en la vida cotidiana. La práctica de movilidad como posibilidad*.

²⁸³ El desarrollo más extendido de este tema, se encuentra en el Capítulo Primero, Apartado *Lo cotidiano construido desde las prácticas de movilidad. Perspectiva de A. Giddens*.

instancias de copresencialidad en las rutinas cotidianas; los otros motivos y/o aproximaciones, en algunos casos, son objeto de otras disciplinas como bien desarrolla Giddens –psicología, psicoanálisis, estudios en el campo de la biografía, filosofía, entre otras (2015[1984]:80-98)– y exceden nuestros objetivos de investigación. En tal sentido, nos ubicamos en aquellos motivos de índole social, como plantea Guattari y Rolnik, en el libro *Micropolítica. Cartografías del deseo*, que tabican el deseo individual; en tanto que están dirigidos a “la producción de subjetividades” (Guattari y Rolnik, 2005:29).

La capacidad de la memoria individual va más allá de componer esquemas perceptuales, que de modo inconsciente o reflexivo aplicamos. La memoria, en términos individuales, es una capacidad amplia del ser humano que abarca desde el registro de pequeños detalles de la vida cotidiana hasta las complejas abstracciones de la geografía y el álgebra, señala Eric Kandel (2012:24), Premio Nobel de Medicina en el año 2000, por sus estudios sobre la memoria y el comportamiento. Ella también registra y acumula conocimientos que aplicamos de manera consciente y voluntaria en nuestras vidas. Sin embargo, la memoria individual comprende, también, aquello que registra y que olvidamos, y que es un aspecto o función de ésta en el aparato psíquico, pero que opera en nuestras acciones (Freud, 1980; Giddens, 2015[1984]). Todas estas funciones y aspectos de la memoria muestran que la misma posibilita múltiples aproximaciones a su indagación.

El aspecto de la memoria que vamos a indagar, y que entendemos asequible desde las ciencias sociales y la perspectiva teórica junto a los instrumentos metodológicos adoptados para la investigación, tiene que ver con aquello que los viajeros registren como significativos en sus experiencias de viaje²⁸⁴. No solo intentaremos abordar los deseos generados desde los esquemas de percepción, en tanto heterotopías (Harvey, 1998); sino también, lo incorporado a la práctica de aquello deseado, y los constreñimientos y motivos, vinculados a las instancias de copresencialidad en los desplazamientos por la vía pública, “la calle”, que los restringen.

Este capítulo se estructura a partir de abordar, principalmente, la dimensión inconsciente de las experiencias de viajes –una de las tres que componen la estratificación de

²⁸⁴ La posibilidad de emergencia de lo inconsciente es mediante situaciones que quiebren la rutina, vale decir, aquellas instancias donde la seguridad ontológica del actor se encuentre cuestionada (Giddens, 2015[1984]), por un imponderable o un nuevo entendimiento sobre su práctica, generando la búsqueda de los motivos de la acción que venía siendo rutinizada, emergiendo un reconocimiento autónomo de lo que hace. En este sentido, es importante señalar, retomando la distinción propuesta por Giddens, que a diferencia de las razones –que es sobre las que se trabaja en el Capítulo Cuarto– los motivos permanecen inconscientes y afloran cuando la acción es interpelada por la realidad material o social (2015[1984]:44). Esa interpelación al actor está provista por el dispositivo del Diario de Viaje a través de preguntas que conducen al viajante a registrar situaciones de desplazamientos cotidianos: deseables, ideales, entre otros; o cambios en su vida que entienda que ha afectado sus prácticas diarias de viajar, habilitando al viajante y a nosotros, a través de sus razones, identificar o interpretar motivos.

la acción en la teoría de la estructuración (Giddens, 2015[1984])—, a la cual se tiene acceso por el entendimiento que manifiestan a través del registro de la motivación de su práctica los viajeros, es decir, lo narrado por ellos en sus diarios de viajes; de los cuales se hará un análisis hermenéutico-interpretativo con las limitaciones que implica (Giddens, 2015[1984]).

La hipótesis específica de este capítulo, principalmente referida a la segunda parte de la hipótesis general de esta investigación, sostiene que en la toma de decisiones, aunque no exclusivamente, para la planificación de los viajes diarios —lugares, medios de viaje, horarios, entre otros aspectos— quienes viajan operan “memorias” corporales de experiencias de desplazamiento urbanos pasados, que son de tipo inconsciente. Estas memorias se organizan en forma de esquemas de percepciones —organización sistematizada de sensorialidades y emociones, que conforman sensaciones y sentimientos (Le Breton, 1999; Goffman, 2009; Giddens, 2015[1984])— que dan cuenta de las motivaciones de la acción, en formas distintas: angustia y confianza, ya trabajadas extensamente en otros capítulos de esta tesis; y el deseo, sobre el cual nos centraremos principalmente (Giddens, 2015 [1984]:80-86; Gutiérrez, 2009). El deseo, y su registración, es considerado como la (re)creación autónoma de la movilidad cotidiana urbana del individuo a partir del entendimiento tácito y asequible que posee, reconociendo y librándose a través de su formulación —del deseo—, de las contradicciones estructurales a las que habitualmente está sujeto el viaje cotidiano, es decir, una forma de emancipación.

Los apartados en este capítulo se ordenan del siguiente modo: en el primero se aborda, principalmente, la experiencia del viaje deseado en torno al modo de viajar, en tanto ritmo urbano. A través de este apartado indagaremos la manera en la que los viajeros idealizan desplazarse por la ciudad de Rosario; y cómo los modos deseados de moverse están en relación a los esquemas de percepción estructurados por las experiencias de viajes en cada cuerpo según el entorno. Para evidenciar esto último, consideramos situaciones donde los esquemas de percepción se vieron modificados y, por tanto, el modo deseado de viajar, por los cambios en las siguientes circunstancias: a) el lugar de residencia, b) el medio habitual de desplazamiento y, c) lo traumático en el cuerpo. El segundo apartado, indaga sobre los destinos, en cuanto lugares y espacios dentro de la ciudad, donde los viajeros desearon ir; y a su vez, cuáles son los constreñimientos materiales y estructurales y, principalmente, los motivos individuales que tabican y/o limitan la posibilidad de realizarlos.

El modo de exposición de las experiencias del capítulo será tomando, como en los tres capítulos anteriores, el rasgo (indicador) corporal más general —género— hacia los rasgos corporales más específicos —edad y discapacidad permanente— en la medida que se observen

registros significativos por parte de los viajeros. Cuando otros aspectos estructurantes de la acción de desplazarse, que indagan en las amarras espaciales, institucionales e infraestructurales a las que se enfrentan los individuos al momento de decidir moverse: a) el nivel educativo formal, b) el estrato socio-económico, c) el lugar de residencia habitual considerando la accesibilidad y conectividad del territorio donde viven, d) ocupación y trabajo, y e) el acceso a tecnología de la información y conocimiento de los viajeros –que definieron la muestra como variables dependientes–; serán expuestos a fin de dar cuenta de cierto haz de relaciones de la movilidad cotidiana urbana (Guber, 2005).

7.1. “El viaje ideal sería...” El ritmo propio emancipado

Desde el cuerpo es que deseamos otros viajes mientras nos desplazamos; son los esquemas de percepción estructurados sobre esas experiencias los que nos proveen los “insumos” para idear heterotopías del viaje. Las experiencias en nuestros desplazamientos cotidianos, no son siempre agradables; precisamente por ello, deseamos otras formas o modos de hacerlo.

En términos generales, los viajeros idealizaron viajes donde el cuerpo es el punto de partida; la corporalidad se impone como vector a través del cual se aspira a otra forma de moverse por la ciudad, se anhela una experiencia que violente menos los sentidos y la afectividad, una manera de desplazarse con mayor autonomía del ritmo social impuesto; es decir, romper con la relación establecida entre tiempo, espacio y sensorialidad en los desplazamientos en la ciudad (Zunino, 2017). Si bien cada experiencia es individual, señala David Seamon (1979), las mismas acontecen en una dimensión espacio-temporal compartida, como una escena de ballet (*place-ballet*) en donde los cuerpos se expresan y someten a una danza de gestualidad y movimientos que los comprenden más allá de sus singularidades. Referencias a viajar tranquilamente y sin apuros, en ausencia de ruidos estridentes, bajo instancias de respeto de los derechos de paso con otros medios de movilidad, sin estar corridos por obligaciones, predominan en la vida cotidiana. Marcela lo sintetiza a través del siguiente registro: “*El viaje ideal sería salir sin apuro*”. La movilidad ideal, desde una perspectiva de la accesibilidad, para los viajeros de Rosario, está significativamente marcada por el ritmo de la vida diaria, más que por las dificultades o constreñimientos de tipo estructural o material que pueda presentar el entorno urbano o el sistema de movilidad.

Que los modos de viajes deseados aparezcan en términos de ritmos propios, individuales a cada viajante, distinto del que impone usualmente la vida cotidiana, implica entender que el ritmo en esos términos es relacional, señala Zunino (2017). A partir de las

lecturas de Henri Lefebvre (2004), Zunino sostiene que “el ritmo es lento o rápido con relación a otros ritmos con los cual se encuentra asociado” el cuerpo en la acción de desplazarse (2017:165). Los viajeros en la muestra ambicionan viajes en relación a artefactos y medios de movilidad que suceden a su velocidad corporal y anímica, tales como, bicicletas y autos –entre otros–, frecuencias de colectivos ajustadas a sus actividades personales, condiciones de aglomeración óptimas o donde la inmovilidad, la demora o quedar sometido a las inclemencias de los semáforos no existan, entre las más registradas.

La movilidad deseable pasa por imprimir el ritmo personal a cada viaje, en cualquier circunstancia, como describe Fiorella: *“Un viaje ideal sería donde se pueda transitar con tranquilidad, es decir, donde no haya tanto tráfico. En el caso del colectivo cuando pasa rápido y no lleva a mucha gente. En bici donde nadie se me cruce ni abran puertas de auto”*. La dinámica de la rutina pretendida por los viajeros se rearma desde la experiencia corporal de viajar, y para que en ella el cuerpo no sufra, o lo haga lo menos posible. Esto fue indistinto tanto para viajeros como para viajeras, en todos los grupos etarios y niveles socioeconómicos; el saber práctico y el saber mutuo, construido a lo largo de horas y días de viajes urbanos, son los que predominan en la diagramación del viaje ideal. Posiblemente por ello, o en ello va parte de la interpretación de porqué Pelusa, quien cotidianamente desde hace años utiliza para desplazarse el medio de movilidad que más le gusta: la bicicleta, por la autonomía que siente que le da –como nos relató en una entrevista–, fue el único viajante de la muestra que registró como lo deseable lo que hace: *“En bici, como todos los días”*.

Las heterotopías sobre movilidad registradas a lo largo de los diarios de viaje, ideadas desde los esquemas de percepción que el saber mutuo y el saber práctico expresan, evidencia la trascendencia del aspecto corporal como estructurante de la experiencia de desplazarse. Como a lo largo de gran parte de la tesis, en los registros de los viajeros de la muestra, se observa que las situaciones de viajes que les gustaría poder repetir día a día son aquellas en las que, los sentidos y las emociones son impactadas de modo amable por: lugares ideales que atraviesan, personas desconocidas con quienes se encuentran de modo efímero en lugares imaginarios, bajo climas y estaciones que expongan toda la sensorialidad a flor de piel; podríamos afirmar que hay una movilidad hedonista y voluptuosa en algunos de los registros; sino leamos, lo que proponen Gigi, Jerónimo y Pamela, y que se repite en varios otros viajeros:

Salir de casa en bici, que hubiese bisisenda o ciclovía de buena calidad cerca de casa y una red bien conectada, pocos autos y atentos a las bicicletas. Clima templado. Escuchando música [sic.] **(Gigi)**.

Un día muy frío, con sol, poco viento, por lugares transitados por poca gente, sin autos por la calle, en sitios frondosos, repletos de árboles y arbustos, a pie, con áreas recreativas que pudiese atravesar en el camino, sin horarios fijos que cumplir... [sic.] **(Jerónimo).**

Ver a la gente feliz sin andar enojados/as [sic.] **(Pamela).**

Las idealizaciones de los viajes fueron solitarios, tanto para viajeras como para viajeros. Esto se explica en relación a que el modo deseado de viajar por la ciudad lo asociaron con desplazamientos donde las razones obligatorias son predominantes: laborales, estudio, entre otras; que es la forma en las que se estructura la rutina diaria en la mayoría de los viajantes, y de la población en general, como analizamos en el Capítulo Cuarto. La movilidad diaria es habitualmente solitaria, es decir, como lo definimos en el Capítulo Sexto, rodeada de desconocidos. Cuando los viajantes describen sus heterotopías de viaje son de tipo solitarias; en parte, imaginarla de esta forma, podría estar evidenciando las condiciones represivas del mundo sobre la irreductibilidad del cuerpo humano, en términos de Harvey (1998) como así también, permitir observar, una vez más, la dimensión inconsciente, de índole social, de la acción de desplazarse (Giddens, 2015(1984)). Es decir, el deseo habilitó a instancias de autonomía individual, pero a su vez, mantiene o reproduce condiciones restrictivas de lo experimentado en la práctica cotidiana.

La condición generalmente solitaria de las prácticas de movilidad, marca que el ritmo de la vida diaria no es constante y uniforme, más allá de que esté caracterizada por el frenesí social. No siempre, y no todos, imaginamos los mismos modos de viajar. Uno de los motivos que inciden en esas variaciones es que, si nuestras condiciones de viaje cambian, aquello que nos incomoda, intranquiliza o nos quita la sensación de seguridad, también lo hará, y nuestra manera ideal de desplazarnos tendrá nuevas características. Esto se observó de manera notoria cuando se lee la totalidad de los registros diarios de los viajantes a la luz de cambios significativos que cada uno de ellos reconoció en los últimos 5 años (2014-2019) en su movilidad. La mayoría de los viajantes describió modificaciones significativas en su desplazamiento cotidiano para ese lapso de tiempo. Algunas referidas a cambiar la localidad de residencia, desde una localidad o pueblo pequeño a una ciudad intermedia como Rosario, como contaron Jerónimo y Pamela; o mudarse tres veces en ese período al interior de la ciudad, con la dificultad de reorganizar rutinas familiares y personales cuando, además, como es el caso de Eugenia, se presenta una discapacidad en el sentido de la vista. Otros viajantes indicaron haber adoptado nuevos medios de movilidad y abandono de los que venían usando, ya sea: por elección personal, para mejorar velocidad de traslado como Xiomara o ganar en tranquilidad como el caso de Marcela; u obligados por situaciones externas tales como costos

de traslado, el inicio de estudios universitarios que registró Federico, quien a pesar de su paraparesia espástica, tuvo que abandonar el auto como medio habitual de movilidad y adoptar el colectivo y las caminatas casi con exclusividad; o Fiorella, quien comenzó el colegio secundario y además ganó nuevas libertades de la adolescencia, *“saliendo más de noche”*. También hubo cambios en los viajes producto de situaciones traumáticas que marcaron el ritmo singular de los viajeros, tales como intentos de robo, que nos contó Pelusa, o *“el impacto de un objeto en la cara (nariz y boca), un termo Stanley (para menor desgracia) de un 6to piso de un edificio [sic]”*, que registró Lucila. El caso de Lucila tiene varias aristas, abordarlas a todas requeriría extendernos demasiado en el análisis de la experiencia; sin embargo, vale rescatar la manera en que, a partir de esta situación crítica, *“algo que jamás me hubiera imaginado pasar”* señala, se reorganiza su esquema de percepción sobre el ritmo riesgoso de viajar en la ciudad, desde la memoria de la propia corporalidad. A partir de esta nueva percepción organiza sus apreciaciones sobre la vorágine urbana:

Aún conservo un reflejo <<protector>> cuando paso por construcciones o algunos edificios que son similares al del hecho o que tengan balcones muy expuestos.

La gente <<despistada>> no sólo maneja o te choca caminando al ir con su celular innotizada, tmb. suele tumbar cosas del balcón! [sic.].

Cuando se leen las heterotopías que proponen los viajeros para sus viajes desde esos cambios, se observan los distintos ritmos de la ciudad en el cuerpo, con sus propias singularidades. Ileana, viajera, comenta que *“hace solo diez meses vendí mi auto. Tengo 44 años y manejé siempre, desde los 18”*, y continúa narrando lo difícil que es adaptarse; sin embargo, agrega un decálogo de destinos donde comenzó a ir caminando como consecuencia de esta nueva situación. Al momento de leer su manera ideal de viajar comienza su registro señalando: *“A pie, sin prisa. Siempre que sea un destino corto (no más de media hora de viaje). Si fuese un viaje más largo, lo ideal sería ir en auto. Pero por el momento no tengo auto”*. Una situación inversa a la de Ileana, es la de otra viajera, Xiomara, quien manifiesta que *“hace un año que tengo la moto. Antes me manejaba mucho caminando...y no tenía tiempo de hacer nada”*; y cuando Xiomara describe su forma de viajar deseada por la ciudad, registra: *“Sería un viaje sin tráfico”*. Los esquemas de percepción rápidamente se modifican a la par que nuestros constreñimientos estructurales, materiales y corporales a través de los cuales viajamos, cambian. Estos cambios nos conducen a idealizar nuevos modos de viajar,

que nos amplíen, al menos, márgenes de autonomía en la experiencia de desplazarnos desde la corporalidad.

La movilidad ideal entre los viajeros permite visibilizar que hay una cuestión en los desplazamientos de la ciudad que agobia a todos: el ritmo de la vida cotidiana; eso que más que parecerse a “un ballet”, como plantea Seamon, es “un torbellino”, como lo describía Bermann para la Avenida Nevski en San Petersburgo del siglo XVIII (1998), se experimenta en nuestro cuerpo y se apropia de nuestra biología, fisiología y motricidad para arraigarse en nuestras afectividades. De este torbellino parecen escaparse, en las ciudades intermedias o metrópolis, aquellos que están condenados a la movilidad del espacio doméstico –inmovilidad–, principalmente por su condición marginal con relación al sistema productivo y laboral; como es el caso de Vilma en esta investigación. El ideal de accesibilidad en los desplazamientos de los rosarinos y rosarinas que viajan por la ciudad está significativamente marcado por la dinámica o frenesí de la rutina urbana más que por las carencias de tipos estructurales o materiales que pueda presentar el entorno urbano o el sistema de movilidad. La dimensión corporal del análisis de la práctica de viajar habilita un punto de encuentro en cómo se experimenta la ciudad; incluso más allá del género, la edad y la discapacidad, aspectos que hemos considerados en esta investigación relevantes. Las desventajas infraestructurales del espacio urbano o desigualdades entre un amplio abanico de estratos socioeconómicos, son menos significativas para interpretar cómo se idealiza la ciudad, y en parte, cómo se la vive.

Uno de los viajeros, durante el período que estuvo realizando sus registros en el DV, el cual a menudo señala lo estresante que es moverse en la ciudad, nos envió una foto (ver Imagen 17), acompañada de un registro de audio, donde explicaba lo que quiso representar en ella, que transcribimos a continuación:

Para mí, con esto de la movilidad y todo, la ciudad tiene cosas por resolver. Pero la gente, se vuelve loca. Ahora está lloviendo torrencialmente y están todos a los bocinazos, tienen miedo a la piedra. ¡Manga de locos, todos! (Comunicación personal, 20 de diciembre, Rosario).

La sensación de tranquilidad es el espacio de resistencia, el bien máspreciado que postulan las heterotopías de los viajeros. Significativamente, cuando mencionaron la idea de tranquilidad, ninguno de los viajeros o viajeras lo asoció a situaciones de inseguridad, referencia muy presente en los registros en todos los diarios de viajes, y constitutivo del saber mutuo –como analizamos en el Capítulo Quinto y Sexto–; sino a modificar la “velocidad” de la vida cotidiana, vinculados a situaciones de: respeto entre quienes se mueven por la ciudad

en los diversos medios, silenciar ruidos de vehículos, andar sin apuro –disfrutar la espera–, reducir la anomia en los desplazamientos de terceros por la calle. La autonomía individual no aparece ubicada en las heterotopías en idealizar hacerlo en otros cuerpos, incluso cuando exista una discapacidad, o en desear hacerlo, necesariamente, en otros medios, sino en cambiar el ritmo de cómo se experimenta la ciudad en el cuerpo y desde el cuerpo, principalmente.



Imagen 17. Foto enviada por uno de los viajeros para mostrar una estética del frenesí con que se vive el ritmo urbano en el sistema de movilidad.

7.2. Los lugares deseados dentro la ciudad

Los esquemas perceptuales de tipo urbano operan también en los lugares que deseamos visitar en la ciudad. En el destino deseado se evidencia, en ocasiones, cómo las condiciones contextuales estructuran las percepciones de los individuos. Es decir, los

esquemas de percepción operan, a su vez, como dispositivos sociales de “ordenación temporal y espacial” (Giddens, 2015[1984]:83), sin que ello implique la pérdida de la individualidad; quedando expuesto, en parte, la incidencia de la dimensión social en los desplazamientos deseados.

La dimensión inconsciente que nos habilita a imaginar heterotopías de viajes, es la misma que se ocupa, en muchas ocasiones, en generar motivos por los cuales no realizarlos; más allá de los constreñimientos materiales, corporales o estructurales que nos limitan. Los motivos que se presentan, de manera inconsciente, tienen la función, muchas veces, de no habilitar el deseo en la rutina, identifica Giddens, en tanto que nos protegen de no alterar nuestra rutina diaria de desplazamiento –y las de la vida en general– en pos de la seguridad ontológica.

En este apartado desandaremos los viajes que les hubiera gustado haber realizado a los viajantes de la muestra, un día domingo. La decisión de colocar la consigna en el DV sobre este tipo de viajes deseados el día domingo, para viajes imaginados dentro de la ciudad, resultaba significativo porque quedan suspendidas las actividades obligatorias, principalmente, las referidas a *trabajo y educación*, que son las que mayor tiempo implican como razones de desplazamiento en la vida cotidiana de las personas –como analizamos en Capítulo Cuatro de esta tesis–. De este modo, partimos del supuesto que los viajes hacia destinos deseados de la ciudad encontrarían menos restricciones e impedimentos, y dejarían expuesto, o no, la fuerza estructurante de la sociedad en las rutinas de los individuos en cuanto a motivaciones. De este modo, indagamos más allá de las restricciones vinculadas a los constreñimientos de tipo corporales, estructurales y materiales en los que el sistema de movilidad propuesto por el PIM-Rosario tiene una incidencia significativa en los desplazamientos –y analizamos ampliamente en los capítulos anteriores–; es decir, esta estrategia nos habilitó a concentrarnos en las motivaciones de los viajantes, en los términos de la teoría de la estructuración (Giddens, 2015[1984]).

7.2.1. “Me hubiera gustado ir hasta la Florida”

Nuestros viajes cotidianos realizados o imaginados hacia lugares de nuestra ciudad reflejan, en parte, dimensiones del inconsciente social, que nos aglomera en algunos espacios por momentos y días de la semana, o épocas del año; y que, en otras ocasiones, esos mismos lugares –y otros– son olvidados, escasamente visitados de modo masivo, o ni siquiera anhelados como lugares a disfrutar. Si se nos permite una analogía, el inconsciente social se expresa a través del deseo en la movilidad cotidiana urbana a modo de ríos subterráneos a lo

largo de la ciudad que nos conducen, a una mayoría significativa, hacia los mismos lugares y no otros: plazas, parques, cines, por nombrar algunos, como zonas de esparcimiento y/o placer. En estos lugares encontramos –o percibimos que así será– lo que idealizamos a diario al movernos: tranquilidad, seguridad, amabilidad, comodidad, entre otras condiciones, para nuestros cuerpos.

Cuando deseamos disfrutar de un destino en la ciudad aplicamos esas percepciones construidas a lo largo de nuestras experiencias. Estas percepciones, y aquí parte del cauce subterráneo que toma el deseo en la movilidad, son condicionadas por las políticas públicas de urbanización, movilidad, comunicación, entre otras, que reproducimos e incorporamos a nuestros esquemas.

Parques, shoppings y mercados al aire libre, cines, casas de fines de semana, y el río Paraná con sus costas e islas, los destinos imaginados por la mayoría de los viajeros de la muestra. Los viajeros aglomeran sus deseos, preferentemente, en cinco lugares o espacios de la ciudad; donde las estaciones del año y/o la condición del clima de ese día, en el cual fueron realizadas las registraciones por cada uno de ellos y ellas, inciden en la elección; como lo señala Jerónimo: *“Me hubiera gustado levantarme temprano para ir algún parque a leer o tomar mate con algún amigo. El día tuvo un sol espectacular [sic.]”*.

Sólo uno de los destinos elegidos se repitió en las registraciones de los viajeros más allá de la estacionalidad, que es la zona de la costanera de Rosario; aquello que los rosarinos definen, habitualmente, como *“el río”*. Este destino deseado más allá de la estacionalidad, entendemos, en parte, que se vincula a una serie de políticas públicas de urbanización, en el marco del PER y el PUR descritas y analizadas en el Capítulo Tercero, que, a modo de dispositivos, estructuraron los esquemas de percepción y lo deseable en las prácticas de movilidad, que se desarrolló bajo el eslogan de la *“Rosario deseada”* (MR, 1998), y que retomaremos más adelante.

Los destinos imaginados, generalmente, suceden a la luz del día, en días soleados, aprovechando, incluso, desde temprano en la mañana, y en espacios al aire libre, rodeados de naturaleza. *“Me hubiera gustado ir a una quinta con mis amigos...Tomar sol y tocar la guitarra”*, señala Gigi en su diario de viaje. Los parques de la ciudad de Rosario y su zona de río se convierten en los lugares preferidos; por lo tanto, la lluvia aparece como una distopía en el proceso de idear un lugar para estar, como señala Eugenia: *“que no lloviera...a un parque a tomar mates, a mi patio si no hubiera estado lleno de barro”*.

Desde los esquemas de percepción, la luz del sol y el día en general, parecen habilitar una experiencia corporal más plena, y con ello la preferencia por lugares abiertos como

idealización. Como contrapartida, para horarios nocturnos, en la noche, a algunos viajeros les hubiera gustado poder ir a lugares cerrados, cubiertos, a resguardo, como un shopping, el cine, o mercados de comidas; como describe una de las viajeras: *“Hoy era un día lindo para terminar en el cine... Algo bien tranquilo. Pero el parque fue genial [sic.]”*.

Cierto es que desear lugares cerrados de la ciudad marcó una distinción al interior de los viajeros; sólo quienes pertenecen a los estratos socioeconómicos medio, medio alto y alto, fueron quienes pudieron imaginar esas opciones, dado que ir allí, es consumir algo: una entrada al cine, algo para comer y beber, entre otras mercancías. Así lo imagina Lucila: *“Hoy tenía ganas de ir a merendar en algún bar del shopping Alto Rosario”*. No estamos descubriendo nada nuevo; los esquemas de percepción, además de la corporalidad, también están condicionados por los recursos económicos de los viajeros y el deseo se orienta a partir de ellos; aunque en ocasiones, esta escasez es tan profunda que limita la posibilidad de imaginar, de romper con los constreñimientos estructurales de la vida cotidiana, incluso allí la autonomía individual se observa vulnerada. El caso de la muestra más significativo en este aspecto fue Xiomara, la única viajera que, habiéndose definido como desocupada y de forma recurrente no realizar registros sobre aquellas consignas que refieren a dimensiones emotivas y sensoriales en su DV –esquemas de percepción analizados en el Capítulo Sexto–, ante esta pregunta no refirió nada. Su conducta de registro en el DV fue la misma que para aquello vinculado con los esquemas de percepción: ausencia. Xiomara –viajera– es una ausente desde la posibilidad de desear lugares, expresando la imposibilidad de generar una heterotopía. Su caso evidencia que los esquemas de percepción operan como fuente principal del deseo en la movilidad; y en ella, la escasa consciencia en su entendimiento de la dimensión corporal en sus viajes le impide hacerlo, y a su vez, desarrollar esta dimensión en los aspectos sensoriales y emotivos. En términos de la teoría de la estructuración su capacidad de reorganizar la experiencia de viaje de otro modo se le presenta inaccesible; es decir, no puede deliberar, juzgar y elegir en este aspecto de la acción, más allá de poder decidir luego actuarla –o no– como sucede con otros viajeros, acotando su autonomía individual (Giddens, 1998).

Desear desplazarse hasta un lugar es forjarse un espacio de libertad, como señala Harvey, en tanto una experiencia corporal plena, que implica un disfrute a través de la sensorialidad, las posturas y motricidad en el cuerpo. La gestualidad del saber mutuo necesario para las situaciones de encuentro y copresencia es relajado, cómodo; hay sensaciones de seguridad ontológica en esos lugares, las amenazas no existen. Las heterotopías no son sólo un lugar imaginado, sino un lugar donde al cuerpo se lo idealiza vivir en otro modo; no es un deseo de desprenderse del cuerpo, sino de experimentarlo desde lo

placentero. En esta dirección, uno de los casos más significativos fue la registración de Federico, quien presenta una paraparesia espástica hereditaria que, como describimos en otros capítulos –Cuarto, Quinto y Sexto–, su corporalidad es vivida, al momento de desplazarse por la vía pública y en sedes, como un constreñimiento a su accesibilidad. Sin embargo, fue en esta consigna, una de las pocas oportunidades donde se lo percibe en su registro relajado, no ya frente a su cuerpo, sino en su cuerpo; y todo esto en una sencilla imagen: “*Me hubiera gustado ir al parque, a tomar sol y tomar mate*”. Es en Federico que la hipótesis formulada a inicio de este capítulo, toma sentido y se afirma, en cuanto a que el deseo y su registración, es considerado una forma de (re)creación autónoma de la movilidad cotidiana urbana del individuo a partir del entendimiento tácito y asequible que posee, reconociendo y librándose a través de su formulación –del deseo–, de los constreñimientos a los que habitualmente está sujeto el viaje cotidiano, es decir, una forma de emancipación.

Imaginar estar en un lugar, disfrutarlo a través de todos los sentidos y afectividades, pudiendo recostarse al sol, ir a merendar a un bar, tocar la guitarra, salir a correr por el parque, caminar por la costa del río, ver una película en el cine, entre otras, en ocasiones es idealizado estando acompañados y/o acompañadas por otros. Podemos manifestar que nuestras heterotopías no son instancias forjadas desde nuestro cuerpo sólo para provecho individual; en ellas, incorporamos a otros, expresando una dimensión social de nuestro deseo. Un número significativo de los viajeros, mayoritariamente viajeras, registraron que a sus desplazamientos hasta lugares diferentes de la ciudad les hubiesen gustado compartirlos con alguien; principalmente, en situaciones donde el cuerpo reposa, se detiene. Es decir, se idealiza un encuentro en torno a algo que beber o comer, y donde “*el mate*” aparece como un mediador relevante para ese encuentro con amigos, pareja o familia.

El deseo humano se constituye desde cuerpos que están en el espacio y sometidos a las autoridades políticas, señala Harvey (1998). Esta situación aplica a los espacios urbanos y al orden dado a ellos en cuanto a la planificación urbana y la circulación. Mucho hemos desarrollado esta idea en el Capítulo Primero, cuando planteamos la relevancia que tienen las agencias burocráticas estatales en la organización del espacio urbano –ensamblajes– y el condicionante sobre la experiencia individual en este espacio (Bermann, 2008; Sassen, 2010). La ciudad de Rosario no escapa a esta dinámica, las políticas públicas que se llevaron adelante en planificación urbana y movilidad, han incidido en los esquemas de percepción a través de los cuales desean lugares muchos de los viajeros. El más significativo de esos lugares, fue el único que se repitió en los registros de los viajeros independientemente de la estacionalidad del año: la zona de Rosario vinculada “al río” –la costanera–.

Rosario es una ciudad costera, recostada sobre el río Paraná. La ciudad, como otras que se están reconvirtiendo a nivel regional con procesos dispares –Buenos Aires, San Nicolás, Villa Constitución o Paraná, entre otros ejemplos–, ha vuelto su “cara” al río a través de un proceso de reorganización urbana –planificación urbana– denominado PER, coordinado por el Poder Ejecutivo Municipal, desde el año 1998. El PER fue diseñado a través de grandes equipos de expertos, principalmente en ingeniería, urbanismo y arquitectura –los cuales muchos de estos profesionales, también fueron parte del PIM-Rosario, como desarrollamos en el Capítulo Tercero–; y que se fue concretando en una estrecha cooperación con sectores de la industria inmobiliaria local, nacional e internacional.

El PER, desde sus orígenes, plantea, literalmente, una “Rosario deseada”; una de sus características centrales, tal lo señala el primer documento, es ser “La ciudad del río” (MR, 1998), junto a otros rasgos pretendidos:

...el PER comenzó a tomar forma, definiendo en su horizonte a la Rosario deseada como <<una ciudad sustentada en el trabajo y en la creación, con oportunidades de vida y progreso para todos sus habitantes, que recupera el río y se constituye en punto de integración y encuentro del MERCOSUR>> (MR, 2008:6).

Todo ello, en parte, contribuyó a que el río, las islas frente a Rosario y la Costanera –que alcanza más de 20 kilómetros de extensión–, adquirieran un nuevo significado en el inconsciente colectivo, en cuanto lugares de esparcimiento y placer; y privilegio de unos pocos residentes. Este lugar proyectado por los expertos, y concretado por más intereses que sueños, se convirtió en el viaje que les hubiera gustado haber realizado a algunos viajeros de la muestra²⁸⁵, como registra Walter: “*La Florida: día de playa y despues picar y tomar una cerveza en algun bar de la zona [sic]*”; o Marcela: “*Me hubiera gustado poder ir al rio y caminar y tomar sol [sic.]*”. Claro que la época del año, les agrega a los destinos imaginados aditamentos especiales sobre qué podemos hacer una vez que hemos llegado hasta ahí; la zonificación también opera en nuestros esquemas de percepción, al desear una cerveza al final del día de playa en verano –pleno enero–, como fue el período de la registración de Walter; o caminar y tomar sol en primavera, como lo plantea Marcela.

La fuerza del inconsciente social, fundado en la inspiración del “sueño” de expertos en planificación y urbanismo, y concretados por intereses diversos, implica para muchos de los viajeros de una ciudad, sitios inalcanzables, una utopía situada. La ciudad deseada por otros, materializada por otros, no tiene posibilidades reales y/o permanentes de movilidad que

²⁸⁵ A lo largo de los diarios de viaje, en diversas consignas, aparece recurrentemente esta zona de la ciudad de Rosario como un espacio para razones de desplazamiento de esparcimiento, recreación y ejercitación –ver Capítulo Cuarto–.

conduzcan hasta esos lugares que imaginan estar visitando; o en todo caso, los dificultan. Incluso cuando los documentos oficiales, como el PIMR (ETR, 2011b) y el PER+10 (MR, 2008), insisten en sus postulados en integrar el diseño de la planificación urbana con la movilidad urbana (ETR, 2011b:27,75-78).

La autonomía individual de lo deseado por los viajeros no parece ser comprendida por la noción de autonomía individual de lo diseñado –y materializado– por expertos en urbanismo y movilidad, una vez más; situación que no sólo sucede en Rosario, sino en otras ciudades de la región (Gutiérrez, 2009; Avellaneda y Lazo, 2011; Palma Arce, 2010,2017; Tapia, 2018) y el mundo (Berman, 1988; Sennett, 1997; Wacquant, 2015). Si no, veamos el siguiente registro de Ileana:

Me hubiera gustado ir hasta la Florida, tomar la lancha ahí, cruzar a una de las Playas de la Isla, y pasar el día ahí... Pero desde que no tengo el auto dejé de ir porque llegar en colectivo hasta donde sale la lancha (en La Florida) es un poco largo. Ningún colectivo de los que pasa por mi casa me lleva directo...sería un viaje medio tedioso.

El registro de esta viajera –Ileana– nos permite observar, en buena medida, como la incorporación de lo soñado por los expertos para zonas de la ciudad es recreado en el destino deseado de viajeros. Nadie puede, o difícil es actualmente, renegar de una ciudad y población vuelta hacia la naturaleza; pero no es menos cierto que, esos lugares, lentamente, se van alejando más de los viajeros rosarinos como posibilidad de disfrute.

La propuesta desarrollada desde el estado municipal implicó que la ciudad de Rosario sea percibida de manera más extensa y diversa por los viajeros de lo que sus límites jurídicos marcan. Parte del río Paraná y las islas frente a la ciudad pertenecen a otra jurisdicción –Victoria, provincia de Entre Ríos–; sin embargo, los rosarinos los vivencian como lugares propios de la ciudad que transitan desde sus esquemas de percepción. Simultáneamente, si bien el sistema de movilidad público implementado desde el PIM-Rosario acerca, a quienes quieran ir, a partes de esas nuevas zonas de tranquilidad y descanso producto de una nueva planificación urbana por parte del PER, también la dificultad de accesibilidad a muchos de esos nuevos lugares urbanos, y más allá, se acrecienta cada vez más para gran parte de la población perteneciente a estratos socioeconómicos bajos, medios-bajos y medios. La viajera antes citada, sin ir más lejos, lo manifiesta describiendo los “periplos” que debe realizar en el sistema público de transporte, una vez que tuvo que vender el auto por cambios en su situación económica, para llegar a “La Florida” –zona de playas y embarque hacia las islas–. El mismo no terminaría allí, dado que, poder tomar la lancha para disfrutar de las islas frente a Rosario, requiere otro desplazamiento, que no es ni barato ni está subsidiado por el estado municipal.

El caso de Ileana, como tantos otros, evidencia una vez más, para la ciudad de Rosario, aquello que Giddens define como contradicción estructural, la disociación entre los principios que rigen un sistema social y las reglas y recursos que son provistos para su materialización. El sistema de movilidad, y otros, como el sistema de planificación urbana, plantearon y desarrollaron una expansión de los límites de la ciudad de Rosario de cara al río Paraná; lo cual incidió en los esquemas de percepción de los viajantes rosarinos convirtiendo a playas, costanera e islas en destinos deseados en cualquier momento del año. Sin embargo, los recursos puestos a disposición de los viajantes para que puedan, autónomamente, acceder a esos lugares, son escasos. La escasez puede observarse, entre otros rasgos, en que la disponibilidad del medio masivo de transporte que el PIM-Rosario ha promovido como central en el desplazamientos de las personas, que es “el colectivo” –TUP–, sólo está disponible para partes de la costa de la ciudad durante algunos meses del año, la época estival del año –zonificación– principalmente, con una línea que se denomina “Línea de la Costa” y funciona solamente desde fines de diciembre a principio de marzo²⁸⁶.

No siempre, ni solamente, son los constreñimientos materiales o estructurales, ni las contradicciones estructurales de los sistemas desplegados en la ciudad de Rosario los que limitan poder estar en el destino deseado; de hecho, no lo fue para todos los casos de la muestra. En ocasiones, el mismo inconsciente que habilita el deseo, también lo tabica para obstruirlo o conducirlo, señala Giddens (2015[1984]). Ese inconsciente, que compone deseos, idealizaciones, que no siempre materializamos en nuestros viajes por la ciudad; también comprende motivaciones profundas, que corren a la par de lo pretendido, y que lo obstaculizan. Ello es lo que desarrollamos, principalmente, en el próximo apartado.

7.2.2. Prohibido Desear. Motivaciones personales (de un día domingo)

La casi totalidad de los viajantes de la muestra señalaron desplazamientos que les hubiera gustado haber realizado ese día domingo –día en la que se ubicó la consigna en el diario de viaje, como explicamos anteriormente–. El por qué no realizaron esos desplazamientos por nuestra ciudad convoca a varias condiciones; algunas asociadas a constreñimientos estructurales y materiales de la ciudad y de la organización de la población que operan sobre las acciones de los viajantes; y otras, referidas a la dimensión inconsciente,

²⁸⁶ Este dato es según lo que informaba la página oficial de la Municipalidad de Rosario al mes de mayo de 2020. Sin embargo, es una práctica habitual de antaño suspender el servicio fuera de los meses estivales. Información disponible en: <https://www.rosario.gob.ar/web/servicios/movilidad/transportes/transporte-urbano-de-pasajeros/linea-de-la-costa>.

arraigada en motivaciones personales que expresan, en parte, la forma de sociabilidad en la estructuración de la subjetividad.

Los constreñimientos estructurales y materiales que impiden realizar los viajes deseados, o aquellos que nos hubiesen interesado realizar, aplican, en general, para los estratos bajos y medios-bajos; y que fueron analizados, principalmente, en el Capítulo Quinto de esta investigación, reflejando patrones relevados por otras investigaciones (Soldano y Perret Marino, 2017; Tapia, 2018). Estos sectores encuentran múltiples impedimentos, tales como la escasez de recursos económicos, las distancias hacia los destinos imaginados visitar, la ausencia de infraestructura y medios de movilidad que faciliten la accesibilidad a la ciudad desde los lugares donde residen, los riesgos de dejar la casa sola y el miedo que entren a robar a ella, la inseguridad y la vuelta al hogar cuando baja el sol, que obstaculizan la materialización del desplazamiento anhelado. El trabajo de Soldano y Perret Marino, sobre la movilidad en localidades postergadas del conurbano bonaerense, evidencia estos aspectos antes señalados en su análisis de los viajes imaginados pero no realizados por los residentes de esos lugares –si bien ellas, también analizan desplazamientos deseados más allá de los límites de la ciudad, que no es nuestro caso de estudio–. Las autoras expresan esta situación bajo un dilema, que también hemos observado a lo largo de esta investigación, “Si <<salir>> es exponerse al mercado, <<quedarse>> en el barrio es mantenerse cerca de lo posible, que es lo que está en el espacio de la proximidad” (Soldano y Perret Marino, 2017:196). Lo “posible”, entonces, para algunos viajeros en ciertas circunstancias, es convertirse en un ausente, por no poder desplazarse hacia el sitio imaginado –condición que se repitió para otras situaciones analizadas en esta investigación²⁸⁷–; pero en otras ocasiones, lo posible, como consecuencia de los constreñimientos, es la ausencia del deseo. Este tipo de ausencia la describimos en el apartado anterior para el caso de Xiomara.

Tampoco es menos cierto que los estratos medios o altos de los viajeros no estén condicionados para ir hacia sus destinos imaginados por carencias propias o del sistema de movilidad implementado, como lo hemos visto para el caso de Ileana en el apartado anterior, contando las dificultades de accesibilidad para ir a la isla frente a Rosario; o bien, como lo registra otra viajera, para conocer una feria que se organiza desde el estado municipal a pesar de contar con su vehículo particular: *“También nos hubiera gustado ir al biomercado pero como no había estacionamiento teníamos que dar una vuelta muy grande entonces decidimos pasar de largo”* [sic.].

²⁸⁷ Ver Capítulo Cuarto y Capítulo Quinto de esta tesis.

Sin embargo, una parte significativa de los viajeros no renunció a su viaje urbano ambicionado solo por constreñimientos materiales o infraestructurales –como sí sucede en la investigación que llevaron adelante Soldano y Perret Marino (2017)–. Varios de los viajeros en nuestra investigación pertenecen a estratos socioeconómicos medios, medio-alto y alto, residentes de zonas de la ciudad de Rosario con buena infraestructura de accesibilidad, con posibilidades de desplazamiento por medios de movilidad privado –auto, motos, bicicletas– o recursos para hacer uso del sistema de taxis –que algunos emplearon para otros tipos de viajes según sus registros–, y condiciones y percepciones de seguridad, generalmente, mejores que en barrios donde viven los viajeros del primer grupo. Es aquí donde la motivación, ese plano profundo y difuso de la vida cotidiana, puede ser introducido para intentar interpretar algunos aspectos de por qué no se hacen los viajes que se desearon. En parte, entendemos que este plano de la motivación aporta a una ampliación en la comprensión de las instancias de viajes imaginados y no consumados que problematizan Soldano y Perret Marino (2017) en su investigación, en la medida que abordan grupos poblacionales distintos, donde las carencias económicas no son la condición predominante que impide el desplazamiento ansiado.

La fuerza de constreñimiento que tienen los sistemas obligatorios en la organización de nuestras rutinas semanales y en el modo en que se organiza nuestra experiencia de viaje bajo esas situaciones es profunda, como hemos desarrollado en los capítulos anteriores de esta tesis, principalmente en el Capítulo Quinto. Sin embargo, salvo un caso –Vilma–, de todos los viajeros que plantearon viajes deseables para ese día domingo, ninguno evidenciaba constreñimientos materiales o estructurales significativos que los tornara imposibles de llevar a cabo.

Los motivos, señala Giddens, proveen “planes generales o programas sobre los cuales se escenifica un espectro de conductas” que, generalmente, permanecen en el plano inconsciente del actor, alcanzando, ocasionalmente, el dominio consciente de la acción, habilitando o no aspectos de ésta (2015[1984]:44)²⁸⁸. Los motivos son diversos en sus orígenes, estructurándose en distintas etapas de la vida, a partir de la interacción de un individuo; y bajo dos grandes tipos de circunstancias: en situaciones de copresencia o no-copresencia, pasando por instancias de intimidad, en el entorno familiar y privado o en el encuentro con otros más allá del umbral hogareño. En nuestro caso, nos interesan, directamente, aquellos motivos identificados con instancias de copresencialidad en las rutinas cotidianas; los otros motivos, o aproximaciones en algunos casos, son objeto de otras

²⁸⁸ El desarrollo más extendido de este tema, se encuentra en el Capítulo Primero, Apartado *Lo cotidiano construido desde las prácticas de movilidad. Perspectiva de A. Giddens*.

disciplinas, como refiere Giddens –psicología, psicoanálisis, estudios en el campo de la biografía, filosofía, entre otras (2015[1984]:80-98)– y exceden nuestro campo de investigación.

Los motivos vinculados a la copresencialidad, que se presentan de manera inconsciente no habilitando el deseo en la rutina, están –principalmente– referidos a no alterar nuestra rutina diaria de desplazamientos –y las de la vida en general–. Entre estos motivos, dos se destacan para interpretar las registraciones de los viajeros de la muestra en este aspecto de la práctica del viaje. Uno de los motivos para no habilitar la visita de los lugares urbanos que deseamos, se debe a que mantener la rutina nos permite limitar “el contenido potencialmente explosivo de lo inconsciente” que aparece como angustiante frente a hacer algo nuevo (Giddens, 2015[1984]:24). A lo nuevo en nuestras rutinas, aunque sea deseado, entendemos que le son inherentes situaciones de amenazas. Lo nuevo atenta contra nuestra seguridad ontológica. El segundo motivo, en parte, se debe a que lo deseado no lo percibimos como una instancia que pueda generarnos situaciones de “compromisos activos” con otros; que es la dinámica a través de la cual estructuramos nuestros esquemas de percepción, generalmente, a lo largo de nuestras vidas; y que en las sociedades de tipo urbana se acentúa –como dinámica– (Giddens, 2015[1984]:83). Por ello, en varias ocasiones nuestros viajes deseados no son llevados a cabo, ni en sus modos o ni hacia lugares, dado que en ellos no vamos a sentirnos acompañados. A fin de ser más precisos, en los destinos hacia donde anhelamos dirigirnos no encontraremos instancias de copresencia con conocidos, a partir de estar usualmente rodeados, en nuestra vida cotidiana, de desconocidos –ver Capítulo Sexto–. Este motivo disuasorio, es más visible cuando pensamos en largos viajes de descanso solitarios, a nivel nacional o al extranjero, pero opera también cuando deseamos nuevas formas de viajar o lugares donde ir en la ciudad.

Estos motivos que operan en la dimensión inconsciente, con la misma fuerza que los deseos, pueden permitirnos comprender en parte²⁸⁹, algunas de las situaciones que aparecen registradas en los diarios de viajes, con cierta generalidad, entre los integrantes de la muestra, que despertaron nuestra atención, y están en relación a lo que venimos desarrollando.

A fin de explorar la angustia frente a lo nuevo en los desplazamientos, y el motivo de reducir ese tipo de prácticas en nuestra rutinas, se introdujo en el DV una consigna, la cual se repitió al final de cada semana, que indagaba si en ese lapso de moverse por la ciudad, los

²⁸⁹ También permitieron, para próximas investigaciones, pasar de algunos supuestos teóricos, en el marco de la teoría de la estructuración, a hipótesis más específicas de por qué en el marco de la movilidad cotidiana urbana es minoritaria la práctica del callejeo (Le Breton, 2014,2017), deambular (Vergès, 2005; Ingold, 2015), es decir, desplazarse sin razones y/o destinos.

viajantes de la muestra habían conocido algún lugar distinto de Rosario.²⁹⁰ La mitad de ellos y ellas, durante los diecisiete (17) días que abarca el instrumento DV, registró no haber conocido ningún sitio nuevo de la ciudad. Registros que pueden ser sintetizados en esta descripción que realiza Lucila: “*Esta semana me manejé dentro del radio habitual, nada por descubrir, o que haya llamado + mi atención [sic.]*”. La otra mitad de los viajantes de la muestra conoció sitios donde no había estado nunca antes; generalmente, un sitio nuevo por viajante para la totalidad del período. Sin embargo, conocer lugares nuevos por iniciativa propia, abarcó sólo a una minoría de ellos, y generalmente viajeras, pero en compañía de un conocido. En general, “*el descubrir un...nuevo espacio*”, como señala Gigi, fue obligado por las circunstancias imprevistas del viaje, no un acto deseado.

Las razones que llevaron a los viajantes a conocer nuevos lugares fueron condicionadas por constreñimientos externos vinculados a: i) compañeros de viaje que les condujeron por nuevos recorridos, al ser acompañantes en el auto que las llevaba; ii) corrimiento de las paradas de colectivos por arreglos en la zona, que obligaron a tener que ir a otra esquina a tomar el colectivo –TUP–; iii) tener que caminar hasta una isla de bicicletas públicas no habitual en busca de una, porque en la usualmente empleada ya no quedaban; o vi) desorientarse o perderse en la ciudad, entre otras. Ahora que, de los pocos que voluntariamente conocieron lugares nuevos de la ciudad, hayan sido mayoritariamente viajeras, guarda coherencia con que son ellas las que mayor cantidad de razones de viajes por *recreación y ocio* presentan –Ver Capítulo Cuarto–, en la medida que los lugares que mencionaron haber descubiertos, refieren a: bares, comedores, casino, restaurantes, entre otros registrados. Una de las viajeras, describe: “*Descubrí un bar nuevo al que fui el viernes a la noche...desde la casa de mi amigo...*”. Sin embargo, las visitas a nuevos espacios de la ciudad, tanto para viajeras como viajeros, salvo excepciones, siempre fueron junto a conocidos cuando se realizaron.

La ausencia de descubrimientos de nuevos espacios de la ciudad por la mitad de la muestra, y la otra mitad que sí asistió a esa eventualidad, en gran parte, lo hizo involuntariamente, marca la fuerza condicionante de los motivos esgrimidos: lo nuevo en la rutina es angustiante. La acción de viajar voluntariamente hacia un espacio nuevo se realizó, casi exclusivamente –solo el caso de Jerónimo, quien entró a conocer “*la Biblioteca de la Facultad de Humanidades y Artes*”–, acompañada/o de una persona conocida. Si lo

²⁹⁰ Consigna ubicada en los días del fin de semana –domingo y sábado– en el diario de viaje, en dos oportunidades, con diferencia de una semana, dispuestas así de modo de observar la hipótesis de Giddens, sobre la fuerza estructurante de la rutinización de la vida cotidiana: “¿Descubriste algún lugar nuevo de la ciudad esta semana? ¿Cuál? ¿Por qué y cómo llegaste hasta ahí?”

interpretamos a la luz de los motivos que venimos desarrollando, incorporar desplazamientos nuevos en nuestra rutina cotidiana siempre es amenazante, pone en riesgo nuestra seguridad ontológica y nos angustia, limitando nuestra autonomía. Si el deseo de descubrir un sitio nuevo se impone, es más sencillo realizarlo en compañía de conocidos: amigos/as, pareja, familiares, entre otros, para reducir esa sensación de angustia que le es inherente. Cuando esa posibilidad no sucede, es decir, cuando nuestro desplazamiento hacia un espacio de la ciudad deseado no logra reunir a otro compañero de viaje, es posible que nos desafectemos del mismo; en la medida que opera el segundo motivo que refiere Giddens. Este motivo inconsciente, obstaculiza nuestro deseo de desplazarnos por la ciudad en la medida que los esquemas de percepción de la práctica de viajar se orientan, principalmente, hacia compromisos activos con otros; y cuando ese “otro”, en instancias de desplazamientos diarios, por las condiciones de la vida urbana actual, es usualmente un otro desconocido, más por obligación que por elección –como analizamos en el Capítulo Sexto–, al desear desde la movilidad, lo hacemos en instancias de interacción con otros conocidos. Si no es así, deponemos los lugares y viajes que nos hubiese gustado visitar o realizar; y más aún, cuando estos sitios son hacia situaciones nuevas fuera de nuestra rutina.

7.3. Conclusión: El deseo como (re)creación autónoma de la movilidad

En términos generales, y en función de la hipótesis que orientó este capítulo, los viajeros desearon viajes donde la memoria corporal es el punto de partida. La corporalidad se impone como vector a través del cual se anhela otra forma de moverse por la ciudad. Se imagina una experiencia de desplazarse que violente menos los sentidos y la afectividad, en cuanto al “ritmo” en los modos de desplazarse y de habitar la urbanidad, como “lugares deseados”.

El *ritmo social* se experimenta en nuestro cuerpo, se apropia de nuestra biología, fisiología y motricidad para arraigarse en nuestras sensaciones y afectividades, de allí también lo traumático. Más allá de las singularidades de la experiencia en cada caso de la muestra, la movilidad ideal, desde una perspectiva de la accesibilidad, para los viajeros de Rosario, está significativamente marcada por modificar el ritmo de la vida cotidiana, más que por las dificultades o carencias de tipo infraestructural o material que pueda presentar el entorno urbano o el sistema de movilidad. En cuanto al ritmo urbano, en términos generales, el diseño e implementación del PIM-Rosario, organizado sobre la noción de un usuario medio con una lógica racional-eficientista que busca únicamente maximizar el uso del tiempo, la distancia y el costo, no parece contribuir a reducir los niveles de estrés que los viajeros idealizan en sus

heterotopías de viajes²⁹¹. Sin embargo, es cierto también que, en casos específicos, recursos y reglas del sistema de movilidad llevados adelante en el marco del PIM-Rosario proporcionan posibilidades de contribuir, en algunos aspectos, a concretar la forma de viajar idealizada, modificando el ritmo agobiante de la ciudad. Esto se observó para la implementación de la bicicleta y el colectivo –TUP–, principalmente. Tal es así que Marcela, una viajera de la muestra, cuando se le preguntó en el diario de viaje qué cambio importante reconoce en su modo de viajar por la ciudad en los últimos cinco (5) años, registró: *“El cambio fue que cuando puedo no usar el auto lo descarto y camino o utilizo el colectivo”*.

Desear un viaje, en cuanto al modo de hacerlo o el lugar de destino, no siempre es un acto de resistencia o emancipación; también expresa, en parte, la condición social del sujeto deseante y el modo en que los dispositivos sociales operan en él o ella. El deseo humano se constituye desde cuerpos que están en el espacio y sometidos a las autoridades políticas, señala Harvey (1998). En este sentido, en ocasiones, aquello que ha sido imaginado por un individuo, reproduce o recrea lo que las agencias gubernamentales a través de sus expertos diseñan o implementan. En los registros de los viajeros esa situación se observa en relación a los lugares de la ciudad que imaginaron visitar y las políticas públicas de planificación urbana y movilidad llevadas adelante por las agencias gubernamentales de la Municipalidad de Rosario para recuperar, para la vida urbana, la costanera sobre el río Paraná. Así se pudo observar como la ciudad proyectada por los equipos técnicos en documentos como el PER (MR, 1998,2008) o el PIM-Rosario (ETR, 2011b), contribuyeron a que “el río”, las islas frente a Rosario y la Costanera adquieran un nuevo significado en el inconsciente colectivo, estructurando los esquemas de percepción en cuanto lugares de esparcimiento y placer, incidiendo significativamente en la elección del espacio urbano que desearon visitar varios de los viajeros, en distinto momentos del año.

A través de los registros de la muestra en relación a los lugares deseados, se evidencia, en ocasiones, cómo las condiciones contextuales, en la actualidad fuertemente orientadas y legitimadas por las agencias burocráticas del estado, estructuran las percepciones de los viajeros y los límites de la autonomía en la acción de desear, como sucede en el caso aquí estudiado. Es decir, los esquemas de percepción operan, a su vez, como dispositivos sociales de ordenación temporal y espacial (Giddens, 2015[1984]:83), sin que ello implique la pérdida

²⁹¹ En el Capítulo Tercero de esta tesis, desarrollamos cómo las políticas públicas diseñadas en el PIM-Rosario, y su implementación, tienden, predominantemente, a organizar un sistema de movilidad donde la maximización de recursos del sistema de movilidad, su sostenibilidad, se traslada a las reglas y recursos que se les brinda a los destinatarios para organizar sus viajes cotidianos. De ninguna manera esto implica que los viajeros no puedan (re)construir sus rutinas más allá de estos constreñimientos, utilizando esas herramientas para la ampliación de sus márgenes de autonomía.

de la individualidad; exponiendo la presencia, como dependencia, de la dimensión social en los desplazamientos deseados.

La movilidad, en cuanto heterotopía, no es sólo un lugar imaginado, sino un lugar donde al cuerpo se lo idealiza vivir en otro modo; no es un deseo de desprenderse del cuerpo, sino de experimentarlo desde lo placentero. Pero esa idealización surge de la experiencia del encuentro del viajante con el mundo social, es ahí donde organiza sus esquemas de percepción que le dan sentido de resistencia a la acción de desear otros modos de vivir su propio cuerpo en la movilidad cotidiana. Por lo tanto, la acción de desear es un acto de emancipación que proyecta nuevos márgenes de autonomía. Desear, no es una utopía, no sólo por el origen de su procedencia –la experiencia corporal y no la mera razón idealista–, como señalamos en la introducción de este capítulo, sino también, en la medida que encuentra resistencias “reales” cuando quiere desarrollarse. Estas resistencias se presentaron en dos formas: las razones que los viajeros identificaron con condiciones materiales o estructurales que limitan la movilidad, por un lado, y los motivos sociales, arraigados en el inconsciente, que aparecen obstaculizando las heterotopías, en la medida que, como señala Guattari y Rolnik (2005), cuestionan la (re)producción de subjetividades socialmente establecidas.

En cuanto a las razones identificadas con los constreñimientos estructurales y materiales que impiden realizar los viajes deseados, si bien afectan a todos los viajeros de distinto modo, presentan mayor incidencia para quienes se ubican en los estratos socioeconómicos bajos y medios-bajos de la población rosarina, que reflejan patrones presentes en otras investigaciones (Soldano y Perret Marino, 2017; Tapia, 2018). Si bien muchas veces estos constreñimientos, que pueden ser reconocidos por los propios viajeros, impiden los viajes pretendidos, en ocasiones restringen la autonomía individual de modo más significativo. Vale decir que, no se genera solamente una situación de ausencia de alguien en un espacio urbano o en un medio de movilidad determinado, sino que los constreñimientos conducen a una ausencia de la dimensión de desear como instancia de la experiencia, en ciertos viajeros.

Sin embargo, los viajes deseables no se ven sólo impedidos de realizarse por barreras materiales en la vida de los viajeros, sino que en la mayoría de los casos de la muestra, los impedimentos surgen de la dimensión inconsciente de la acción de desplazarse. De todos los viajeros que plantearon viajes hacia “lugares deseados” dentro de la ciudad para un día

domingo, salvo un caso –Vilma²⁹²–, no evidenciaban constreñimientos materiales o estructurales significativos en sus vidas que los tornaran “imposibles” para llevarlos a cabo. Esta no imposibilidad, se observa en tanto que, la mayoría de los viajeros residen en lugares de amplia accesibilidad, pertenecen a estratos socioeconómicos que les confieren posibilidad de acceso a recursos y reglas del sistema de movilidad institucionalizado, e incluso aquellos que poseían alguna discapacidad permanente podrían desplazarse por otros medios como habitualmente lo hacen un día de semana para cumplir con obligaciones. En todo caso, lo que aquí puede observarse es que la misma dimensión inconsciente que habilita el deseo, también lo tabica, para obstruirlo o conducirlo; a fines de sostener las subjetividades y sociabilidad estructuradas por el sistema social (Guattari y Rolnik, 2005), en torno a lo que, en el marco de la teoría de la estructuración, se ubica en el plano de los motivos.

Estos motivos, que operan generalmente de modo inconsciente en la vida cotidiana de los agentes, vimos que aparecen asociados a dos cuestiones de la rutina de los viajeros de la muestra. Uno de los motivos que imposibilita realizar lo deseable en la experiencia de viajar, en cuanto visitar lugares desconocidos o movernos de forma nuevas, se vincula con que lo novedoso en la rutina se presenta como angustiante, una situación de amenaza. Lo nuevo atenta contra nuestra seguridad ontológica. El otro motivo que identificamos, refiere a que lo deseado en las rutinas no es percibido por los viajeros como aquello que pueda generar situaciones de compromisos activos con otros viajeros “conocidos”. Por lo tanto, en ocasiones, los viajes deseados no se concretan, ni en sus modos o hacia lugares, dado que en ellos no se sentirán acompañados. De allí que viajar de formas nuevas y a lugares deseados, en tanto se representen como nuevos y solitarios, no son, generalmente, concretados por los viajeros; independientemente de las restricciones de tipo material o corporal.

Sin embargo, no todos los motivos permanecen actuando desde el inconsciente siempre. Los motivos se nos hacen conscientes en el campo de las rutinas, principalmente, a través de situaciones críticas donde el deseo inconsciente y aquello que lo reprime puede hacerse asequible al agente al interrumpir el desarrollo de la acción habitual y afectando su seguridad ontológica (Giddens, 2015[1984]:44). Es en las situaciones críticas donde la autonomía aparece como una primera instancia de reconocerse por parte del actor, que luego puede habilitar, o no, a acciones de transformación de las condiciones que operan sobre el cuerpo y/o en el cuerpo mismo. Precisamente Giddens, analizando las transformaciones que

²⁹² La diferencia de Vilma con Xiomara, es que esta última no registro un viaje deseado, aunque en términos de accesibilidad, al menos en lo que a recursos socioeconómicos y capital espacial refiere, Xiomara se encontraría en condiciones menos desventajosas que Vilma.

obran en la sexualidad y el género en las sociedades actuales, en un atravesamiento de la intimidad y el deseo, los saberes expertos –principalmente, la psicología y el psicoanálisis y el encuentro con otros, señala que “La autonomía es la capacidad de los individuos de reflexionar por sí mismos y de autodeterminarse: deliberar, juzgar, elegir y actuar en diversos modos posibles de acción” (Giddens, 1998:111). Esta definición de autonomía individual, que es la que tomamos para esta investigación –y que fue citada por primera vez en la Introducción de esta tesis–, propone que el ejercicio de la autonomía supone la producción de entendimiento propio sobre las diferentes dimensiones de una acción por parte del individuo, pudiendo implicar la reorganización de la experiencia. El caso de Santi, uno de los viajeros de la muestra, entendemos que nos permite agregar evidencia sobre esta noción de autonomía individual para el campo de la movilidad cotidiana, a partir de los motivos y deseos en la práctica de viajar.

Hay viajes urbanos ideales que nunca realizaron un número significativo de viajeros, pero hay algunos viajeros que sí incorporaron cambios en sus prácticas de desplazamientos como consecuencia de sus propias heterotopías –ahí una de las diferencias con las utopías–. El caso de Lucila, viajante de la muestra, desarrollado en la Presentación del capítulo, quien, frente a una consigna en el DV que funcionó como situación crítica, “se da cuenta” que en sus desplazamientos cotidianos ha logrado concretar aspectos deseados para moverse en la ciudad, cuando lo hace caminando.

Mientras que el caso de Lucila evidencia cómo los constreñimientos materiales de la ciudad en la práctica de viajar pueden ser modificados, el caso de Santi, un chico-trans de 39 años de quien ya hemos abordado parte de su trama biográfica en cuanto al proceso de transicionar hacia el género masculino y los saberes que incorporó a sus prácticas de movilidad a partir de su nueva corporalidad en el Capítulo Sexto, lo retomamos a continuación para evidenciar en qué medida los motivos sociales que tabican nuestro deseo de movernos de otra manera en nuestros cuerpos pueden ser reconocidos y superados.

Hay motivaciones sociales profundas que corren a la par de lo deseado, que los viajeros vivencian pero que no pueden ser enunciados o materializados hasta un encuentro con otros –copresencia–, generalmente, un otro desconocido; de allí lo significativo para el ejercicio de la autonomía individual la condición pública de la movilidad urbana –sobre lo que busca echar luz esta investigación–. Santi relató en una entrevista cuál había sido su forma de viaje deseado durante un tiempo a partir de que un amigo le comentó que iba a “cambiar de género”, es decir, transicionar hacia el género masculino; a lo que él, en ese momento pensó: “¡Qué interesante!”. Sin embargo, este deseo no se afirmó en su consciencia

hasta que no se sucedieron algunas situaciones críticas de encuentros con desconocidos en sus prácticas cotidianas de moverse en la ciudad. La conciencia de los motivos sociales tabicando su deseo personal de transicionar hacia la fisonomía masculina, a partir de su decisión de elegir el género masculino y la paternidad, apareció en situaciones críticas de su rutina. Las circunstancias que Santi entiende como importantes en cuanto a que le permitieron reconocer la obstrucción a su deseo, fueron dos. La primera de ellas, según nos relató, fue en el local de un distribuidor de insumos para su actividad laboral, cuando su hija de un año y medio, en medio del local, le grita:

<<¡Papá!>>, y yo nada. <<¡Papá!!>> y yo nada; entonces viene y se me para adelante mío, y me dice:- <<¡Papá te estoy hablando!>>. Si en ese momento me hubieran dicho: Desintegrate en ese momento, hubiera preguntado: ¿¿Dónde firmo?! Me transpiré todo, yo estaba fucsia, me había bajado la presión, yo no quería sentir más eso [sic.] (Comunicación personal, abril de 2019, Rosario).

La segunda circunstancia que Santi describe en la entrevista, refiere a otra instancia de copresencia, una actividad en el jardín al que concurre su hija, en el festejo de cumpleaños de tres años de ella, donde uno de los “*compañeritos*” de la hija se lo queda mirando de un modo que él –Santi– interpretó como una interpelación a su fisonomía, dado que la “*Seño*” de la hija se dirigía a ellos como, “*mamá*” a su esposa, y como “*papá*” a él. Sin embargo, su interpretación de la situación fue equivocada, según lo que la maestra de su hija le explicó. A pesar de ello, Santi se quedó pensando:

Me sentí re mal, y me preguntaba: Chau! ¿esto lo voy a vivir todos los años mientras lleve a mi hija a la escuela?...Le comenté a Ivi:-<< Yo lo voy hacer. Yo no quiero esta mirada, yo quiero seguir siendo el papá de Pili, no quiero ser la otra mamá de Pili>>...Porque en casa yo era el papá de Pili, Ivi era la mamá, que le había dado la teta...Yo no quería sentir más eso...No quería dejar de ser papá. Así, ese día después del Jardín, después de lo que pasó, dije: - basta, transicioná de una vez, ya no da para más [sic.] (Comunicación personal, abril de 2019, Rosario).

A partir de estas situaciones, Santi comenzó su proceso de transicionar en el año 2017, a los 36 años, primero a partir de una terapia hormonal para luego realizarse una cirugía de mastectomía. Actualmente, Santi, más allá de percibirse como un varón, su propio cuerpo y apariencia estética él la define como la de “un chabón”. Analizando los dos “hitos” biográficos que él describe, ambos son el resultado de viajes cotidianos hacia destinos fuera del ámbito familiar, con desconocidos. En esos destinos él se (re)encuentra con motivos que tabican su deseo de un cuerpo masculino –bajo el paradigma heterónomo– para experimentar su paternidad. En esas situaciones críticas, la autonomía individual aparece como una primera instancia de reconocerse en su deseo para Santi, al punto de querer “desintegrar” el cuerpo

femenino que cargaba, cuando su hija, en medio de otras personas, le dice *“Papá te estoy hablando”*. Desintegrarse implica desmontar toda una experiencia corporal de años de viajes, transformando, entre otros aspectos, los esquemas de percepción contruidos para movilizarse y adoptar otros desde su identidad; apareciendo como algo nuevo que pone en cuestión su seguridad ontológica. Son estas situaciones excepcionales, como señala Giddens, en la que la acción rutinaria queda interpelada en su dimensión inconsciente más profunda: sus deseos y motivos; afectando otras dimensiones de la práctica, en este caso, los encuentros en el viaje. Tal es así el efecto, que casi cuatro años después de haber sucedido la primera circunstancia, le provoca a Santi recordar las sensaciones y emociones –aspectos sensoriales y afectivos– que experimentó: *“Me transpiré todo, yo estaba fucsia, me había bajado la presión, yo no quería sentir más eso”*.

Hay en la decisión de trancisionar de Santi, un acto de autonomía individual y de dependencia social, que se produce en la corporalidad y desde la corporalidad en circunstancias de movilidad cotidiana urbana. Hay una acción de sostener su deseo a elegir su identidad sexual, pero al mismo tiempo, a responder a ese motivo social sobre el cual construimos nuestras prácticas cotidianas, que se fundan –en parte– en la lógica de los “compromisos activos”. Su apariencia, su identidad de género auto-percibida y la pronunciación de la palabra “papá” por parte de su hija o la maestra de esta última, en una instancia pública, no en su casa, donde él nunca le *“dio la teta”* a su hija, lo hace tomar consciencia de su deseo; pero también, en qué medida queda tabicada su posibilidad de reproducir la interacción social propia, y la de él con su hija –situación que señala varias veces en la entrevista–, más allá del ámbito familiar, con desconocidos. En su acción se da un acto de autodeterminación en cuanto a la (re)estructuración de su subjetividad sin desatender sus posibilidades de reproducción social.

El caso de Santi evidencia que la movilidad va más allá de las políticas públicas diseñadas a partir del PIM-Rosario, y sobre los aspectos de los desplazamientos que intervienen como dispositivos. La autonomía individual de los y las viajantes de Rosario se compone de otras dimensiones de la práctica de trasladarse en el cuerpo que la ingenieril-euclidiana; es decir, desde la perspectiva de la accesibilidad, la práctica de viaje implica una corporalidad de la cual es imposible disociar aspectos referidos a: afectividades, sensorialidad, motivos y deseos, entre otros. En consecuencia, la autonomía individual, bajo estos términos, implica una reorganización de todas estas dimensiones de la experiencia de viajar, y que no se agota en el cálculo de tiempo, distancia, costos o tipos de movilidad. La heterotopía, como una instancia de autonomía individual, no es sólo un lugar imaginado, sino un lugar donde al

cuerpo se lo idealiza vivir en otro modo; no es un deseo de desprenderse del cuerpo, sino de experimentarlo desde lo placentero, con todo lo que ello signifique para un viajante, y de lo cual en este capítulo hemos intentado, en parte, dar cuenta.

Conclusiones

El propósito de esta tesis ha sido discutir qué relaciones pueden establecerse entre las prácticas de movilidad cotidiana urbana en la ciudad de Rosario (2010-2019) a partir de las políticas públicas diseñadas e implementadas en el marco del PIM-Rosario, por parte del Ente municipal experto a cargo –ETR/EMR, denominación que cambia según el período– y el desarrollo de la autonomía individual de los usuarios²⁹³. Es así que nos interesó dar cuenta de qué entendimiento tienen tanto los expertos que diseñaron las políticas públicas como sus destinatarios de la “movilidad autónoma”, y cómo se vincula tal entendimiento tanto con el diseño de las políticas públicas como con las prácticas de movilidad cotidiana urbana. Para ello nos resultó un terreno fértil de indagación, el análisis de los estudios más recientes en el campo de la movilidad, desde una perspectiva de la accesibilidad, como el análisis de las teorías de la práctica, como las denomina Sherry Ortner. Estas últimas, principalmente identificadas con el campo de la sociología y la antropología, sostienen una relación dialéctica, y no una oposición, entre la estructura y la práctica de los actores sociales, como también del par heredado de la contraposición conceptual objetivismo-subjetivismo. A su vez, las preguntas que han orientado esta investigación, que suponen la existencia de relaciones entre los términos señalados –autonomía individual/prácticas sociales/políticas públicas–, si bien hoy se inscriben en el campo amplio de las ciencias sociales, originalmente pueden rastrearse en la tradición filosófica de la ciencia política, que postula que las condiciones que el Estado establece para la vida en sociedad a través de sus acciones –las políticas públicas son una de ellas– restringen la autonomía del individuo en pos de un orden social que asegure su supervivencia y la del colectivo. Esta última referencia, a la que se ha aludido en la Introducción, pretende indicar los límites presentes, aunque extensos, de nuestro trabajo y los alcances de posibles investigaciones, que recuperamos en el final de estas conclusiones.

Las preguntas que orientaron la investigación dieron lugar a la elaboración de una hipótesis general –desarrollada en la Introducción–, una afirmación que fuimos desplegando en su especificidad a lo largo de los distintos capítulos de la tesis, que nos permitió orientar y precisar nuestro objeto y estructurar su exposición, y que retomaremos, por partes, más

²⁹³ Tal como hemos explicitado en la Introducción y en distintos pasajes de esta tesis, bajo el concepto de autonomía se alude aquí a “*la capacidad de los individuos de reflexionar por sí mismos y de autodeterminarse: deliberar, juzgar, elegir y actuar en diversos modos posibles de acción*” (Giddens, 1998:111). Es decir, la autonomía es interpretada como la producción de entendimiento propio sobre una acción por parte del individuo a partir de saberes disponibles, que pueden ser ampliados y, por tanto, expandir los márgenes de autonomía existente en sus diferentes dimensiones, implicando la reorganización de la experiencia.

adelante, para su análisis. A su vez, el desarrollo y despliegue de la hipótesis general planteó algunos desafíos teórico-metodológicos que redundaron en aportes a discusiones actuales en el campo de la movilidad, o lo que también hoy se denomina como “giro de la movilidad” en las ciencias sociales, y que fueron aplicados en esta investigación.

A los fines expositivos, guardando relación con el orden capitular de la tesis, comenzaremos refiriéndonos a los aportes en el plano del marco teórico y la estrategia metodológica ubicados en la Primera Sección –Capítulos Primero y Segundo–; para dar lugar luego a conclusiones con respecto a la hipótesis y nuevos interrogantes, en base a la información reunida y analizada en la Segunda Sección –Capítulos Tercero al Séptimo–.

8.1. Apreciaciones sobre las decisiones teórico-metodológicas adoptadas

En primer lugar, uno de los desafíos que identificamos en el problema de investigación que nos propusimos trabajar fue la de darnos un marco teórico que reuniera dos condiciones, a saber: en primer lugar, que el marco teórico nos habilite a captar la autonomía individual en la práctica de movilidad cotidiana urbana –el movimiento antes que las posiciones sociales–, centrado en la dimensión corporal del viajante; en segundo lugar: que dicho marco nos proporcionara una interpretación general de la sociedad, a la cual pudiesen anexarse, de modo coherente, los aportes del nuevo campo de la movilidad; en la medida que observamos que las publicaciones sobre investigaciones desde el giro de la movilidad presentan dispositivos teóricos coherentes pero fragmentados –un sincretismo conceptual– que dificultan comprender y visibilizar la profundidad y centralidad de la práctica de desplazarse, específicamente, en la organización de la vida diaria en las ciudades. En este sentido la teoría de la estructuración de Giddens, desarrollada en el Capítulo Primero, se presentó como una teoría general de la sociedad, que a partir del concepto de rutina como elemento básico de la actividad social cotidiana, que se organiza extensivamente en regionalizaciones de desplazamientos urbanos y que acontece en condiciones de autonomía/dependencia, en instancias de copresencia o no copresencia de la estructura social, nos permitió ubicar analíticamente a la corporalidad como andamiaje central de la práctica de viajar a fin de poder echar luz sobre las otras dimensiones de esta acción. Este marco teórico general guarda coherencia con la perspectiva de la accesibilidad en la movilidad adoptada en la tesis –entendiendo que potencian su fuerza interpretativa–, donde las condiciones corporales y/o contextuales del individuo son centrales en el análisis. Esta coherencia, en tanto potenciación de la fuerza interpretativa, permitió la complementariedad con nociones específicas a la perspectiva de accesibilidad –de ahí, la generación de un concepto relevante en nuestro

trabajo como el de “*viajante*”–; como también la incorporación de problemáticas locales y regionales actuales a la temática. La incorporación de la perspectiva de la accesibilidad implicó a su vez poder ser asistidos con aportes metodológicos precisos –y probados– para la investigación empírica, que en la teoría de la estructuración estaban muy generales o ausentes.

El Diario de Viaje, como dispositivo metodológico desarrollado en el Capítulo Segundo, es la consecuencia más evidente de esa tarea realizada –siempre inconclusa– de precisar y complementar una teoría general con los aportes del giro de la movilidad, y específicamente, desde una mirada local y regional. El DV permite captar lo que siempre se nos presentó como escurridizo, el movimiento de la rutina. Un movimiento que pasó a ser “en la rutina”, en tanto que el DV no se reduce a registrar el itinerario de los viajeros, de modo de no quedar reducidos al enfoque origen/destino –de la EOD–, sino también, a las capas –dimensiones– que implica la práctica de viajar en la ciudad en distintas corporalidades.

La utilización del DV, además de ofrecer una solución metodológica a los intereses de nuestra investigación, también presenta otras aristas que están estrechamente vinculadas entre sí, en términos de visibilizar falencias y proponer aportes en el campo más reciente de desarrollar métodos móviles. En primer lugar, permitió visibilizar algunas de las falencias de los instrumentos de recolección de información de tipo cuantitativos, específicamente la EOD –extensamente tratados por la bibliografía específica para el campo de la movilidad–, en la medida que no logran captar las profundas desigualdades en las condiciones socioeconómicas e infraestructurales de la población latinoamericana –como la de otras partes del mundo subdesarrollado–, tales como la geografía inmensa y diversa de los países y su modelo de urbanización extensivo, que inciden negativamente en la accesibilidad de las prácticas de viajes; problemática ampliamente abordada en esta región bajo la categoría de segregación, en sus diversos aspectos –espacial, social, de género, entre otras–. Lo novedoso, en lo que hemos podido relevar hasta el momento, es que estos son los instrumentos de diagnóstico –para el sistema de movilidad– que los organismos internacionales proponen y financian a los gobiernos locales cuando los desafían a llevar adelante planes de movilidad basados en criterios de sustentabilidad y sostenibilidad; como fue el caso del BM a través de su programa GEF1 para la ciudad de Rosario, junto a otro sinnúmero de ciudades y países de la región. A modo de hipótesis, podemos interpretar que en países desarrollados –los cuales, generalmente, son los que dirigen tras bambalinas a los organismos internacionales, en base a financiamiento– las condiciones sociales pueden tener mayor representatividad a través del predominio estadístico de la información reunida en la EOD, dado los menores niveles de desigualdad que presentan. De ser así, se trataría aquí de un ejemplo más de dependencia –

colonización– del campo del saber científico-técnico regional en la administración del Estado y de la educación universitaria pública en este campo, del que algunos indicios en el Capítulo Tercero presentamos para nuestro caso, aunque sin una sistematización en este sentido, dado que excedía los límites de nuestra investigación, y que está entre los pendientes de próximas indagaciones.

En segundo lugar, ante las falencias descritas, el modo complementario en que se aplicó el DV con la EOD/2008, responde a integrar las perspectivas cualitativas y cuantitativas para superar la “brecha metodológica” tradicional –problematizada en el segundo capítulo–, apareciendo como un instrumento competente en la tarea no sólo de diagnóstico, sino también de evaluación –de término medio y largo alcance– de las políticas públicas, para captar la heterogeneidad poblacional de nuestras sociedades. Sería recomendable –ideal– poder llevarse a cabo a una mayor escala, bajo una muestra probabilística –que no fue nuestro caso por cuestiones de escasez de recursos materiales y temporales–. A decir verdad, no se observó a lo largo del relevamiento de otros planes de movilidad en la región que esté sucediendo esto que sostenemos, de complementar técnicas cuantitativas y técnicas cualitativas. La sostenibilidad de los sistemas de movilidad en la región, parece tener una misma y sola cara, la eficiencia económica, que se impone a la perspectiva de la accesibilidad “real” –no abstracta de los sistemas expertos–, sino corporal y situada.

8.2. Entendimiento ingenieril al servicio del autogobierno individual en la movilidad cotidiana urbana²⁹⁴

A la luz de la descripción y análisis del Capítulo Tercero, en el que intentamos contrastar la primera sentencia de la hipótesis general de esta investigación, podemos sostener que el entendimiento que poseen y aplicaron los equipos expertos del ente de movilidad en las distintas etapas –ETR (2003-2011) y EMR (2012 en adelante)– en el diseño del PIM-Rosario (2010-2019) y su implementación, predomina un registro racional-matemático de las dimensiones de la práctica de desplazamiento urbano; implicando la *descorporalización y/o fragmentación de la experiencia del viaje urbano* en sus tareas. La interpretación que los equipos de expertos hacen de la movilidad cotidiana bajo ese registro deviene de una perspectiva ingenieril, con un alto grado de abstracción, provista por el modelo de las ciencias

²⁹⁴ Como hemos explicitado en la Introducción –y distintos pasajes de esta tesis–, bajo el concepto de entendimiento hacemos referencia a “*todo lo que unos actores saben (creen) sobre las circunstancias de su acción y la de otros, y que aplican a la producción y reproducción de esa acción, incluidos un saber tácito, así como uno discursivamente asequible*” (Giddens, 2015[1984]:396).

del transporte aplicado al desplazamiento urbano, desplegado durante gran parte del siglo XX, que piensa en términos de problemáticas vehiculares y no de un paradigma de la movilidad; un paradigma de la movilidad que, con perspectiva desde la accesibilidad, se centra en el individuo, en su corporalidad y contextualidad, como objetivo de la planificación.

El rasgo ingenieril en el entendimiento de los expertos generó que en las etapas en las que la categoría de “individuo”, y el atributo de “autonomía” asignado a éste último, apareció como objetivo de las políticas públicas de movilidad en el ETR –bajo principios de sustentabilidad y sostenibilidad del sistema de movilidad–, es decir, desde comienzos de la Segunda Etapa (2010-2011), con el documento *Hacia una nueva cultura de movilidad sustentable. El ciudadano como unidad de medida en la planificación de la movilidad*, se desconocieran aspectos de la dimensión inconsciente y dimensión reflexiva de la práctica de viajar de los destinatarios. Este sesgo se evidencia en todas las etapas –diagnóstico, diseño e implementación– analizadas del PIM-Rosario como política pública. A modo de ejemplo, significativo como expresión de síntesis, continuidad y actualidad del enfoque en la tarea realizada por los equipos técnicos del Ente, se encuentra la generación e implementación de recursos y reglas en base a TIC’s en la Tercera Etapa (2011-2019) del EMR, para ser operadas desde un registro racional-matemático y eficientista de la acción de moverse de los usuarios –herramientas que ya estaban presentes en los documentos oficiales de la Primera Etapa y de la Segunda Etapa del Ente–. Entre los recursos y reglas de base TIC’s incorporadas al sistema de movilidad, en este sentido, se pueden mencionar las App’s con base en georreferencia –GPS– (“¿Cómo llego?” o “¿Cuándo llega?”), o la tarjeta sin contacto MOVI, entre otros; recursos que les permiten a los usuarios ahorrar tiempo, dinero y distancias en sus recorridos. Las acciones llevadas adelante bajo esta interpretación, asisten a la fragmentación de la práctica de viajar, obstaculizando el desarrollo de mayores niveles de autonomía por parte de los destinatarios –los viajantes– en las dimensiones arriba citadas –inconsciente y reflexiva–, al menos.

Si bien lo recién señalado proyecta una corporalidad fragmentada de base informática –como la definimos en el Capítulo Tercero–, acompañada de otras fragmentaciones promovidas a lo largo del período estudiado –economicista, euclidiana y kinésica-motriz, entre las identificadas–, en base a distintas interpretaciones de la corporalidad aplicadas desde EMR; la incorporación de TIC’s incidió en las prácticas de movilidad de los viajantes ampliando decisiones de autogobierno en base a la fiabilidad de estos sistemas expertos implementados. La fiabilidad permite construir seguridad ontológica, fundamental para el desarrollo de autonomía individual; sin embargo, a través de estas herramientas, la construye,

principalmente, sobre un registro racional eficientista de la práctica de moverse, al sólo habilitar calcular tiempos, distancias y costos. Tal es así, que incluso se aplica donde la totalidad de la corporalidad es central, como en los medios no-motorizados de desplazamiento –a pie y en bicicleta–, en los que el propio cuerpo le es presentado como fuerza o recurso cuantificable al usuario. La implicancia de las TIC’s en el desarrollo del autogobierno se observó con la identificación de un “saber experto específico” operado por los viajantes de la muestra para desplazarse en la ciudad, que describimos y caracterizamos en el Capítulo Quinto y expusimos su empleo como competencia en el Capítulo Sexto. Este tipo de uso de saberes expertos vinculados específicamente con el PIM-Rosario, fue observado extensamente en los viajantes que tienen una estructuración de sus rutinas con fuerte presencia de razones de viajes obligatorias, principalmente, *trabajo* y *estudio*; donde los ritmos de la vida diaria constriñen al uso eficiente de recursos y reglas; y se ubican, generalmente, en estratos socioeconómicos medio, medio-alto y alto.

Sin embargo, es importante aclarar que la accesibilidad a este tipo de saber “nuevo” en el sistema de movilidad de la ciudad, sólo fue observada en aquellos viajantes que disponían de un “saber experto general” previo y actualizado. Es decir, que los adultos mayores y quienes poseen escasa educación formal, no se vieron “favorecidos” por estas nuevas acciones en formato TIC’s en el marco del PIM-Rosario, como también quienes poseen escasos recursos económicos, al no poder acceder a dispositivos tecnológicos –generalmente, teléfonos inteligentes y abonos a empresas de telecomunicación– indispensables para el acceso a consultar las App’s municipales.

Los equipos técnicos también llevaron adelante, desde EMR, *intervenciones urbanas* –no todas fueron acciones que desanclaron las prácticas de movilidad–, en el marco del PIM-Rosario, que ampliaron el ejercicio de autogobierno en la movilidad cotidiana de algunos grupos sociales de Rosario. La iniciativa más significativa a la luz de los registros de los DV, fue la implementación de la bicicleta como medio del sistema público de transporte, que implicó incorporar biciesendas y ciclovías en la traza urbana y un programa de bicicletas públicas, “MI BICI TU BICI”, ampliamente descripto en el tercer capítulo. Esta política llevada adelante en el marco de promover los desplazamientos no-motorizados, tuvo mayor incidencia en las prácticas de viajes del género femenino; ampliando, significativamente, los márgenes de autonomía individual en las viajeras. Esto último se evidencia en la incorporación a su entendimiento de desplazarse en la ciudad, reglas y competencias identificadas con el “saber práctico” y también, “saber experto específico”, de andar en bicicleta. También, es necesario aclarar que, como el resto de los sistemas públicos de

transporte municipal, este sistema no es gratuito; por lo tanto, a las mujeres que pertenecen a los estratos socioeconómicos bajos, se le hace igualmente difícil el acceso a este medio, que les permitiría ampliar su autonomía.

La perspectiva ingenieril aplicada desde el entendimiento de los equipos técnicos del Ente, en cuanto a una interpretación principalmente abstracta de los desplazamientos diarios, tanto del contexto donde sucede como así también de los cuerpos con los que se viaja, además de descorporalizar y fragmentar las prácticas de movilidad en los destinatarios de las políticas públicas, *invisibiliza* grupos de personas, en relación a atributos corporales o condicionantes estructurales, al trabajar sobre el concepto de “usuario medio”, constriñendo los márgenes de autonomía individual de los viajeros, como analizamos en los Capítulo Cuarto y Capítulo Quinto, al momento de identificar, describir y analizar las “razones de viajes” entre los integrantes de la muestra y su regionalización. A fin de evaluar los alcances de lo invisibilizado en este proceso de planificación, que hemos definido a lo largo de la tesis en términos de “ausencias” –integración sistémica– y “ausentes” –integración social–, tomamos el instrumento fundamental de diagnóstico del proceso de planificación del PIM-Rosario, como fue la EOD/2008, a modo de refrendar lo argumentado en los Capítulos Segundo y Tercero de esta tesis. Según datos de la EOD/2008, la mitad de la población de Rosario y sus viajes diarios, no fueron relevados por ella, por ser desplazamientos menores a 500 metros. Por lo tanto, el PIM-Rosario no los consideró en su “real” dimensión al momento de su diseño; son ausencias proyectadas desde el saber experto. Significativamente, cuando se releva a través del DV, se observa que esos desplazamientos responden no ya a razones “obligatorias” o “no obligatorias”, como nosotros las hemos distinguido generalmente en la tesis, sino a aquellas que están inscripta en el plano de lo “vital” –en el sentido lato de la palabra–, como, por ejemplo, ir a comer a la escuela, asistir a un dispensario o desplazarse de un destino a otro del barrio evitando las amenazas sobre la propia corporalidad. Claro que, siempre estamos refiriéndonos a los estratos socioeconómicos más bajos de la sociedad; que desde la perspectiva de flujos vehiculares no pueden captarse. En conclusión, para perseguir como objetivo la autonomía individual en la implementación de políticas públicas en el marco del PIM-Rosario, sería necesario visibilizar a los ausentes.

A lo largo de la tesis, y específicamente, en el Capítulo Quinto, dentro del rasgo corporal más extendido en la población como es el género, fueron las mujeres de la muestra las que presentaron las situaciones de mayor cantidad de constreñimientos sociales para desplazarse en su vida cotidiana; es decir, fueron las que pertenecen al estrato socioeconómico más bajo, las que estaban desocupadas, las que evidenciaron menor nivel de

educación formal y quienes vivían en barrios con menores condiciones de accesibilidad, entre otros, generando mayor inmovilidad, como señalan los estudios sociales urbanos de género. A su vez, como señalan los estudios últimos citados, se repite en la información reunida en esta investigación, la condición de la ciudad como un espacio hostil para las mujeres y de una condición de mayor ausencia desde las estadísticas estatales.

En síntesis, se observa que constreñimientos estructurales como el lugar de residencia, el nivel educativo, el estrato socio-económico, la ocupación y el acceso a TIC's, inciden en la experiencia y el entendimiento sobre la práctica de viajar para ampliar los márgenes de autonomía; y que, cuando hay desventajas pre-existentes en estos aspectos, específicamente el socio-económico y el nivel educativo formal, y se está identificada con una corporalidad femenina, en los términos del paradigma heteronormativo, las políticas públicas del PIM-Rosario no han logrado contribuir a ampliar la autonomía de los destinatarios. En los términos que lo propone Giddens, a partir de la implementación del PIM-Rosario, se observa una escasa ampliación en el distanciamiento espacio-temporal de los desplazamientos de grandes grupos de la población contrario a lo que supone la incorporación masiva de saber experto y tecnología en la vida cotidiana. Es decir, la regionalización de estas personas –rosarinos–, es más o menos equivalente en términos de integración social (copresencia) e integración sistémica (no copresencia), incluso con las políticas de movilidad urbana implementadas por el EMR. Entendemos que, en parte, esta situación se da porque se desatiende la perspectiva de la accesibilidad en la problemática de la movilidad desde el EMR, específicamente la dimensión corporal de los viajeros, donde se “encarna”, en gran parte, el resto de los constreñimientos de la estructura social arriba mencionados.

8.3. La corporalidad como experiencia predeterminante en el entendimiento de la movilidad autónoma del viajante

Los Capítulos Cuarto al Séptimo presentan evidencia de lo que la segunda afirmación de la hipótesis general postula, además de que, en distintos pasajes, continúan contrastando aspectos de la primera afirmación de la hipótesis general. Es decir, si bien la práctica de movilidad urbana de los viajeros en Rosario está afectada por las políticas públicas del PIM-Rosario, ampliando y constriñendo el autogobierno de los destinatarios, priorizando la dimensión racional de la práctica –entendida como uso eficiente de recursos y reglas–, también se observó a la corporalidad de quienes viajan como condición predominante para el entendimiento aplicado en determinadas circunstancias de la experiencia de moverse en la ciudad y con ello el ejercicio de la autonomía individual, anteponiéndose al entendimiento

que los equipos expertos del EMR desplegaron, y que, por tanto, van más allá de lo planificado por las políticas públicas. Esto se observa con mayor precisión y profundidad en el Capítulo Quinto, Capítulo Sexto y Capítulo Séptimo, en algunos de los siguientes aspectos y situaciones en ellos desarrollados, de los cuales aquí, mencionamos los cuatro más significativos. i) El predominio del “saber mutuo”, adquirido en instancias de copresencia, como competencia para tomar decisiones en los viajes cotidianos, principalmente, por motivos de seguridad, durante la noche –zonificación–, para resguardo de bienes materiales – en las corporalidades de ambos géneros–, y de la integridad corporal, generalmente, para el caso de las viajeras. Este saber mutuo también tiene un rol central en la organización de la movilidad cuando los viajantes interaccionan acompañados de sus parejas, en los casos de nuestra muestra, gay y lesbianas, “transgrediendo” el modelo heteronormativo dominante, a fin de elegir itinerarios donde las situaciones de copresencia con otros viajantes sea menor o, modificando sus gestualidades –soltarse la mano, dejar de abrazarse, entre otros– frente a ellos. ii) La centralidad del “saber práctico” en las rutinas de los viajantes con discapacidades permanentes, un saber identificado con habilidades corporales de tipo motrices, gestuales o posturales para cada medio de movilidad, que se estructuran junto con esquemas de percepción, que otorgan sensaciones de seguridad, y que en el resto de los viajantes se ubica – en tanto saber–, habitualmente, en la dimensión inconsciente de la acción. Los viajantes que tienen afecciones permanentes, constantemente deben apelar a este tipo de saber práctico antes que a otros tipos de saberes, dado que sus cuerpos se les presentan –en un punto– inmanejables; y con ello, una plena consciencia sobre la necesidad de viajar en función de las características más favorables a su corporalidad. Tal es así, que para mitigar esa situación de amenaza que sus cuerpos les presentan frente al entorno –los cuales, a su vez, son poco accesibles–, desde su saber práctico deciden sostener durante largos períodos idénticos itinerarios diarios, semanales y estacionales (zonificación), en cuanto a destinos, sedes y medios de movilidad empleados. iii) La corporalidad aparece como determinante en las decisiones de moverse en la ciudad de acuerdo al género del viajante, en sociedades heteronormativas –como la aquí analizada–. Lo masculino, en tanto representación simbólica en la fisonomía, permite estructurar una mayor sensación y percepción de seguridad ontológica, incrementando los márgenes de autonomía individual en las prácticas de desplazamiento que el género femenino, en cuanto a extensión de sus itinerarios, horarios, y recursos materiales a llevar consigo, entre otros aspectos. El caso más significativo de la muestra es Santiago, chico-trans, quien modificó su práctica de viaje al haber estado de ambos lados de la corporalidad heterónoma dominante: femenino primero, masculino después. Según

lo que surge del análisis de su experiencia en instancias de interacción social, en lo que él definió como “*el chabón bien macho*”, el género masculino fue entendido como una competencia nueva que le dio la “libertad” para estar en todos lados. Esa sensación y “competencia” que no tiene el género femenino, hace que las viajeras de la muestra fueran quienes generalmente prefirieran y optaran como estrategia de viajes hacerlo acompañadas de conocidos, porque las “tranquiliza”. iv) Finalmente, la corporalidad se prioriza en la dimensión inconsciente de la acción de viajar en cuanto a lo deseado. El deseo en la movilidad adopta la forma de una heterotopía, en tanto un viaje con ritmo urbano propio a cada viajante –con la diversidad de condiciones singulares que conlleva–, y no el impuesto por la vorágine de las razones obligatorias de la vida cotidiana en la ciudad, al que el PIM-Rosario contribuye a través de acciones y recursos que promueven principalmente criterios de eficiencia para la movilidad de los destinatarios²⁹⁵. Las heterotopías surgen de las memorias corporales de los viajeros que anhelan como ideal de desplazamiento lo “cómodo” y lo “confortable” para el cuerpo. Al situarse, en general, los viajes deseados de los integrantes de la muestra en modificar –y no sólo resistir– el ritmo social de la vida cotidiana en sus experiencias de viaje, antes que en las dificultades o carencias de tipo infraestructural o material que pueda presentar el entorno urbano y sus biografías, y específicamente, respecto del sistema de movilidad de Rosario, lo entendemos como una instancia de emancipación en el ejercicio de la autonomía individual en la práctica de viajar. Estas instancias de emancipación no quedaron sólo en el plano de lo deseable, sino que algunas de ellas se concretaron en el cuerpo y en los ritmos de las rutinas de los viajeros, como observamos en el capítulo último.

²⁹⁵ En el Capítulo Tercero analizamos cómo las acciones del EMR están orientadas, principalmente, a generar un registro eficientista con base racional-matemática de la práctica de movilidad cotidiana en los usuarios; las App’s oficiales, implementadas como recursos y reglas para planificar los desplazamientos en la ciudad por parte de los viajeros, son un ejemplo claro. En este sentido, otro indicio a recuperar es uno de los señalamientos desarrollados en la Conclusión del Capítulo Cuarto, que marca la dinámica que se le imprime al sistema de movilidad organizado desde el EMR durante la semana –zonificación–, en relación a la frecuencia horaria de colectivos –TUP–. Significativamente, los días fines de semana y feriados se reduce la frecuencia –el ritmo– del TUP, precisamente, cuando las razones obligatorias de viajes –y las que más agobian la vida cotidiana– decrecen exponencialmente en las rutinas de los viajeros, principalmente, *trabajo* y *estudio*, pero se incrementan en las rutinas de los usuarios aquellas razones con menor “valor” para el ritmo que requiere la reproducción de la estructura económica de la sociedad rosarina, tales como, las razones vinculadas a lo “religioso”, la práctica de un *deporte o ejercicios, ocio y recreación*, entre otras. Esta decisión en cuanto a incidir de este modo en el ritmo urbano desde la gestión del EMR puede interpretarse como consecuencia del “desgajamiento” de las instituciones estatales y económicas y la “interconexión” de complementariedad y colaboración entre estas –instituciones– que permitió el progreso técnico, en las sociedades capitalistas, dando surgimiento a la ciudad actual, y que la distingue de otros espacios de integración social a partir del siglo XVIII (Giddens, 2015 [1984]:213); interconexión colaborativa que funciona como principio estructural que regula la vida cotidiana de las personas.

A modo de cierre, dos “razones de viajes”, nos plantearon nuevas preguntas e hipótesis de investigación en el campo de la movilidad, en cuanto a los alcances políticos de la práctica de moverse en la ciudad en tanto relación social, habiéndola enfocado desde su corporalidad²⁹⁶. Una de ellas, fue la razón de viaje referida a las *intimidades afectivas*, donde lo registrado –y lo no registrado– y la forma de registro por parte de los viajeros –el uso de metonimias y metáforas– evidencia cuánto de lo íntimo sucede en el espacio público, como así también, la conexión que ejerce la movilidad cotidiana como acción pública entre acciones privadas en espacios privados urbanos; definiendo la condición política central de la práctica de viajar en la ciudad, como en la Atenas del V a.C. que describe Sennett en su libro *Carne y piedra: el cuerpo y la ciudad en la civilización occidental*.

La segunda razón de viaje es la referida al *trabajo*, y donde la diferencia que presentaron en sus rutinas los viajeros que trabajan bajo “relación de dependencia” en un único destino –mismo lugar todos los días– y quienes lo hacen de manera “cuentapropista” o en “profesiones liberales”; parece dar cuenta, tal como se describió en el Capítulo Cuarto, no sólo de una forma de participar en el sistema productivo sino también de grados de autonomía en el momento de elegir y experimentar los recorridos hacia el trabajo; más restringido para los primeros y más amplio para los segundos. Esta apreciación a modo de hipótesis –a partir de acotados indicios observados en una muestra organizada con otros objetivos de investigación–, habilita un primer interrogante en el campo de la reproducción social que se le asigna a esta práctica en términos de la bibliografía específica: en qué medida la forma de participar en el sistema productivo incide en la estructuración de las subjetividades en el plano de la movilidad cotidiana, afectando la autonomía individual al elegir, juzgar y decidir recorridos y medios de movilidad, como así también, las vivencias, en cuanto al grado de consciencia de los aspectos de la experiencia sensorial, afectiva y motivacional de la acción de viajar. Si bien todos los aspectos recién mencionados han sido analizados en esta tesis, para ello tomamos como rasgo más significativo la dimensión corporal del viajante y no su posición y participación en el sistema productivo; a pesar de ello, cuando observamos los casos de ausentes repetidos en distintas instancias de viaje analizadas, encontramos que el condicionamiento estructural que se repite es la situación de desempleo –además, de en todos los casos, para viajeras (corporalidad femenina)–.

²⁹⁶ Esto no implica que estemos frente a un horizonte original de indagación, si repasamos varios de los trabajos que componen el marco teórico de esta investigación –Richard Sennett, Marshall Berman, Michael Foucault, entre otros–; aunque sí, con una aproximación más local.

Ahora bien, si el primer interrogante fuese aceptado como resuelto –provisoriamente–, agregaríamos una segunda pregunta identificada con abordajes que ubican a la práctica de movilidad como productora y contestataria de las estructuras sociales, en cuanto a que, si se lograra construir mayores márgenes de autonomía individual en la acción de viajar por la ciudad, en términos de expandir y hacer consciente la dimensión corporal al trasladarse, sea a través de las políticas públicas como de otras acciones colectivas no dirigidas por el Estado a base de saber experto, incidiría en el modo de participar en la vida productiva de una persona –o de su intimidad afectiva–, favoreciendo independencia también en ese ámbito social. La misma pregunta podría formularse respecto de la intimidad afectiva, como respecto de otras razones de la vida cotidiana. En estos interrogantes a resolver y evidencia acotada, una de las motivaciones profundas de esta investigación –y futuras– es la posibilidad de pensar la práctica de moverse en la ciudad como una acción política transformadora, y no sólo “resultado” o “reproductora” de la operación estructurante de otros sistemas sociales de la vida cotidiana, incluso, de las políticas públicas específicas sobre este campo, como se observó en algunos pasajes de la tesis. Posiblemente, el desafío esté en no reducir la dimensión corporal recuperada en el último tiempo por los planes de movilidad en la región, a aquellos fragmentos que sean funcionales exclusivamente a la sostenibilidad económica de los sistemas de movilidad.

Epílogo

Esta tesis se pensó y se realizó el trabajo de campo, antes de la pandemia de COVID-19, cuando la movilidad, como tema de indagación académica y como práctica de la gente de “a pie”, a nivel urbano y global, estaba en ascenso. Sin ir más lejos, además del tema que abordó la tesis, pensemos en la multiplicación exponencial que hubo de la práctica de viaje por turismo en los últimos años, a nivel mundial, regional y nacional. Sin embargo, parte de la escritura de la tesis sucedió durante la pandemia y las restricciones extremas aplicadas por los gobiernos a la movilidad cotidiana a toda escala; muchas de las cuales, actualmente, continúan o se replican, según el hemisferio o región del mundo donde estemos viviendo.

A raíz de esta situación, realmente, en un comienzo pensamos “¿qué mal momento para estar investigando sobre la movilidad cotidiana urbana que venía sucediendo!”; nos pareció estar hablando de un sistema de movilidad en una de esas ciudades imaginadas que describe Ítalo Calvino, en *Las ciudades invisibles*, o de los registros de viajeros que formaron parte de esa noche y día en ningún lugar con el personaje de *La ciudad*, que describe Mario Levrero. Simultáneamente, tal como funcionan las paradojas, los cambios aplicados sobre estas prácticas manifestaron, más como síntomas que como normalidades, todo lo implicado en la rutina de moverse en la ciudad. Es decir, actuó a modo de una situación crítica que hizo aflorar en la conciencia de la población lo significativo de la posibilidad de desplazarse, en cuanto a las actividades que pueden o no hacerse “gracias” a ella, y cómo se alteraron aquellas que no fueron suspendidas; pero también, la cantidad de situaciones en la que interactuamos con otros y la profundidad que cada una de esas situaciones tiene (quién no se quejó de lo difícil que es reconocer o hablar con alguien “detrás” del barbijo, o no poder estrechar una mano, dar un beso o un abrazo en un encuentro fortuito).

Hoy, la tesis tiene otros alcances, como también, lo que fue dicho por los informantes claves sobre sus experiencias. Esta pandemia puso en el centro de la escena la movilidad cotidiana urbana y su contracara, la inmovilidad cotidiana urbana; aunque cada vez estamos más convencidos, que la inmovilidad responde a otro paradigma de la vida cotidiana, más que a un reverso de la moneda, o al “truco” lingüístico de recurrir al paréntesis de lo “(in)”. Señalamos esto último, porque sospechamos que esa interpretación habitual en el campo de la movilidad, más propia de quienes miramos de lejos –dado muchas veces por los recursos socioeconómicos que poseemos– la experiencia de no poder moverse, fue afectada por las generales de la ley –sin eufemismos–. Muy posiblemente, nuestras experiencias de movernos

cambiarán significativamente, y la autonomía individual a través de ella esté constreñida, a partir de esta experiencia; pero también entendemos que puede habilitar a marcos interpretativos más complejos, democratizando la visibilización de otras experiencias en este campo; o si fuese necesario, pensar en otro campo: el campo de la inmovilidad (cotidiana).

Bibliografía

- Adey, P. (2006) If mobility is everything then it is nothing: towards a relational politics of (im)mobilities. En *Mobilities*, Vol. 1, No. 1, p. 75-94. Londres, Inglaterra.
- Aguilar Villanueva, L. (1992). *El estudio de las Políticas Públicas*, México: M.A. Porrúa.
- Amar, G. (2011). *Homo mobilis. La nueva era de la movilidad* (1°. Ed). Buenos Aires, Argentina: La Crujía.
- Anapolskyel, S. (2017). Encuesta de Origen y Destino. En Gutierrez (Comp.) *Manual sobre metodologías de estudio aplicables a la planificación y gestión del transporte y la movilidad: recomendaciones sobre el uso de herramientas cuali-cuantitativas de base territorial*. Buenos Aires, Argentina: EUDEBA.
- Aronson, P. y Conrado, H. (1999). *La teoría social de Anthony Giddens*. Buenos Aires, Argentina: EUDEBA.
- Augé, M. (1992) *Los no-lugares. Espacios del anonimato. Antropología sobre modernidad*. Barcelona, España: Ed. Gedisa.
- Augé, M. (2003), *El tiempo en ruinas*. Barcelona, España: Ed. Gedisa.
- Augé, M. (2007), *Por una Antropología de la movilidad*. Barcelona, España: Ed. Gedisa.
- Augé, M. (2009), *El viajero subterráneo. Un etnólogo en el metro*. Ed. Al fin Liebre ediciones digitales <http://.alfinliebre.blogspot.com/>
- Augé, M. (2010) *El metro revisitado: El viajero subterráneo veinte años después*. Madrid, España: Ed. Paidós.
- Arfuch, L. (Comp.). (2002). *Identidades, sujetos y subjetividades*. Buenos Aires, Argentina: Ed. Prometeo.
- Arfuch, L. (2005). *Pensar este tiempo. Espacios, afectos, pertenencias*. Buenos Aires, Argentina: Ed. Paidós.
- Arfuch, L. (2010) *El espacio biográfico. Dilemas de la subjetividad contemporánea*. Buenos Aires, Argentina: Ed. Fondo de Cultura Económica.
- Avellaneda, P. y Lazo, A. (2011) Aproximación a la movilidad cotidiana en la periferia pobre de dos ciudades latinoamericanas. Los casos de Lima y Santiago de Chile. En *Revista Transporte y Territorio*, 4, 44-58.
- Avritzer, L. (2003). O orçamento participativo e a teoria demo-crática: um balanço crítico. En Avritzer y Avarro (Comps.) *A inovação democrática no Brasil: o orçamento participati-vo*. São Paulo, Brasil: Cortez.
- Avritzer, L. y Boaventura de Sousa, S. (2004). Introducción: para ampliar el canon democrático. En Boaventura de Sousa (Ed), *Democratizar la democracia: Los caminos de la democracia participativa*. México: Fondo de Cultura Económica.

- Azán Otero, S. (2011). *Desarrollo urbano y movilidad sostenible: Retos y desafíos para América Latina*, en Seminario Internacional Del Transporte a la Movilidad Sostenible, 22 y 23 de Setiembre. Lima, Perú.
- Bachelard, G. (1982). *La poética de la ensoñación*. D.F., México: Ed. Fondo de Cultura Económica.
- Bachelard, G. (1985) *La formación del espíritu científico. Contribución a un psicoanálisis del conocimiento objetivo*. Buenos Aires, Argentina: Ed. Siglo XXI.
- Báez Ávila, J.; González Rodríguez, J. y Olivares Morales, L. (2015). *Compendio integral de movilidad de la ZMVM actualizado al 2015*. México: Ed. Utópolis movilidad.
- Bailey, K, y Grossardt, T. (2006). *Addressing the Arnstein Gap: Improving Public Confidence in Transportation Planning and Design through Structured Public Involvement (SPI)*. Proceedings of the 11th International GeoMultimedia Symposium CORP2006, 337–341.
- Banco Mundial-LAC. (2011). *La Formulación de Políticas en la OCDE. Ideas para América Latina*. [s.l.]: Ministerio de Economía y Hacienda del Gobierno de España.
- Barros, S. (et al.) (Coord.). (2016). *Estudios sobre estado, gobierno y administración pública en la Argentina contemporánea*. Argentina: CLACSO.
- Bauman, Z. (2007). *Modernidad líquida*. (8° ed.). D.F., México: Ed. Fondo de Cultura Económica.
- Bauman, Z. (2016). *Extraños llamando a la puerta*. Madrid, España: Ed. Paidós.
- Baschet, J. (2009). *La civilización feudal. Europa del año mil a la colonización de América*. D.F., México: Ed. Fondo de Cultura Económica.
- Beck, U. (1998). *La sociedad del riesgo. Hacia una nueva modernidad*. Buenos Aires, Argentina: Paidós.
- Becker, H. (2016). *Mozart, el asesinato y los límites del sentido común: cómo construir teoría a partir de casos*. Buenos Aires, Argentina: Ed. Siglo XXI.
- Berardo, M. (2019). Más allá de la dicotomía rural-urbano. *Revista Quid* 16, N°1.1 Jun-Nov 2019, 316-324.
- Berman, M. (2008). *Todo lo sólido se desvanece en el aire. La experiencia de la modernidad*. (18° ed.). D.F., México: Ed. Siglo XXI.
- Blanco, J. (2002). *La red de autopistas de Buenos Aires y la reorganización del espacio metropolitano en la década de 1990. Estudio de caso: el Acceso Norte ramal Pilar*. Buenos Aires. Mimeo.
- Boisier, S. (2010). *Territorio, Estado y sociedad en Chile: La dialéctica de la descentralización entre la geografía y la gobernabilidad*. Santiago, Chile: Mago Editores.
- Boltanski L. y Chiapello, E. (2002). *El nuevo espíritu del capitalismo*. España: Ed. Akal.
- Boneti, L. (2017). *Políticas públicas por dentro*. Buenos Aires: CLACSO. Libro Digital disponible en http://biblioteca.clacso.edu.ar/clacso/se/20171002015938/Políticas_publicas_por_dentro.pdf.
- Booth, C., Darke, J. y Yeandle, S. (eds.). (1998). *La vida de las mujeres en las ciudades. La ciudad, un espacio para el cambio*. España: Ed. Narcea Ediciones.
- Bourdieu, P. (1977). *Outline of a theory of practice*. Cambridge.

- Bourdieu, P. (2000). *La distinción. Criterios y bases sociales del gusto*. Madrid, España: Ed. Taurus.
- Bourdieu, P. (2010). *El sentido social del gusto. Elementos para una sociología de la cultura*. Buenos Aires, Argentina: Ed. Siglo XXI.
- Bourdieu, P., Chamboredon, J. C. y Passeron, J. C. (2004) *El oficio de sociólogo. Presupuestos epistemológicos*. Buenos Aires, Argentina: Ed. Siglo XXI editores Argentina.
- Burgess, R. (2003). Ciudad y sostenibilidad. Desarrollo urbano sostenible. En Balbo, Jordán y Simioni. (comp.). *La ciudad inclusiva*. Chile: CEPAL.
- Butler, J. (2002). *Cuerpos que importan. Sobre los límites materiales y discursivos del sexo*. Buenos Aires, Argentina: Ed. Paidós.
- Cabannes, Y. (2004). Participatory Budgeting: a significant contribution to participatory democracy. *Environment and Urbanization*. International Institute for Environment and Development. Recuperado de <http://eau.sagepub.com/cgi/content/abstract/16/1/27>.
- Caggiano, S. y Segura, R. (2014). Migración, fronteras y desplazamientos en la ciudad. Dinámicas de la alteridad urbana en Buenos Aires. *Revista de Estudios Sociales*. N° 48, 29-42. Universidad de Los Andes, Colombia.
- Caldeira, T. (2012). Inscrição e circulação. Novas visibilidades e configurações do espaço público em São Paulo. *Novos Estudos*. N° 94, 31-67.
- Campos Medina, L., Silva Roquefort, R. y Espina Díaz, M. (2019). ¿Rampa o escalera? Apuntes sobre políticas de la discapacidad. *Revista Planeo*. N° 41, Movilidad Activa, Septiembre. Chile.
- Canales, C. (2011). *Indicadores de calidad del transporte público*. En el Seminario Internacional del Transporte a la Movilidad Sostenible. 22 y 23 de Setiembre. Lima, Perú.
- Capel, H. (1975). La definición de lo urbano. En *Revista Estudios Geográficos*, N° 138-139 (número especial de "Homenaje al Profesor Manuel de Terán") Febrero-Mayo, 265-301. Recuperado de <http://www.ub.edu/geocrit/sv-33.htm>
- Cascetta, E., Cartenì, A., Pagliara, F., y Montanino, M. (2015). A new look at planning and designing transportation systems: A decision-making model based on cognitive rationality, stakeholder engagement and quantitative methods. *Transport Policy*, 38, 27–39.
- Catagna, A., Raposo, I. y Wolfflin, L. (2018). Los asentamientos irregulares en Rosario, Argentina. Conflictos urbano y vulnerabilidad social. *Revista SabeEs*, Vol. 10, Núm. 1, 87-105.
- Castel, R. (2003). Imágenes y fantasmas. En Bourdieu, P. (ed.). *Un arte medio. Ensayo sobre los usos sociales de la fotografía*. Barcelona, España: Gustavo Gili.
- Castellani, A. y Sowter, L. (2016). Estudio sobre el Estado en la Argentina contemporánea. En Barros, S. (et al.). *Estudios sobre estado, gobierno y administración pública en la Argentina contemporánea*. Argentina: CLACSO.
- Castells, M. (1974). *La cuestión urbana*. Barcelona, España: Ed. Siglo XXI.
- Castoriadis, C. (1983). *La institución imaginaria de la sociedad*. Barcelona, España: Ed. Turquets Editores.

- Cebollada, A. y Avellaneda, P. (2008). Equidad social en movilidad: reflexiones en torno a los casos de Barcelona y Lima. *Script Nova. Revista electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*. Vol. XII, 270 (47). Recuperado de <http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-270/sn-270-47.htm>.
- Chaloupka, E. (2015). *La gestión del transporte público urbano de pasajeros en la ciudad de Rosario a partir del Plan Integral de Movilidad. Análisis y propuestas*. (Tesis de grado, Facultad de Ciencia Política y Relaciones Internacionales, Universidad Nacional de Rosario). Rosario, Argentina.
- Cipriani, R. (2013) *Sociología Cualitativa. Las historias de vida como metodología científica*. Buenos Aires, Argentina: Ed. Biblos.
- Clifford, J. (1999). *Itinerarios transculturales*., Barcelona, España: Ed. Gedisa.
- Cohen, E. y Franco, R. (2005). *Evaluación de proyectos sociales*. Ed. Siglo XXI Editores.
- Corbin, A. (2005). Purificar el espacio público. En *El perfume o el miasma. El olfato y lo imaginario social. Siglos XVIII y XIX*. D. F., México: Ed. Fondo de Cultura Económica.
- Corcuff, P. (2014) *Las nuevas sociologías. Principales corrientes y debates, 1980-2010*. Buenos Aires, Argentina: Ed. Siglo Veintiuno.
- Cortés-Morales, S. y Christensen, P. (2017). Movilidad de los niños. En Zunino Singh, D. (et al.). *Términos clave para los estudios de movilidad en América Latina*. Buenos Aires, Argentina: Ed. Biblos.
- Cosacov, N. y Di Virgilio, M. (2018). Movilidades espaciales de la población y dinámicas metropolitanas en ciudades latinoamericanas. *Revista Quid* 16, N°10, Dic. 2018-Mayo 2019, 1-16.
- Cresswell, T. (2006). *On the Move: Mobility in the Modern Western World*. Routledge.
- Crovetto, M. M. (2019). Espacios rurales y espacios urbanos en la teoría social clásica. *Revista Quid* 16, N°11, Jun.-Nov. 2019, 15-31.
- Cuberos Mejía, R. (Comp.). (2018). *Estado del arte de aplicación de la NAU y el CPI en Iberoamérica: la movilidad urbana y el transporte urbano sostenible*. Venezuela: Universidad de Zulia.
- Davis, K. (1972). *World Urbanization 1950-1970*. EE.UU.: Press in Berkeley: Institute of International Studies, University of California.
- Davis, M. (2014). *Planeta de ciudades miseria*. Madrid, España: Ed. Akal.
- Dextre, J. C. (2007). Transporte accesible: un complemento de la accesibilidad urbana y arquitectónica. *Revista del Consejo Nacional de Personas con Discapacidad*. Lima, Perú.
- Dextre, J. C. (2012) De la circulación a la movilidad cotidiana sostenible. En Foy (et al.). *Gestión ambiental y empresa*. Lima, Perú: Editorial Rodhas.
- Dextre, J. C. y Avellaneda, P. (2014). *Movilidades en zonas urbanas*. Lima, Perú: Ed. Fondo Editorial Unv. Católica del Perú.

- Díaz Olvera, L., Plat, D. y Pochet, P. (2008). Caminar y nada más. Movilidad diaria y pobreza en las ciudades subsaharianas. *Scripta Nova. Revista electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, XII, 261. Recuperado de <http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-261.htm>.
- Díaz, C. (1998) *El ciclo de las políticas públicas locales-Notas para su abordaje y reconstrucción*. Argentina: Ed. IDR.
- De Certeau, M. (2000). Andares de la ciudad. En *La invención de lo cotidiano I*. México: ITESO. INGOLD.
- De Certeau, M. (2000). Relatos de espacio. En *La invención de lo cotidiano I*. México: ITESO. INGOLD.
- Dmuchowsky, J. y Velázquez, M. (2017). Bitácora digital. En Gutiérrez (comp.). *Manual sobre metodologías de estudio aplicables a la planificación y gestión del transporte y la movilidad: recomendaciones sobre el uso de herramientas cuali-cuantitativas de base territorial*. Buenos Aires, Argentina: EUDEBA.
- Durán Segura, L. (2018). Viaje, experiencia y paisaje. La ruta Puntarenas - San José en los relatos de extranjeros (Costa Rica, 1840-1880). *POLIS RESEARCH CENTRE*. Universitat de Barcelona, Vol. 60, Nro 11, July the 10th, 2018. España.
- Dureau, F. (2004). Sistemas residenciales. Conceptos y aplicaciones. *Revista Territorios* 10-11, 41-70. Bogotá, Colombia.
- Durr Misau, L. (2016). Comunicación y movilidad urbana: de rutas a encuentros, de (hiper)medios a (hiper)mediaciones. En Revista Científica *REVCOM*, Año 2, #3, Noviembre de 2016, 99-109. Buenos Aires, Argentina.
- Elías, N. (1982). *Sociología fundamental*. Barcelona, España: Ed. Gedisa.
- Elías, N. (1990). *La sociedad de los individuos*. Barcelona, España: Ed. Península.
- Elías, N. y Dunning, E. (1992). *Deporte y Ocio. En el proceso de la civilización*. España: Ed. Fondo de Cultura Económica.
- Errázuriz, T. (2014). *Pasajeros mecanizados y vida metropolitana: la nueva experiencia del viaje colectivo en Santiago*. Ponencia presentada en XIV Jornadas de Interescuelas de Historia, Mendoza, Octubre 2014.
- Fernández Arroyo, N. y Schejtman, L. (2012). *Planificación de políticas, programas y proyectos sociales*. Buenos Aires, Argentina: CIPPEC y UNICEF.
- Finkelievich, S. (2007). Innovación, tecnología y prácticas sociales en las ciudades: hacia los laboratorios vivientes. En *Revista CTS*, N° 9, Vol. 3, 135-152.
- Falleti, T. (2010). *Decentralization and subnational politics in Latin America*. Cambridge University Press.
- Falú, A. (2017). ¿Quién cuida en Rosario?, Argentina. En Rico, M. N. y Segovia, O. (eds.). *¿Quién cuida en la ciudad? Aportes para políticas urbanas de igualdad*, pp. 379-400. Chile:

https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/42424/6/S1700617_es.pdf.

- Flamm, M., Jemelin, C. y Kaufmann, V. (2007). *Combining person based GPS tracking and prompted recall interviews for a comprehensive investigation of travel behaviour adaptation processes during life course transitions*. 7° Swiss Transport Research Conference, Monte Venta/Ancona, September 12-14.
- Ford, A. (2010). Variations and effects of experimental democracy: neighbourhood assemblies and participatory budgeting in Rosario. En Elizabeth and Daniel Schugurensky *Learning Citizenship by Practicing Democracy: International Initiatives and Perspectives*. United Kingdom: Cambridge Scholars Publishing.
- Ford, A. (2013). *Experimentos democráticos. Asambleas barriales y Presupuesto Participativo en Rosario, 2002-2005*. Alemania: Ed.Publicia.
- Foucault, M. (2006). *Seguridad, territorio y población*. Buenos Aires, Argentina: Ed. Fondo de Cultura Económica.
- Fung, A. y Wright, E. O. (2003). *Democracia en Profundidad*. Facultad de Derecho, Ciencias Políticas y Sociales. Universidad Nacional de Colombia. Bogotá, Colombia.
- Galassi, G. (2011). Fantasía fúnebre: relatos visuales del tranvía eléctrico. En Galassi, G. (et al.) *Historia del transporte público de Rosario (1850-2010)*. Rosario, Argentina: Ed. Municipal de Rosario.
- Galassi, G. (et al.) (2011). *Historia del transporte público de Rosario (1850-2010)*. Rosario, Argentina: Ed. Municipal de Rosario.
- Gantus, D. (2016). Estudios sobre la administración pública en la Argentina contemporánea. En Barros, S. (et al.) (coord.) *Estudios sobre estado, gobierno y administración pública en la Argentina contemporánea*. Argentina: CLACSO.
- García Canclini, N., Castellanos, A. y Rosas Mantecón, A. (2011) *La ciudad de los viajeros. Travesías e imaginarios urbanos: México 1940-2000*. México: Ed. Fondo de Cultura Económica.
- Garretón, M. (2000). *Política y sociedad entre dos épocas. América Latina en el cambio de siglo*. Rosario, Argentina: Ed. Homo Sapiens.
- Giddens, A. (1979). *Central Problems in Social Theory: Action, Structure and Contradiction in Social Analysis*. Berkeley, University of California Press.
- Giddens, A. (1985). Time, space and regionalization. En Gregory, D. y Urry, J. (eds.). *Social relation and spatial structures*. pp. 265-294. Macmillan.
- Giddens, A. (1989). A reply to my critics. En Held D. y Thompson J. (eds.) *Social Theory of Modern Society: Anthony Giddens and His Critics*. pp. 249-301. Cambridge: Cambridge University Press.
- Giddens, A. (1993). *Las nuevas reglas del método sociológico. Crítica positiva a las sociologías interpretativas*. Buenos Aires, Argentina: Ed Amorrortu.

- Giddens, A. (1994). *Consecuencias de la modernidad*. Madrid, España: Ed. Alianza.
- Giddens, A. (1995). *Modernidad e identidad del yo. El yo y la sociedad en la época contemporánea*. Barcelona, España: Ed. Península.
- Giddens, A. (1996). Capítulo I: Modernidad y autoidentidad. En *Las consecuencias perversas de la modernidad. Modernidad, contingencia y riesgo*. Barcelona, España: Ed. Antrhopos.
- Giddens, A. (1998). *Transformaciones de la intimidad. Sexualidad, amor y erotismo en las sociedades modernas*. Madrid, España: Ed. Cátedras.
- Giddens, A. (2000). *En defensa de la Sociología*. Madrid, España: Ed. Alianza.
- Giddens, A. (2015). *La constitución de la sociedad. Bases para la teoría de la estructuración*. [1984] (2° ed.). Buenos Aires, Argentina: Ed. Amorrortu.
- Giustiniani, P., Ganem, J. y Peinado, G. (2012). *Los usos del tiempo en la ciudad de Rosario. Análisis económico y social*. Rosario, Argentina: Ed. Foja Cero.
- Glaser, B. y Strauss, A. (1967). *The discovery of grounded theory. Strategies of qualitative research*. New York, Estados Unidos: Aldine.
- Glorioso, R. y Moss, L. (2006). Santa Fe, a fading dream: 1986 profile and 2005 prospect. En Moss, L. *The amenity migrants. Seeking and sustaining mountains and their cultures*. pp. 73-93. Trowbridge: Cromwell Press.
- Goffman, E. (1967). *Interaction Ritual. Essays in Face-to-Face Behavior*. Garden City, New York: Anchor Books.
- Goffman, E. (2009). *La presentación de la persona en la vida cotidiana*. Buenos Aires, Argentina: Ed. Amorrortu.
- Goldfrank, B. (2006). Los procesos de Presupuesto Participativo en América Latina: éxito, fracaso y cambio. En *Revista de Ciencia Política*. Vol 26, N° 2. Santiago. Disponible en: <http://dx.doi.org/10.4067/S0718-090X2006000200001>
- González, R., Otero, A., Nakayama, L. y Marioni, S. (2009). Las movilidades del turismo y las migraciones de amenidad: problemáticas y contradicciones en el desarrollo de centros turísticos de montaña. En *Revista de Geografía Norte Grande* N°44, Diciembre 2009, 75-92.
- Greene, R. (ed.). (2018). *Conocer la ciudad: Imaginarios, métodos, cartografía y sentidos*. Chile: Ed. Bifurcaciones.
- Grimson, A. (2005) *Relatos de la diferencia y la igualdad. Los bolivianos en Buenos Aires*. Buenos Aires, Argentina: Ed. Eudeba.
- Grimson, A. y Karasik, G. (coords.). (2017). *Estudios sobre diversidad sociocultural en la Argentina contemporánea*. Argentina: CLACSO; PISAC.
- Guatari, F. y Rolnik, S. (2006). *Micropolítica. Cartografías del deseo*. Madrid, España: Ed. Queimada Gráfica.
- Guber, R. (2005). *El salvaje metropolitano. Reconstrucción del conocimiento social en el trabajo de campo*. Buenos Aires, Argentina: Ed. Paidós.

- Gutiérrez, A. (2009). *Movilidad o inmovilidad: ¿qué es la movilidad? Aprendiendo a delimitar los deseos*. En el XV Congreso CLATPU, Buenos Aires, Argentina.
- Gutiérrez, A. (comp.). (2017). *Manual sobre metodologías de estudio aplicables a la planificación y gestión del transporte y la movilidad: recomendaciones sobre el uso de herramientas cuali-cuantitativas de base territorial*. Buenos Aires, Argentina: EUDEBA.
- Hannerz, U. (2003) Being there... and there... and there! Reflections on multisite ethnography. En *Ethnography*, 4, 2, 201-216.
- Harvey, D. (1985). *Urbanismo y desigualdad social*. Madrid, España: Ed. Siglo XXI.
- Harvey, D. (1998). *La condición de la posmodernidad. Investigación sobre los orígenes del cambio cultural*. Buenos Aires, Argentina: Ed Amorrortu.
- Hernández Lara, I. (2016). Migración y afectividad a distancia: escenarios emocionales relacionados con la dinámica familiar transnacional en el contexto de la migración oaxaqueña hacia Estados Unidos. En Ariza (coord.) *Emociones, afectos y Sociología. Dialogos desde la investigación social y la interdisciplina*. Mexico: Ed.UNAM.
- Held, D. y Thompson, J. (eds.). (1989). *Social Theory of Modern Society: Anthony Giddens and His Critics*, Cambridge: Cambridge University Press.
- Herrera Altamirano, E. y Enguix Grau, B. (2019). Cuerpos que corren: devenires y continuums urbanos desde un enfoque etnográfico feminista. En *Revista Latinoamericana de Estudios sobre Cuerpos, Emociones y Sociedad*. N°30 Año 11. Argentina.
- Herzer, H. (1997). *Las ciudades intermedias en Argentina y sus posibilidades de integración al MERCOSUR*. En Tercer Encuentro, Grenoble, Francia, Abril 1997.
- Herzer, H. y Gil y de Anso, L. (2012). Introducción. En Herzer, H. (comp.) *Barrios al Sur. Renovación y pobreza en la ciudad de Buenos Aires*. pp. 13-71. Buenos Aires, Argentina: Ed. Café de las Ciudades.
- Hernández, D. y Witter, R. (2011). Entre la ingeniería y la antropología: hacia un sistema de indicadores integrado sobre transporte público y movilidad. *Revista Transporte y Territorio* N° 4, Universidad de Buenos Aires, pp. 29-46. Disponible en: www.rtt.filo.uba.ar/RTT00403029.pdf.
- Hernández, D. y Witter, R. (2015). Perceived vs. Actual Distance to Transit in Santiago, Chile. *Journal of Public Transportation*. December. pp. 15-30.
- Hine, C. (2004) *Etnografía Virtual*. Barcelona, España: Editorial UOC.
- Hobbes, T. (2003[1651]). *Leviatan*. Buenos Aires, Argentina: Editorial Losada.
- Honnet, A. (2009). *Crítica del agravio moral. Patologías de la sociedad contemporánea*. Buenos Aires, Argentina: Ed. FCE.
- Illouz, E. (2007) *Intimidades congeladas. Las emociones en el capitalismo*. Buenos Aires, Argentina: Ed. Katz.

- Illouz, E. (2012). *Por qué duele el amor. Una explicación sociológica*. Buenos Aires, Argentina: Ed. Katz.
- Imilan, W. (2017). Performance. En Zunino Singh, D. (et al.) *Términos clave para los estudios de movilidad en América Latina*. Buenos Aires, Argentina: Ed.Biblos.
- Instituto Nacional de Estadística y Censos. (2012). *Primera Encuesta sobre Población Trans 2012: Travestis, Transexuales, Transgéneros y Hombres Trans. Informe técnico de la Prueba Piloto Municipio de La Matanza 18 al 29 de junio 2012*. Disponible en: https://www.indec.gob.ar/micro_sitios/WebEncuestaTrans/pp_encuesta_trans_set2012.pdf
- Instituto Nacional de Estadística y Censos. (2014). *Censo Nacional de Población, Hogares y Viviendas 2010. Censo del Bicentenario. Serie C. Población con dificultad o limitación permanente*. (1a ed.). Buenos Aires, Argentina. Disponible en: https://www.indec.gov.ar/ftp/cuadros/sociedad/PDLP_10_14.pdf
- Ingold, T. (2015). *Líneas. Una breve historia*. Barcelona, España: Ed. Gedisa.
- Jameson, F. (2012). *Posmodernismo. La lógica cultural del capitalismo avanzado*. Vol. I. Buenos Aires, Argentina: Ed. La marca editora.
- Jirón Martínez, P. (2009). Prácticas de movilidad cotidiana urbana: un análisis para revelar las desigualdades en la ciudad. En Farías, I. (et al.). *SCL: espacios, prácticas y cultura urbana*. pp. 176-189. Santiago de Chile, Chile: ARQ.Ediciones.
- Jirón Martínez, P. (2012). Transformándome en la <<sombra>>. En *Revista Bifurcaciones*. N°10, primavera. Chile.
- Jirón Martínez, P. (2017). Planificación urbana y del transporte a partir de relaciones de interdependencia y movilidad del cuidado. En Rico, M. N. y Segovia, O. (eds.). *¿Quién cuida en la ciudad? Aportes para políticas urbanas de igualdad*. pp. 45-430. Chile: Ed.CEPAL.
- Jirón Martínez, P. y Zunino Zinh, D. (2017). PRESENTACIÓN. Dossier. Movilidad Urbana y Género: experiencias latinoamericanas. En *Revista Transporte y Territorio*. N°16 (2017) –Enero/Junio, UBA. Disponible en: <http://revistascientificas.filo.uba.ar/index.php/rtt/article/view/3613>.
- Jirón Martínez, P. y Gómez, J. (2018). Interdependencia, cuidado y género desde las estrategias de movilidad en la ciudad de Santiago. *Tempo Social Revista de Sociología da USP*. Vol.30, N°2 mayo-ago. São Paulo.
- Jordán, R. y Simioni, D. (comp.). (1998). *Ciudades intermedias de América Latina y el Caribe: Propuestas para la gestión urbana*. CEPAL-MAE (Ministero degli Affari Esteri Cooperazione Italiana). Disponible en: https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/31024/1/S9800066_es.pdf.
- Kandel, E. (2012). *En busca de la memoria*. Barcelona, España: Ed. Katz.
- Kant, I. (2006)[1793]. *Teoría y práctica*. España. Ed. Tecnos.
- Kaufmann, V., Bergman, M. M. y Joye, D. (2004). Motility: Mobility as Capital. *International Journal of Urban and Regional Research*, 28, 4.

- Kaufmann, J. C. (2011). *Cuerpos de mujeres, miradas de hombres: Sociología de los senos desnudos*. Santiago, Chile: LOM Ediciones.
- Keeling, D. J. (2007). Transportation Geography-new regional mobilities. *Progress in Human Geography*, OnlineFirst. Recuperado de <http://phg.sagepub.com/content/early/2007/12/18/0309132507084400.extract>.
- Kessler, G. (2009). *El sentimiento de inseguridad. Sociología del temor al delito*. Buenos Aires, Argentina: Ed. Siglo XXI.
- Krüger, R. (2017). Transporte. En Zunino Singh, D. (et al.) *Términos clave para los estudios de movilidad en América Latina*. Buenos Aires, Argentina: Ed.Biblos.
- Lazo Corvalán, A. (2008). *Transporte, movilidad y exclusión. El caso de Transantiago en Chile*. Actas del X Coloquio Internacional de Geocrítica. Diez años de cambios en el mundo, en la geografía y en las ciencias sociales. Barcelona, 26 al 30 de mayo. Recuperado de <http://www.ub.edu/geocrit/-xcol/64.htm>.
- Lazo, A. y Contreras, Y. (2009) *Aproximación exploratoria al estudio de la movilidad cotidiana de las mujeres. El caso de La Pintana. Santiago de Chile*. Disponible en: <http://observatoriogeograficoamericalatina.org.mx/egal12/Geografiasocioeconomica/Geografiacultural/01.pdf>.
- Le Breton, D. (1999). *Las pasiones ordinarias. Antropología de las emociones*. Buenos Aires, Argentina: Ed. Nueva Visión.
- Le Breton, D. (2014). *Camina. Elogios de los caminos y la lentitud*. Buenos Aires, Argentina: Ed Waldhuter Editores.
- Le Breton, D. (2017). *Elogio del caminar*. (2° ed.). Madrid, España: Ed. Siruela.
- Le Corbusier. (1993). *Principios de urbanismo. (La Carta de Atenas)*. Buenos Aires, Argentina: Ed. Planeta-Agostini.
- Lefebvre, H. (1976). *Espacio y política. El derecho a la ciudad, II*. Barcelona, España: Ed. Península.
- Lefebvre, H. (2013). *La producción del espacio*. Madrid, España: Ed. Capitan Swing Libros.
- Levstein, A. y Boito, M. E. (Comp.). (2009). *De Insomnios y Vigilias en el Espacio Urbano Cordobés. Lectura sobre ciudad de Mis Sueños*. Córdoba, Argentina: CEA-CONICET-UNC-Universitas/Jorge Sarmiento Editor.
- Lezama, J. L. (2002). *Teoría social, espacio y ciudad*. México: Ed. El Colegio de México.
- Liberali, A. M., Vidal-Koppman, S. y Orduna, M. (2012). *“Movilidad y pobreza. Una prioridad para el área Metropolitana de Buenos Aires*. Buenos Aires, Argentina: CETAM.
- Linch, K. (1960). *The image of the city*. EE.UU.: The M.I.T. Press.
- Lindon, A. (2002). La construcción social del territorio y los modos de vida en la periferia metropolitana. En *Territorios 7*. pp. 27-41. Bogotá, Colombia.
- Litman, T. (2011) *Comprehensive Transport Planning Framework. Best Practices for Evaluating al Options and Impacts*. Victoria. Victoria Transport Policy Institute.

- Locke, J. (1978[1689]). *Segundo tratado sobre el Gobierno*. Sao Paulo, Brazil: Editorial Abril Cultural.
- Lorenzi, E. (2016). De la ciudad imaginada a la movilidad practicada: Participación social en las políticas de movilidad. En *Jornadas en Madrid- Ciudades en bicicleta. Persona.Ciudad.Bienestar*. Madrid, España: Ed. Ayuntamiento de Madrid.
- Maas, S. y Kuypers, J. A. (1974). *From thirty to seventy: a 40 year longitudinal study of adult life styles and personality*. Londres, Inglaterra: Jossey-Bass.
- Mallimaci, F. (dir.). (2013). *Atlas de las creencias religiosas en la Argentina*. Buenos Aires, Argentina: Ed. Biblos.
- Mandoki, K. (2008). *Prosaica 1. Estética cotidiana y juegos de la cultura*. México: Ed Siglo XXI.
- Mansilla, P. (2017). Accesibilidad y movilidad cotidiana. En Zunino Singh, D. (et al.) *Términos clave para los estudios de movilidad en América Latina*. Buenos Aires, Argentina: Ed.Biblos.
- Marcus, G. (2001). Etnografía en/del sistema mundo. El surgimiento de la etnografía multilocal. En *Revista Alteridades*, N° 22, pp.111-127, México.
- Marsili, B. (2011). *Transporte público con gestión estatal. El caso de la Semtur en Rosario*. Rosario, Argentina: Ed. Librería Juris.
- Mehndiratta, S. (2011). *Experiencias del Banco Mundial con respecto a la movilidad urbana*. En el Seminario Internacional del Transporte a la Movilidad Sostenible, 22 y 23 de Setiembre. Lima, Perú.
- Menéndez, E. (2002). *La parte negada de la cultura*. Barcelona, España: Ed. Bellaterra.
- Meny, I. y Thoenig, J. C. (1992) *Las Políticas Públicas*. Barcelona, España: Ed. Ariel.
- Miglierina, D. y Pereyra Iraola, V. (2017). Inmovilidad. En Zunino Singh, D. (et al.) *Términos clave para los estudios de movilidad en América Latina*. Buenos Aires, Argentina: Ed.Biblos.
- Montecinos, E. (2005). Los estudios de descentralización en América Latina: una revisión sobre el estado actual de la temática. *EURE*. 31(93), pp. 73-88. Disponible en: <http://www.scielo.cl/pdf/eure/v31n93/art05.pdf>.
- Montezuma, R. (2003). Ciudad y transporte. La movilidad urbana. En Balbo, Jordán y Simioni (comp.) *La ciudad inclusiva*. Chile: CEPAL.
- Montezuma, R. (2011). *Nuevos retos de la movilidad contemporánea*. En el Seminario Internacional del Transporte a la Movilidad Sostenible, 22 y 23 de Setiembre. Lima, Perú.
- Mosquera, R. (2014). Narrativas de la movilidad cotidiana: un caso de estudio en el barrio La Maternitat i San Ramon de Barcelona. En *Revista Periferia*, Número 19 (2), diciembre 2014. pp.101-123.
- Nakamura, R. (1987). The textbook policy process and implementation research. En *Policy Studies Review*, vol.7, No.1, September. pp.142-154.

- Nakayama, L., Marioni, S., Lonac, A. y Otero, A. (2005) Interacciones y efectos sobre el desarrollo local. El caso de San Martín de los Andes y el Parque Nacional Lanín. En *Aportes y Transferencias. Tiempo Libre, Turismo y Recreación*, 2005, N° I, pp. 11-34.
- Navas, C. (2017). *Testing collaborative accessibility-based engagement tools: Santiago de Chile Case (thesis)*. Massachusetts Institute of Technology.
- Navas, C. y Zegras, C. (2018). Participación en proyectos de transporte en América Latina con herramientas participativas: caso Santiago de Chile. En *Transporte y Desarrollo en América Latina*. Vol I, No. 1. Corporación Andina de Fomento.
- Olwig, K. (2002). Landscape, place, and the state of progress. En Stack, R. D. (ed.). *Progress: Geographical Essays*. Baltimore: MD: Johns Hopkins University Press.
- Orfeuill, J. P. (2004). *Transports, pauvretés et exclusions. Pouvoir bouger pour s'en sortir*. Francia: Editions de l'Aube.
- Ortner, S. (2014). *Antropología y teoría social. Cultura, poder y agencia*. Buenos Aires, Argentina: Ed. UNSAM EDITA.
- Oszlak, O. y O'Donnell, G. (1995). Estado y políticas estatales en América Latina: hacia una estrategia de investigación. [1981]. En *Redes*. Vol. 2, núm. 4, pp. 99-128. Universidad Nacional de Quilmes. Buenos Aires, Argentina.
- Paiva, H. (2015). Ciudad, movilidad espacial y sectores populares: una aproximación al Sistema Integrado de Transporte Metropolitano del Gran Posadas, Misiones, Argentina. En *Revista Transporte y Territorio*. UBA. pp. 149-169.
- Palma Arce, C. y Soldano, D. (2010). Capital espacial y movilidad cotidiana en la Región Metropolitana de Buenos Aires. Una propuesta analítica y empírica. En Rofman, A. (comp.). *Sociedad y territorio en el conurbano bonaerense: un estudio de las condiciones socioeconómicas y sociopolíticas de cuatro partidos: San Miguel, José C. Paz, Moreno y Morón*. Buenos Aires, Argentina: UNGS.
- Palma Arce, C. (2017). La movilidad vista desde los hogares. Condiciones de vida y capital espacial en la periferia noroeste de la Región Metropolitana de Buenos Aires. En Soldano (comp.). *Viajeros del conurbano bonaerense: una investigación sobre las experiencias de movilidad en la periferia*. Buenos Aires, Argentina: Ed. UNGS.
- Pattaroni, L., Thomas, M. P. y Kaufmann, V. (2009). *Habitat urbain durable pour les familles*. Technical report: LASUR-REPORT 2009-004. Lausanne:EPFL.
- Pecheny, M. (2002) Identidades discretas. En Arfuch (comp.). *Identidades, sujetos y subjetividades*. Buenos Aires, Argentina: Ed. Prometeo.
- Perec, G. (1999). *Especies de espacios*. Editorial Montesinos.
- Perret Marino, G. y Soldano, D. (2017) Aportes para un diálogo interdisciplinario. En Soldano (comp.) *Viajeros del conurbano bonaerense: una investigación sobre las experiencias de movilidad en la periferia*. Buenos Aires, Argentina: Ed. UNGS.

- Pico, A. (2015). *Evaluación de las políticas públicas de movilidad implementadas en la ciudad de Rosario desde el año 2011-2015*. En el marco del PID-ING494. UNR. Disponible en: <https://www.unr.edu.ar/noticia.php/9840/estudian-el-impacto-de-politicas-publicas-de-movilidad>.
- Peliowski, A. (2015). Mapa de lo público y lo privado. En *Revista Bifurcaciones*. Invierno. Santiago de Chile.
- Piglia, M. (2014). *Autos, rutas y turismo: El Automóvil Club Argentino y el estado*. Buenos Aires, Argentina: Ed. Siglo XXI.
- Piglia, M. (2017). Aeromovilidad. En Zunino Singh, D. (et al.) *Términos clave para los estudios de movilidad en América Latina*. Buenos Aires, Argentina: Ed.Biblos.
- Pinch, T. y Bijker, W. (2008). La construcción social de hechos y artefactos: o acerca de cómo la sociología de la ciencia y la sociología de la tecnología pueden beneficiarse mutuamente. En Thomas y Buch. *Actos, actores y artefactos. Sociología de la tecnología*. Buenos Aires, Argentina: Ed. Universidad Nacional de Quilmes.
- Pink, S. (et al.). (2019). *Etnografía digital. Principios y prácticas*. Madrid, España: Ed. Morata.
- Piovani J. (et al.). (2008), Producción y reproducción de sentidos en torno a lo cualitativo y lo cuantitativo en la sociología, Punto 4. En Cohen, N. y Piovani J. (comp.). *La metodología de la investigación en debate*. La Plata, Argentina: EUDEBA y EDULP.
- Preciado, B. (2002). *Manifiesto contrasexual*. España: Ed. Opera Prima.
- Pozueta Echavarri, J. (2000). *Movilidad y planeamiento sostenible: Hacia una consideración inteligente del transporte y la movilidad en el planeamiento y en el diseño urbano*. Madrid, España: Ed. Faster.
- Quintero Gonzalez, J. R. (2019). Desarrollo Orientado al Transporte Sostenible (DOTS). Una prospectiva para Colombia. *Bitácora Urbano Territorial*. Volumen 29, Número 3, pp. 59-68.
- Ragin, C. (2007). *La construcción de la investigación social. Introducción a los métodos y su diversidad*. Colombia: Ed. SAGE Publications.
- Rico, M. N. y Segovia, O. (eds.). (2017). *¿Quién cuida en la ciudad? Aportes para políticas urbanas de igualdad*. Chile: Ed.CEPAL.
- Rinesi, E. (1994) *Ciudades, teatros y balcones. Un ensayo sobre la representación política*. Buenos Aires, Argentina: Ed. Raradiso ediciones.
- Robert, K. (2017). Automovilidad. En Zunino Singh, D. (et al.). *Términos clave para los estudios de movilidad en América Latina*. Buenos Aires, Argentina: Ed.Biblos.
- Robin, S. y Ford, A. (2013). *Representación y participación democrática en los espacios locales*. Rosario, Argentina: Ediciones Del Revés.
- Rodriguez Tornquist, R. y Cruz, L. (2017). Transporte sostenible. En Zunino Singh, D. (et al.). *Términos clave para los estudios de movilidad en América Latina*. Buenos Aires, Argentina: Ed.Biblos.

- Rofman, A. (Comp.). (2010). *Sociedad y territorio en el conurbano bonaerense: un estudio de las condiciones socioeconómicas y sociopolíticas de cuatro partidos: San Miguel, José C. Paz, Moreno y Morón*. Buenos Aires, Argentina: UNGS.
- Romano, B. (2012). “VOY EN TREN...VOY EN BRT: Hacia la implementación de un proyecto de revitalización de la traza del ferrocarril provincial de Buenos Aires. En Liberali, A.M., Vidal-Koppman, S. y Orduna, M. *Movilidad y pobreza. Una prioridad para el área Metropolitana de Buenos Aires*. pp. 33-56. Buenos Aires, Argentina: CETAM.
- Rosanvallon, P. (2004). *El pueblo inalcanzable. Historia de la representación democrática en Francia*. México: Ed. Instituto Mora.
- Rousseau, J. J. (1985)[1762]. *El contrato social*. D.F., México: Editorial Mundos Unidos.
- Sabatier, P. y Jenkins-Smith, H. C. (1993). *Policy change and learning: An advocacy coalition approach*. Chicago, EE.UU: Boulder, CO: Westview Press.
- Sábato, H. (1998). *La política en las calles. Entre el voto y la movilización, Buenos Aires, 1862-1880*. Buenos Aires, Argentina: Ed. Sudamericana.
- Sabsay, L. (2002). La representación mediática de la identidad travestí de la identidad en el contexto de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. En Arfuch (comp.). *Identidades, sujetos y subjetividades*. Buenos Aires, Argentina: Ed. Prometeo.
- Sadlk-Khan, J. y Solomonow, S. (2016). *Streetfight. Handbook for an Urban Revolution*. (1ªed.). New York, EE.UU.: Viking.
- Salazar, G., Irarrázaval, F. y Fonck, M. (2017) Ciudades intermedias y gobiernos locales: desfases escalares en la Región de La Araucanía, Chile. En *Revista Latinoamericana EURE*. Vol. 43, N° 130 septiembre 2017. pp. 161-184.
- Salcido Serrano, M. del C. (2015). *Resistencia anticapitalista, ruptura epistémica y autonomía como proyecto*. Guadalajara, México: Ed. La casa del Mago.
- Sarmiento, C. y Clerc, J. (2016). *Guía DOTS para Comunidades Urbanas*. (2º ed.). CTS EMBARQ México. Disponible en: https://wrimexico.org/sites/default/files/GUIACOMUNIDADES_VF_NOV8.pdf
- Sautu, R. (2003). Capítulo 2: Todo es Teoría. En *Objetivos y Métodos de Investigación*. Buenos Aires, Argentina: Editorial Lumiere.
- Salerno, B. (2012) Un viaje por la movilidad cotidiana. El espacio entre el transporte y el individuo. *Perspectiva Geográfica*. Vol. 17, Enero/Diciembre, pp. 213-232.
- Sassen, S. (1991). *The Global City: New York, London, Tokyo*. Princeton, EE-UU: Princeton University Press.
- Sassen, S. (2010). *Territorio, autoridad y derecho. De los ensamblajes medievales a los ensamblajes globales*. Madrid, España: Ed. Katz.
- Sassen, S. (2013). *Inmigrantes y ciudadanos. De las migraciones masivas a la Europa fortaleza*. España: Ed. Siglo XXI.

- Schneewind, J.B. (2009). *La invención de la autonomía*. México D.F., México: Ed. Fondo de Cultura Económica.
- Scribano, A. (Comp.). (2007). *Mapeando Interiores. Cuerpo, Conflicto y Sensaciones*. Argentina: CEA-UNC.
- Scribano, A. (2009). *Estudio sobre teoría social contemporánea: Baskhar, Bourdieu, Giddens, Habermas y Melucci*. Buenos Aires, Argentina: Ediciones Ciccus.
- Scribano, A. (2009). Introducción. En Levstein y Boito. (Comp.). *De Insomnios y Vigilias en el Espacio Urbano Cordobés. Lectura sobre ciudad de Mis Sueños*. Córdoba, Argentina: CEA-CONICET-UNC-Universitas/Jorge Sarmiento Editor.
- Seamon, D. (1979). *A geographic of the Lifeworld: Movement, rest and encounter*. Londres: Croom Helm.
- Semán, P. (2010). Diferencia y transversalidad en la religiosidad de los sectores populares. En *Apuntes de investigación*. N° 18. pp. 71-107.
- Sennett, R. (1997). *Carne y piedra: el cuerpo y la ciudad en la civilización occidental*. Madrid, España: Ed. Alianza.
- Sennett, R. (2002). *El declive del hombre público*. (1° ed.). Barcelona, España: Ediciones de Bolsillo.
- Sennett, R. (2006). *La cultura del nuevo capitalismo*. (1° ed.). Barcelona, España: Editorial Anagrama.
- Sahlins, M. (1981). *Historical Metaphors and Mythical Realities: Structure in the Early History of the Sandwich Islands Kingdom*. University of Michigan Press.
- Sheller, M. y Urry, J. (2004). *Tourism Mobilities Places To Play, Places In Play*. London, Routledge.
- Sheller, M. y Urry, J. (2006). The new mobilities paradigm. En *Environment and Planning A*. Vol. 38, pp. 207-226.
- Shesterov, E. y Drozdova, I. (2017). Elaboration of a coordinated transport system in course of territorial planning of urban areas development. En *Transportation Research Procedia*. 20. pp 608-612. Disponible en: <https://doi.org/10.1016/j.trpro.2017.01.098>.
- Sibila, P. (2008). *La intimidad como espectáculo*. Buenos Aires, Argentina: Ed. Fondo de Cultura Económica.
- Silva, R., Gaete, M., y Campos, L. (2019). Inclusividad y arquitectura. Perspectivas actuales sobre una relación incipiente. En *Revista AUS [Arquitectura / Urbanismo / Sustentabilidad]*. N° 25-10, pp.62-67.
- Small, K. (2001) *Urban transport economics*. Psychology Press.
- Simmel, G. (1988). La metrópolis y la vida urbana. En Bassols (et al.). (comp.). *Antología de Sociología Urbana*. Mexico: Ed. UNAM.
- Soldano, D. (2008). Vivir en territorios desmembrados: un estudio sobre la fragmentación socio-espacial y las políticas sociales en el área metropolitana de Buenos Aires (1990-2005). En *Procesos de urbanización de la pobreza y nuevas formas de exclusión social: los retos de las*

- políticas sociales de las ciudades latinoamericanas del siglo XXI*. Bogotá, Colombia: Ed. CLACSO-Siglo del hombre.
- Soldano, D. (2017). Investigar la movilidad. Condiciones prácticas e imaginarios. En Soldano, D. (comp.). *Viajeros del conurbano bonaerense: una investigación sobre las experiencias de movilidad en la periferia*. Buenos Aires, Argentina: Ed. UNGS.
- Soldano, D. (comp.) (2017). *Viajeros del conurbano bonaerense: una investigación sobre las experiencias de movilidad en la periferia*. Buenos Aires, Argentina: Ed. UNGS.
- Soldano, D. y Perret Marino, G. (2015). Paisaje cultural y movilidad cotidiana en el Conurbano Bonaerense. Aportes para investigar la desigualdad. En *VIII Jornadas de Sociología. Reconfiguración de las desigualdades en la Argentina actual: procesos, escalas y dimensiones*. pp. 20-43. Universidad Nacional de General Sarmiento, 29 y 30 de abril de 2015.
- Soldano, D. y Perret Marino, G. (2017), Movilidad y subjetividad. Viajes y experiencias del espacio en los bordes de la ciudad. En Soldano, D. (comp.). *Viajeros del conurbano bonaerense: una investigación sobre las experiencias de movilidad en la periferia*. Buenos Aires, Argentina: Ed. UNGS.
- Sorre, M. (1957). *Rencontres de la géographie et de la sociologie*. Paris, Francia: Ed. M. Rivière.
- Spradley, J. (1979) *The Ethnographic Interview*. Nueva York: Holt, Rinehart and Winston.
- Steffens, K. (2013). *Urbanismo táctico 3. Casos latinoamericanos*. Ed. Creative Commons.
- Stewart, A. (2017). Mapping transit accessibility: Possibilities for public participation. *Transportation Research Part A*. Disponible en: <https://doi.org/10.1016/j.tra.2017.03.015>.
- Subirats, J. (1992). *Análisis de políticas públicas y eficacia de la administración*. España: Ed. Ministerios para las Administraciones Públicas.
- Tapia, S. (2018). <<No me agrada viajar>>. Moverse en la ciudad como desafío cotidiano para jóvenes de barrios populares de Buenos Aires. *Última Década*. N°48, julio 2018, pp. 201-233.
- Tarducci, M. (2001). Estudios feministas de religión: una mirada muy parcial. En *Cadernos pagu*. January (16), pp. 97-114.
- Tyler, N. (2002). *Accessibility and the bus system. From concepts to practice*. London, Gran Bretaña: Thomas Telford.
- Tironi, M. y Valderrama, M. (2018). El caminar idiótico en la Smart City: La experiencia urbana más allá de su cuantificación. En Tironi, M. y Mora, G. *Caminando. Práctica, corporalidad y afectos en la ciudad*. Santiago, Chile: Ed. Universidad Alberto Hurtado.
- Tironi, M. y Mora, G. (2018) *Caminando. Práctica, corporalidad y afectos en la ciudad*. Santiago, Chile: Ed. Universidad Alberto Hurtado.
- Thomas, H. y Buch, A, (2008). *Actos, actores y artefactos. Sociología de la tecnología*. Buenos Aires, Argentina: Ed. Universidad Nacional de Quilmes.

- Trevignani, V. y Videgain, K. (2016). .Explorando emociones en cuentos escritos por niños sobre la escuela, la familia y el barrio. En Ariza (coord.). *Emociones, afectos y Sociología. Dialogos desde la investigación social y la interdisciplina*. Mexico: Ed.UNAM.
- Turner, V. (1988). *The Anthropology of Perfomance*. New York: PAJ.
- Urry, J. (2000). *Sociology beyond societies: Mobilities for the twenty-first century*. London: Routledge.
- Valenti Nigrini, G. y Flores Llanos, U. (2009). Ciencias sociales y políticas públicas. En *Revista Mexicana de Sociología* [online]. Vol.71, Diciembre, pp.167-191.
- Vasconcello, M. (2015). *Transporte urbano y movilidad. Reflexiones y propuestas para países en desarrollo*. Buenos Aires, Argentina: Ed. UNSAM Edita.
- Vergès, F. (2005). Deambular y escribir. En Arfuch (comp.). *Pensar este tiempo. Espacios, afectos, pertenencias*. Buenos Aires, Argentina: Ed. Paidós.
- Viotti, N. (2011). La literatura sobre las nuevas religiosidades en las clases medias urbanas. Una mirada desde Argentina. *Revista Cultura y Religión*. Vol. V, N° 1, junio, pp. 4-17.
- Wacquant, L. (2015). Reubicar la gentrificación: clase trabajadora, ciencia y Estado en la reciente investigación urbana. En *El mercado contra la ciudad. Sobre globalización, gentrificación y políticas urbanas*. Madrid, España: Observatorio Metropolitano de Madrid.
- Walker, C. (1998) Feminización de la pobreza en las ciudades. En Booth, Darke y Yeandle (eds.). *La vida de las mujeres en las ciudades. La ciudad, un espacio para el cambio*. España: Ed. Narcea Ediciones.
- Weber, M. (1976). *Economía y sociedad*. México D.F., México: Editorial Fondo de Cultura Económica.
- Weber, M. (1987). *La ciudad*. Madrid, España: Ediciones de la Piqueta.
- Westerkamp, H. (2014). Paisaje sonoro de ciudades. En *Bifurcaciones, Revista de estudios culturales urbanos*. N°17. Invierno 2014. Junio-Agosto. Disponible en: <http://www.bifurcaciones.cl/2014/07/numero-017/>.
- Widmer, E. y Schneider, N. F. (2006). State-of-the-Art of Mobility Research. A Literature Analysis for Eight Countries. *Job Mobilities Working Paper*. 2006-1. EE.UU.: Job Mob and Fam Lives.
- Wirth, L. (1962[1938]), *El urbanismo como modo de vida*. Buenos Aires, Argentina: Ediciones 3.
- Witter, R. (2010). *Public urban transport, travel behaviour and social exclusion - The case of Santiago de Chile*. 12th World Conference on Transport Research (WCTR). Lisbon. 11-15 de Julio. 2010.
- Zunino, H. M. (2000). La «Teoría de la estructuración» y los estudios urbanos. ¿Una aproximación innovadora para estudiar la transformación de ciudades?. En *Scripta Nova*, Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales. Universidad de Barcelona N° 69 (74). Disponible en: <http://www.ub.edu/geocrit/sn-69-74.htm>.

- Zunino, H. M. (2005). Construyendo ciudad desde lo local en lo global: El caso del Proyecto Ribera Norte, Concepción, Chile. En *Scripta Nova*, Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales. Universidad de Barcelona Vol. IX, núm. 194 (86).
- Zunino, H. M. (2006). Power Relations in Urban Decision-making: Neo-liberalism, 'Techno-politicians' and Authoritarian Redevelopment in Santiago, Chile. En *Urban Studies*. Vol. 43-September.
- Zunino Singh, D. (2014). Meaningful Mobilities: The Experience of Underground Travel in the Buenos Aires Subte (1913-1944). *Journal of Transport History*. Vol. 35, N°1, pp. 97-113.
- Zunino Singh, D. (2017). Ritmo/ritmoanálisis. En *Términos clave para los estudios de movilidad en América Latina*. Buenos Aires, Argentina: Ed.Biblos.
- Zunino Singh, D. Giucci, G. y Jirón, P. (eds.). (2017). *"Términos clave para los estudios de movilidad en América Latina"*. Buenos Aires, Argentina: Ed.Biblos.

Normativa utilizada y consultada

- Ordenanza 7627/2003 (Ciudad de Rosario).
- Ordenanza 8844/2011 (Ciudad de Rosario).
- Ordenanza 8863/2011 (Ciudad de Rosario).
- Ordenanza 8892/2011 (Ciudad de Rosario).
- Ordenanza 8864/2011 (Ciudad de Rosario).
- Ley Nacional N° 26.206.

Fuentes Documentales utilizadas y consultadas

- Banco Mundial. Documento Informativo del Proyecto AR-GEF Sustainable and Transport and Air Quality Project. Consultado en: <http://documents1.worldbank.org/curated/en/350221468212680490/pdf/P1140081AR1GEF1raisal0Stage19116rev.pdf>
- Comisión de Elaboración del Plan Integral de Movilidad (CEPIM). (2017). *Plan de Movilidad Cotidiana Urbana. Parte 1*. Argentina: Ed. Secretaria de Transporte y Tránsito de la Municipalidad de Córdoba.
- Ente de la Movilidad de Rosario. (2013). *Transporte Urbano de Pasajeros. Guía de Recorridos*. Rosario, Argentina.
- Ente de la Movilidad de Rosario. (2014 a). *2014 PIM. Plan Integral de Movilidad. Avances de obras y Proyectos*. Rosario, Argentina.
- Ente de la Movilidad de Rosario. (2014 b). *ENTE DE LA MOVILIDAD ROSARIO MOBILITY ENTITY*.
- Ente del Transporte Rosario. (2007). *Manual de manejo ambiental y social para la Ciudad de Rosario*. Consultado en World Bank Document:

- <http://documents1.worldbank.org/curated/en/693721468206068892/pdf/E19560v30manejo1ambiental1social1rosario.pdf>
- Ente del Transporte Rosario. (2007 a) *EXTENSION TROLEBUS. Desde Riobamba y Beruti hasta Grandoli y Lamadrid*. Consultado en Word Bank Document: <http://documents1.worldbank.org/curated/en/600821467997037981/pdf/E19560v1100ros1tension1trolebus1gef.pdf>
- Ente del Transporte Rosario. (2010). *Hacia una nueva cultura de Movilidad Sustentable. El ciudadano como unidad de medida en la planificación de la movilidad*. Rosario, Argentina.
- Ente del Transporte Rosario. (2011a). *Pacto de Movilidad Rosario*. Rosario, Argentina.
- Ente del Transporte Rosario. (2011b). *Plan Integral de Movilidad Rosario (PIM)*. Rosario, Argentina.
- Ente del Transporte Rosario. (2011c) *Plan Integral de Movilidad Rosario. Componente Participativo*. Rosario, Argentina.
- Ente del Transporte Rosario. (2011d) *Encuesta de Origen/Destino 2008. Movilidad en el Área Metropolitana Rosario*. Rosario, Argentina.
- Ente del Transporte Rosario. (2011e) *El ETR en movimiento*. Rosario, Argentina.
- Instituto de Estudios de Transporte (IET). (2010a) *Análisis y discusión del Plan Integral de Movilidad Urbana de la Ciudad de Rosario. Tomo I*. Diciembre. Rosario, Argentina: Facultad de Ciencias Exactas, Ingeniería y Estadística-UNR.
- Instituto de Estudios de Transporte (IET). (2010b) *Análisis y discusión del Plan Integral de Movilidad Urbana de la Ciudad de Rosario. Tomo II-Anexos*. Diciembre. Rosario, Argentina: Facultad de Ciencias Exactas, Ingeniería y Estadística-UNR.
- Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo México. (2012). *Planes Integrales de Movilidad. Lineamientos para una movilidad urbana sustentable*. México: Ed. TPTD México.
- OCDE. (1995) *Urban travel and sustainable development. European Conference of Ministers of Transport*. Paris: OCDE.
- Municipalidad de Rosario (MR). (1998). *Plan Estratégico Rosario*. Disponible en: https://www.rosario.gob.ar/web/sites/default/files/per_1998.pdf.
- Municipalidad de Rosario (MR). (2008) *Plan Rosario Metropolitana. Estrategias 2018 (PER+10)*. Disponible en: <https://www.rosario.gov.ar/web/sites/default/files/perm.pdf>.
- Municipalidad de Rosario (MR). (2011) *Plan Urbano Rosario 2007-2017*. Disponible en: https://www.rosario.gob.ar/ArchivosWeb/pur/pur_i_ii.pdf.
- Municipalidad de Rosario (MR). (2013). *Hacia el CIOR 2015. Hacia el Centro de Monitoreo de la Movilidad. Municipalidad de Rosario*.
- Municipalidad de Rosario (MR). (2018) *Plan Estratégico Rosario 2030*. Disponible en: https://www.rosario.gob.ar/ArchivosWeb/libro_rosario_2030.pdf.