

Ciudad, cuerpo y movimiento.

Hacia una antropología de la movilidad urbana

Ramiro Segura

Introducción

El presente artículo aborda las relaciones entre cuerpo y ciudad a partir de un acercamiento antropológico a la experiencia cotidiana de la movilidad urbana. No se trata únicamente de reconocer que el cuerpo (y, más específicamente, su sistema circulatorio) ha sido una de las imágenes más poderosas para pensar y diseñar la ciudad moderna, sino también problematizar el lugar de la movilidad cotidiana en la experiencia corporal de la ciudad: los desplazamientos, las distancias y las velocidades involucradas en ella; las interacciones sociales, los conflictos y los estigmas que se despliegan en el diario andar y habitar la ciudad; en fin, las distintas modalidades de andar que se despliegan en la ciudad.

Tradicionalmente las ciencias sociales han enfatizado la posición y el estatismo, minimizando la importancia de los movimientos sistemáticos de las personas vinculados con el trabajo, la vida familiar, el ocio, la cultura, la religión y la política (Sheller & Urry, 2006). Los lineamientos de este artículo, en cambio, entienden la movilidad cotidiana como lugar metodológico para conocer las diversas y desiguales formas de vida urbanas, proceso que crecientemente consiste en integrar la movilidad espacial en la vida diaria, hasta el punto en que esta queda vertebrada por aquella.

Movilidad, entonces, no se reduce a movimiento (trayecto que conecta dos puntos) sino que remite a una práctica social que involucra dimensiones corporales, interaccionales, simbólicas y afectivas, desigualmente vividas en relación con la clase, el género, la edad y la etnia, entre otras dimensiones de la desigualdad y la diferencia.

Ciudad, cuerpo, movimiento

La pregunta por la movilidad cotidiana urbana nos coloca ante una paradoja en el campo de los estudios urbanos: mientras por un lado la promoción del movimiento (especialmente de la circulación) ha estado en el centro de la planificación urbana, por el otro el análisis de los fenómenos urbanos ha sido generalmente estático, describiendo la vida de las personas trascurriendo en localidades fijas (Jirón, Lange & Bertrand, 2010).

La preocupación por la circulación en el campo del urbanismo se conecta de manera directa con las concepciones de cuerpo de la Ilustración que tienen su origen en la obra de William Harvey *De motu cordis* (1628) y con las concepciones liberales de la economía política del capitalismo, para las cuales la *Riqueza de las naciones* de Adam Smith (1776) constituye uno de sus hitos fundacionales. En su magistral obra *Carne y piedra* Richard Sennett (1997) estableció las filiaciones históricas, culturales y políticas entre estos campos a primera vista separados: fisiología del cuerpo humano, economía capitalista y planificación urbana. La imagen propuesta por Harvey del cuerpo humano como un sistema circulatorio integrado por el corazón, las arterias y las venas cuya salud descansaba en la circulación continua de la sangre no solo alteró los cánones de la ciencia médica basada desde los griegos en los calores corporales, sino que también coincidió con el nacimiento del capitalismo moderno y el posterior énfasis de Adam Smith en la relevancia de la libre circulación de las mercancías y los factores productivos para el desarrollo económico. Fueron precisamente estas ideas las que se volcaron en una planificación urbana preocupada desde entonces por la circulación tanto de las mercancías y de los individuos como del aire, los servicios, la basura y los desechos. Más aún, esta articulación entre cuerpo, economía y ciudad a partir de la noción compartida de circulación contribuyó “a la gran transformación social que denominamos individualismo. El individuo moderno es, por encima de todo, un ser humano móvil” (Sennett, 1997: 273-274). Y precisamente en ese moverse libremente (condición de posibilidad del capitalismo y rasgo arquetípico de la modernidad urbana) Sennett encuentra el germen de la disminución de la percepción sensorial, el interés por los lugares y por la gente tematizado por gran parte de la crítica cultural de la ciudad que se remonta, por lo menos, a los tempranos ensayos de Simmel (2001) y su señalamiento de la actitud *blasée* del urbícola producto de la multiplicidad de estímulos a los que se encuentra expuesto y del impacto homogeneizador de la economía monetaria.

Sin embargo, de manera simultánea los estudios urbanos (como la mayor parte de las ciencias sociales) han sido a-móviles, priorizando las posiciones sociales y espaciales, describiendo a los actores fijos a un determinado lugar. En efecto, la larga tradición de estudios socio-antropológicos que se inicia con la Escuela de Chicago en los años 20 del siglo pasado propugnó por un abordaje ecológico de la ciudad, que se tradujo en la conocida imagen propuesta por Robert Park (1999) de la ciudad como un mosaico de mundos que se tocan y coexisten pero no se interpenetran, la cual derivó en el abordaje etnográfico de cada una de las estelas que componen ese mosaico como “regiones morales” autónomas: barrios obreros, grupos de delinquentes, bandas juveniles, colectividades migrantes. En el caso específico de la antropología urbana, además, también pesaron en la adopción de esta estrategia de construcción del objeto ciertos mandatos disciplinares que podríamos sintetizar en la doble exigencia de exotismo (¿cómo estudiar a nuestros vecinos?) y de totalidad (¿cómo estudiar etnográficamente una ciudad?), que se tradujeron en abordajes antropológicos aplicando los criterios de residencia (barrios) y/o etnicidad (migrantes). No solo no se tematizó la movilidad cotidiana de estos actores “atados” a su lugar sino que, como remarcó De la Pradelle (2007), esta “etnologización de la vida urbana” llevó a que la ciudad desapareciera como objeto de reflexión y de indagación.

Por supuesto, cuestionar la ausencia de preocupación por la movilidad cotidiana en la experiencia de la ciudad no supone impugnar mecánicamente un rico conjunto de conceptos analíticos todavía fecundos. La pregunta por los desplazamientos no busca contraponer teorías “sedentaristas” de la vida social con una nueva “gran narrativa” basada en metáforas “nomádicas” o “líquidas”, sino analizar cómo se articulan y combinan las posiciones, las distancias y los desplazamientos en la vida urbana (Segura, 2012). Antes que dicotomías y oposiciones estáticas entre lugar y flujo o habitar y movilidad debemos indagar su articulación como vía para conocer las formas de vida urbanas, es decir, el “proceso consistente en integrar crecientemente la movilidad espacial en la vida cotidiana, hasta un punto en que ésta queda vertebrada por aquella” (Delgado, 1999: 23). Se trata, entonces, de reconocer la cualidad contemporánea de habitar en movimiento (Urry, 2007: 11).

Sentidos y ambivalencias de la movilidad

El término movilidad involucra una pluralidad de sentidos ambivalentes. En el libro *Mobilities*, John Urry (2007) agrupó estos sentidos en cuatro ejes. En

primer lugar, la movilidad puede ser una capacidad o cualidad de las personas o de los objetos valorada generalmente en términos positivos: ser móvil. En segundo lugar, movilidad se asocia en algunos usos a multitud, temida precisamente por su movilidad indiscrutable. Así, movilidad adquiere aquí una valoración negativa. En tercer lugar, en sus usos sociológicos habituales movilidad remite a las trayectorias ascendentes y descendentes de los agentes en la estructura social, o sea, una movilidad vertical. Por último, el término refiere a la movilidad geográfica que incluye desde migraciones internacionales en un extremo hasta desplazamientos cotidianos en el otro; se trata así de una movilidad horizontal.

De esta manera, nos encontramos ante sentidos positivos y negativos de la movilidad, así como también ante movilidades verticales y horizontales. Estos pares de oposiciones dan lugar a diversas (y cambiantes) articulaciones entre ellos, abriendo una variedad de problemas a investigar en la ciudad. Por un lado, la movilidad cotidiana puede ser una práctica valorada de manera positiva o negativa, dependiendo de quiénes, dónde y para qué se movilizan. Sabemos, por ejemplo, que al mismo tiempo que la planificación urbana se preocupaba por agilizar la movilidad de las mercancías y los individuos, se esforzaba por inhibir y desarticular las movilizaciones colectivas. En la misma dirección, son sobrados los casos que muestran la valoración socialmente diferencial de la presencia de personas en el espacio urbano según la clase, la etnia, la edad y el género, entre otras dimensiones. Por otro lado, se abre el interrogante de la relación entre las movilidades vertical y horizontal. ¿Qué tipo de relación se establece entre ambas? Parece bastante claro que no hay una respuesta automática a esta pregunta. La alta movilidad puede ser un rasgo compartido por la experiencia urbana de personas de distintas clases sociales (aunque en términos estadísticos las clases altas se mueven más y construyen una escala geográfica más amplia) y, por lo mismo, puede ser motivo de ascenso o descenso social. Y otro tanto ocurre con la inmovilidad. Entre la “inmovilidad forzada” y las distintas formas de “movilidad obligada” (Urry, 2002) se despliegan en la ciudad diversas formas de movilidad cotidiana, accesos al espacio público, a recursos y a relaciones sociales que se vinculan de manera no lineal con la movilidad social.

Quizás la respuesta a la pregunta sea difícil precisamente porque la movilidad como práctica incluye no solo las distancias recorridas diariamente sino también los medios y las condiciones en que se realiza el desplazamiento y las experiencias cotidianas que dichos desplazamientos involucran. Sennett (1997) ha señalado

que tanto la planificación urbana moderna, con sus líneas rectas primero y sus autopistas después, como el diseño de medios de transporte como el ferrocarril y el automóvil, mediante el énfasis en reducir el tiempo, eliminar obstáculos e incrementar el confort y el placer del viajero, han favorecido la indiferencia por los lugares que se atraviesan, incrementando de este modo la pasividad del viajero. Precisamente lo opuesto ocurre habitualmente con los habitantes de bajos recursos, para quienes desplazarse supone múltiples esfuerzos y en los cuales podríamos pensar que el cuerpo “siente” y “aprende” la distancia física (y social) que lo separa de bienes y servicios fundamentales para vivir. En esta dirección Bourdieu (2002) ha sostenido que la ubicación en el espacio de la ciudad y las distancias que se deben recorrer traducen las posiciones y las distancias sociales. La incorporación de las estructuras del orden social se realizaría en gran medida a través de la experiencia prolongada e indefinidamente repetida de las distancias espaciales que se afirman en distancias sociales y a través de los desplazamientos y movimientos del cuerpo que esas estructuras sociales, convertidas en estructuras espaciales, organizan y califican. Por otro lado, además de la clase social, debemos introducir dimensiones transversales como género, edad y etnia, límites sociales que se intersectan en la vida urbana y que impactan en las formas de moverse y experimentar la ciudad (Caggiano & Segura, 2013).

Movilidad cotidiana y desigualdad: un ejercicio de antropología de la movilidad

Por lo expuesto hasta aquí, la traducción espacial de las desigualdades sociales debería pensarse, entonces, no solo en términos de “enclaves fijos”, sino también de “gradientes móviles” (Jirón, 2009) diferenciales que posibilitan u obturan el acceso, la permanencia y el disfrute de la ciudad, sus bienes y sus oportunidades.

En tanto la vida urbana se encuentra vertebrada por la movilidad, esta tiene un peso específico en la calidad de aquella. Siguiendo a Jirón, Lange y Bertrand (2010) entendemos que la movilidad cotidiana urbana constituye una práctica social de desplazamiento diario a través del tiempo y del espacio urbano que permite el acceso a actividades, personas y lugares. De esta definición se desprenden tres características constitutivas: su carácter co-presencial, su cualidad espacio-temporal y su rol en la accesibilidad.

Así, una antropología de la movilidad cotidiana consistiría en observar y registrar el acceso a prácticas, relaciones y lugares según las barreras económicas,

físicas, organizacionales, temporales y tecnológicas, entre otras, que surgen en dicha práctica y que varían según los espacios y los actores involucrados (Jirón, Lange & Bertrand, 2010). En este sentido, en base a los datos producidos en el trabajo de campo etnográfico en un barrio pobre de la periferia de la ciudad de La Plata se ejerció un abordaje antropológico de la movilidad. A partir del mismo fue posible registrar que personas que comparten una condición socio-económica y una posición espacial común presentan diferencias significativas en lo relativo tanto a sus movimientos cotidianos como a sus lógicas de circulación (Kessler, 2004) por la ciudad.¹

La importancia de moverse: salidas instrumentales

En términos generales, lo primero que se identificó es la centralidad que tiene la *práctica del salir*, es decir, el desplazamiento hacia fuera del barrio, en las estrategias de aprovisionamiento (Hannerz, 1986). El barrio no es un ámbito autónomo ni autosuficiente, por lo que sus residentes deben salir para obtener un conjunto de bienes y servicios fundamentales para la reproducción de la vida. En otro trabajo (Segura, 2009) se propuso la ecuación “recursos hacia afuera, vínculos hacia adentro” como una fórmula que condensaba esquemática y parcialmente la vida en barrios populares, tensada entre una multiplicidad de fuerzas que empujan hacia el aislamiento, por un lado, y la movilidad como práctica fundamental en las estrategias implementadas para sobrevivir, por el otro. Se trataba de una fórmula esquemática y parcial por dos motivos. En primer lugar, no todos los recursos para vivir se obtienen fuera del barrio ni se sale únicamente en búsqueda de recursos. No obstante esto, la mayor parte de los desplazamientos por la ciudad consisten en *salidas instrumentales* (Grimson, 2009): se sale por algo puntual y específico (ir a trabajar, acceder a la educación y la salud, realizar trámites), lo que supone un gran esfuerzo en términos económicos, temporales y corporales por la escasez de dinero, las grandes distancias y la mala calidad de los medios de transporte. En segundo lugar, la posición social de los actores barriales impacta en los desplazamientos cotidianos. Para comprender la movilidad por la ciudad se debe mirar la cambiante articulación entre condición laboral, género

¹ En este artículo abordaremos exclusivamente la movilidad de actores que residen en un barrio segregado. En este momento se encuentra en curso un proyecto que busca aplicar los conceptos aquí desarrollados a actores sociales de distintas clases sociales que residen en el “corredor sur” del Área Metropolitana de Buenos Aires.

y edad, entre otras dimensiones, que influyen tanto en el conocimiento de la ciudad como en las territorialidades cotidianas de las personas en la ciudad.

Relaciones de género e itinerarios urbanos

Como la razón fundamental para salir del barrio se vincula con el aprovisionamiento, la ocupación de los sujetos es fundamental para comprender sus desplazamientos. Personas como Carlos (trabaja en la construcción) y Javier (se dedica al cartoneo) sostienen lo mismo que Víctor (electricista): “voy al centro todos los días”.

Sin embargo, además de la situación en el mercado de trabajo, las relaciones de género ayudan a comprender las lógicas de circulación por la ciudad.

Mientras la mayoría de los varones adultos *salen del barrio hacia sus trabajos*, caracterizados por la informalidad y la baja calificación, las mujeres (independientemente de su relación con el mercado de trabajo) se encargan de la *reproducción del espacio doméstico*, lo cual implica también la movilidad cotidiana hacia la escuela, el hospital y el comedor, e influye en sus posibilidades en el mercado de trabajo.

Cómo se combinan las actividades y los roles depende tanto de los arreglos familiares como del curso de vida. En este sentido, la historia de Azucena nos permite observar la variación temporal en su movilidad cotidiana. Ella trabajó junto con su madre en las quintas de Arana “desde los 12 años (...) cosechando chaucha, curando las flores del tomate, cosechando berenjena”. En esa época “salía en bicicleta a las seis de la mañana, antes de que amanezca, me llevaba algo de comer y venía a la noche, re cansada, a dormir, me bañaba, me dormía y al otro día lo mismo”. Después conoció a su actual marido “acá, en el barrio” y dejó de trabajar. Actualmente, mientras su marido “sale a las siete y vuelve a las seis de la tarde, todos los días de lunes a sábado”, Azucena describe su cotidiano:

Estoy juntada hace seis años y medio, *siempre estuve acá en mi casa*, de mi casa a la casa de mi mamá, de la casa de mi mamá a la casa de mi suegra, la casa de mamá a media cuadra y la casa de mi suegra a una cuadra y media (...) una vez a la semana voy al comedor, trabajo ahí porque tengo un plan que me dieron ellos, voy ahí y charlo porque vienen madres que se acercan.

Mónica combina sus tareas en el comedor con el trabajo en las quintas, en

un vivero en Arana junto a su marido. A diferencia de su esposo, que trabaja toda la semana, ella va al vivero “dos o tres días a la semana”. Él va y viene del trabajo “todos los días en bicicleta”. Mónica cuenta su día:

Me levanto, me voy a trabajar, vuelvo, vengo a mi casa, hago para comer [su marido regresa a almorzar] y después me voy a trabajar. A las seis y media de la tarde entro a la escuela y hasta las nueve de la noche no vuelvo a mi casa.

Se delinea una lógica barrial cotidiana: los varones salen temprano para trabajar y regresan al barrio por la tarde; las mujeres se ocupan de la reproducción doméstica, que para muchas implica grandes desplazamientos, y sostienen diversas instancias barriales como el comedor, además del rol de muchas de ellas en el mercado laboral. Por supuesto, también existen variaciones en la movilidad de las mujeres. Mientras que desde que se casó Azucena “no sale mucho”, cuida de la casa y realiza la contraprestación del plan en un comedor del barrio, Ester es una militante social y referente de un comedor que señala: “casi siempre estoy en el centro, porque *si no me muevo* esto no funciona”.

De todos modos, más allá de las variaciones —de las que las experiencias de Azucena en cuanto ama de casa y Ester con su rol clave en la trama política del barrio quizás sean posiciones extremas—, las relaciones de género se traducen en itinerarios claramente diferenciados entre varones y mujeres. Mientras los primeros realizan *itinerarios lineales* del tipo casa-trabajo-casa, podríamos describir los itinerarios femeninos como *no lineales o múltiples*, en tanto deben hacer compatibles diversos requerimientos (domésticos, laborales, etc.). Así, el almacén, el comedor, la escuela y la salita son espacios específicamente femeninos, puntos a partir de los cuales las mujeres organizan cognitivamente el resto de la morfología urbana (Delgado, 2007: 238) y ordenan sus andares, con itinerarios del tipo casa-escuela-trabajo-escuela-almacén-casa, o casa-salita-casa-escuela-casa.

El encierro y los múltiples sentidos del salir

Desde una perspectiva feminista, Teresa del Valle (2000) llamó la atención acerca de la necesidad de distinguir entre interior-exterior y privado-público, remarcando que no existe necesaria correspondencia entre ambos órdenes: muchas veces la mujer sale de la casa y sus roles en el exterior reafirman su

pertenencia al espacio interior. En una dirección similar, en su investigación sobre movilidad cotidiana en Santiago de Chile, Paola Jirón (2009) mostró que la accesibilidad limitada a la ciudad para los grupos de menores ingresos se traduce habitualmente en la sensación de estar encarcelados, experiencia que se refuerza para las mujeres con el mantenimiento de roles tradicionales de género.

Esta experiencia del “encierro” en un contexto donde la movilidad es importante para la reproducción de la vida (salidas instrumentales) se pone de manifiesto cuando los actores relatan prácticas (excepcionales) ligadas al consumo, al ocio y la política. De esta manera, una experiencia cotidiana confinada al espacio barrial como la de Azucena contrasta con sus excepcionales paseos por “la ciudad”, la cual le disgusta por “el tema del tráfico, que es peligroso para el que va caminando” y disfruta por “las plazas, las flores, las casas. Por ahí cuando vamos con mi marido, o cuando voy sola, miramos las casas, la forma de las casas”. En la misma dirección, Marisol relataba su experiencia en las manifestaciones políticas:

Ahí es donde me voy un poco a despejar, porque paso mucho tiempo acá en la casa. Vamos con algunas compañeras del comedor, vamos porque miramos, porque es tranquilo. Para ver, para salir al aire. Aparte conocés gente, ves la gente.

Para una mujer como Marisol (ama de casa), las marchas constituyen una oportunidad para salir de la casa, despejarse, mirar, conocer gente. Su forma de hablar condensa los sentidos asociados al salir por contraposición con el estar adentro: “despejarse”, “salir al aire”.

Así, en situaciones como las relatadas *salir* adquiere un alto contenido simbólico, en tanto permite escapar momentáneamente a una cotidianeidad anclada y circunscripta a los límites del barrio (y, en el caso de muchas mujeres, de “la casa”) por una conjunción de barreras económicas (escasez de dinero), geográficas (distancias, inaccesibilidad y medios de transporte), políticas públicas territorializadas (que tienden a reforzar el aislamiento) y roles de género tradicionales.

Epílogo

Para finalizar, unas sintéticas conclusiones que se dirigen en dos direcciones complementarias. Por un lado, la movilidad cotidiana se muestra como un

práctica clave para *comprender la vida urbana contemporánea* y, en este sentido, el desafío consiste en lograr articular en la investigación antropológica los espacios residenciales con otras esferas de vida urbana como el trabajo, la familia, el consumo, el ocio. Por el otro, puesto que debido a una combinación de límites económicos, sociales y culturales los actores no cuentan con las mismas posibilidades de movilidad urbana, su estudio permite *visibilizar desigualdades sociales* en la ciudad (como las de género) que para los estudios urbanos tradicionales suelen pasar desapercibidas, permitiéndonos problematizar el acceso al derecho a la ciudad.

Referencias bibliográficas

- Bourdieu, P. (2002). *La miseria del mundo*. México: Fondo de Cultura Económica.
- Caggiano, S. & Segura, R. (2013). Migrantische Stadtaneignungen in Buenos Aires: Grenzen, Flüsse, Alterität. En A. Huffs Schmid & K. Wildner (eds.). *Stadt for schungaus Lateinamerika* (pp. 271-192). Bielefeld: Transcript.
- De la Pradelle, M. (2007). La ciudad de los antropólogos. *Cultura urbana*, 4.
- Del Valle, T. (2000). La organización del tiempo y del espacio: análisis feminista de la ciudad. *Zainak*, 19.
- Delgado, M. (1999). *El animal público*. Barcelona: Anagrama.
- Delgado, M. (2007). *Sociedades movedizas. Pasos hacia una antropología de las calles*. Barcelona: Anagrama.
- Grimson, A. (2009). Introducción: clasificaciones espaciales y territorialización de la política en Buenos Aires. En A. Grimson, C. Ferraudi & R. Segura (Comps.). *La vida política en los barrios populares de Buenos Aires* (pp. 11-38). Buenos Aires: Prometeo.
- Hannerz, U. (1986). *La exploración de la ciudad*. Buenos Aires: Fondo de Cultura Económica.
- Jirón, P. (2009). Prácticas de Movilidad Cotidiana Urbana: Un Análisis para Revelar Desigualdades en la Ciudad. En M. Tironi & F. Pérez. *Espacios, Prácticas y Cultura Urbana* (pp. 176-189). Santiago de Chile: ARQ Ediciones, Escuela de Arquitectura.
- Jirón, P., Lange, C. & Bertrand, M. (2010). Exclusión y desigualdad espacial: Retrato desde La movilidad cotidiana. *Revista INVI* 25(68), pp. 15-57.
- Kessler, G. (2004). *Sociología del delito amateur*. Buenos Aires: Paidós.
- Park, T. (1999). *La ciudad y otros ensayos de ecología urbana*. Barcelona: del Serbal.

- Segura, R. (2009). "Si vas a venir a una villa, loco, entrá de otra forma". Distancias sociales, límites espaciales y efectos de lugar en un barrio segregado del Gran Buenos Aires. En A. Grimson, C. Ferraudi & R. Segura (Comps.). *La vida política en los barrios populares de Buenos Aires* (pp. 41-62). Buenos Aires: Prometeo.
- Segura, R. (2012). Elementos para una crítica de la noción de segregación residencial socio-económica: desigualdades, desplazamientos e interacciones en la periferia de La Plata. *Quid* 16, (2), 106-132.
- Sennett, R. (1997). *Carne y Piedra*. Madrid: Alianza.
- Sheller, M. & Urry, J. (2006). The new mobilities paradigm. *Environment and Planning*, 38, pp. 207-226.
- Simmel, G. (2001). *El individuo y la libertad*. Barcelona: Península.
- Urry, J. (2002). Mobility and Proximity. *Sociology*, 36(2), pp. 255-274.
- Urry, J. (2007). *Mobilities*. Cambridge: Polity Press.