

CAPITULO 1

La Modernidad

Tomás Grigera

En este ítem se pretende encuadrar el Turismo como un producto de la Modernidad y las formas históricas que han tomado los viajes, el trabajo y el tiempo.

Se comenzará citando pequeños trozos de un artículo que tiene la virtud de tocar cuatro o cinco temas nodales especialmente en el módulo *La Modernidad*. El artículo se llama: *Aeropuertos con ritmo de ciudades* y se refiere a la construcción en el mundo de grandes aeropuertos. Están en construcción en este momento 2.500 grandes aeropuertos, el artículo describe esto y dice cosas como las siguientes: "...hoy más que nunca somos seres en tránsito y los aeropuertos cobijan nuestros desplazamientos por el mundo" (Reymúndez 2015). Esta es una cuestión central en la Modernidad, el hombre en movimiento: homo móbilis. El autor Bauman, (2002) sostiene que el mundo actual, la civilización actual, es una civilización de los flujos, de lo que transcurre, de lo que se desplaza, de lo que se mueve. No existe más la sociedad de lo quieto, de lo sólido, es la muerte de las certezas en el mundo.

La ecuación es directamente proporcional: más personas en tránsito, más y mayores aeropuertos. Según el último reporte de la Organización de la Aviación Civil Internacional los desplazamientos anuales con fines de negocio y turismo ascienden a más de 3.000 millones de pasajeros por año, las proyecciones para 2030 duplican el número, 6.000 millones de personas desplazándose por año, por negocios o turismo. Estar en tránsito se ha convertido en una condición universal. Los grandes desplazamientos humanos que hay hoy en el mundo son: o de turistas o de inmigrantes, más bien llamados emigrantes porque se van de donde están a donde pueden y/o desean, son los grandes desplazamientos que se están presenciando en el mundo actual, estar en tránsito se va convirtiendo en una condición universal. En las aerópolis, se llama así a estos grandes aeropuertos que son cuasi ciudades porque en estos aeropuertos se puede comer, dormir, descansar, ir al cine, son grandes ciudades, es el centro alrededor del cual gira la infraestructura y la economía de la ciudad, se preparan para ser el nuevo centro de las urbes. Los aeropuertos darán forma al comercio y al desarrollo urbano en el siglo XXI, tal como fueron las autopistas en el siglo XX, los ferrocarriles en el siglo XIX y los puertos en siglo XVIII". En cada siglo hay un medio de transporte prioritario. Cuando se habla de los puertos hay que pensar que en América casi todos descienden de algunas personas que

alguna vez migraron de Europa, ¿en qué vinieron? En barcos, y los puertos como se puede ver ahora en el Museo del Hotel de los Inmigrantes en Puerto Madero, se transformaban en el centro de desplazamiento, de articulación de estos desplazamientos de personas. En el siglo siguiente aparece como protagonista del transporte el ferrocarril especialmente en Inglaterra y ahí con el ferrocarril nace el turismo, no nace con la navegación y los puertos. Con la navegación y los puertos están los viajeros, porque acá Darwin, Humboldt, vinieron en barco. En este siglo del invento del ferrocarril nace el turismo junto con la Revolución Industrial, es decir el disciplinamiento del hombre en un tiempo de trabajo que se acompaña con un tiempo libre que será el domingo o serán las vacaciones. Y el tren brinda esta posibilidad de disciplinar y regularizar el tiempo, porque se sabe a qué hora sale el tren y a qué hora regresa y esto posibilita que nazca el turismo, porque el turismo se basa en un tiempo disciplinado en el sentido de que el turista sabe a qué hora y desde dónde arranca y a qué hora y dónde vuelve; por eso se habla de circuitos turísticos, el circuito como un círculo donde se sale y se retorna, mientras que el viajero sale pero no sabe cuándo vuelve, no lo sabe, el viajero no responde a un círculo, responde a una línea zigzagueante, errática y azarosa, el turista responde a una noción del tiempo y del espacio circular, sale y sabe cuándo vuelve. ¿Y quién posibilita desde el punto de vista del desplazamiento esta regularidad y control sobre el tiempo? El ferrocarril, no el barco que está expuesto a la posibilidad de tormentas, borrascas, naufragios, corrientes marinas. En la navegación el tiempo es menos controlable que en el ferrocarril porque el ferrocarril se desplaza sobre un espacio controlado al máximo que son los rieles, ni siquiera tiene los obstáculos del auto o el micro, esta regularidad del desplazamiento es la que de alguna manera posibilita esta actividad organizada del tiempo libre que se llama turismo, en ese siglo. Después viene el otro siglo pasado del auge de las autopistas y ahora, en este momento de la denominada postmodernidad el auge de los aeropuertos, el avión.

Continúa la cita ((Reymundez, 2015): "Meses atrás caminé por el aeropuerto internacional de Beijing (China) y era tan grande que parecía que no encontraría nunca la salida, atravesé salas enormes, subí a un tren dentro del aeropuerto, descansé en una cinta transportadora, tomé un ascensor, volví a caminar por salas enormes y tuve la sensación de estar siempre en el mismo lugar, o no lugar". Entonces acá el que escribe el artículo recurre a un concepto que es clave y que se abordará en el tema de los Espacios, una noción que instala en la bibliografía el autor francés, Marc Augé los lugares y los no lugares (1993). Los lugares son aquel posicionamiento en el espacio donde se construyen relaciones personales con alguien e historias con el lugar. Si, por ejemplo, de niños se ha ido siempre a un mismo club, eso es un lugar porque ahí han construido amistades, vínculos con el responsable del vestuario, el portero, el del bufete y han pasado cosas, gratas e ingratas, es decir hay historias para contar.

Los no lugares son puntos en el espacio donde el hombre está y no construye ni vínculos personales ni historias y Marc Augé (1993) dice que los dos ejemplos fundamentales para dar cuenta de los no lugares son los hipermercados (los shoppings) y los aeropuertos, es decir lu-

gares que él llama no- lugares, porque uno en ese lugar no construye ni vínculos personales ni historias, uno es un mero consumidor de objetos de góndola, pero con ese lugar no construye ni historias ni vínculos, se llaman no lugares. Después la autora de la nota sigue describiendo algunas experiencias, y subtitula lo que sigue con una frase interesante:

“El desafío de crear experiencias. Desde hace un tiempo existe una carrera con premio por ser la mejor del mundo y satisfacer al cliente (se está refiriendo a las ofertas comerciales o de servicios, ser el mejor del mundo, Mac Donald's) una carrera con premio por ser el mejor del mundo y satisfacer al cliente, la famosa "experiencia" también llegó a los aeropuertos, una experiencia diseñada para el amplio volumen de gente, aunque represente una pequeñísima parte de la población que consume aeropuertos igual que un shopping con tarjetas de créditos brillantes. Los aeropuertos pretenden atraer por sus señas particulares y erigirse como un lugar memorable, como si quisieran alejarse de la idea del espacio anónimo con propuestas para generar memoria, para crear lugares en los no lugares como definía el historiador francés Michel de Certeau, en quien se inspiró Marc Augé. Incluso para crear historias porque los viajeros de negocios y los turistas vuelven a los mismos aeropuertos y ven los cambios y los avances, y pueden comparar sus viajes y evocar experiencias”. (Augé, Reymundez, 2015, 10)

Entonces la experiencia se transforma también en un objeto de consumo en el sentido más amplio para los hombres de negocios y para los turistas en particular. El turista ¿qué busca esencialmente en su tránsito? Tener experiencias, esto es esencial para distinguir por ejemplo a algunos viajeros como Darwin que viajaban para conocer. En general se va instalando progresivamente la idea de que lo importante en el viaje del turista es que tenga experiencias, que le acontezcan cosas. Como alguien que hace poco estuvo en la India y lo que le cuenta a todo el mundo es que subió a un elefante y subió a un cerro en la India arriba del elefante, en él lo más importante como turista es haber tenido una experiencia, y además y no es menos, contarla. Al fin y al cabo para el Turista todo viaje es una narración postergada. Los aeropuertos están procurando perder ese lugar de los no - lugares donde no pasa nada para que sean lugares en el sentido más literal, en el sentido de que haya historias, haya experiencia y por lo tanto se construye memoria que es esa función humana que se pone en movimiento a partir de las experiencias. De un turista que cada vez menos deja ese lugar de hombre contemplativo a la manera platónica para experimentar el mundo.

La autora pone una marca fuerte en esta cosa de ir y despertar la imaginación porque ésta es también la diferencia entre los turistas y los viajeros. Los turistas van a ver lo que ya vieron en un imaginario ya construido. En cambio el viajero va a ver lo que nunca vio. En el turista el viaje no es más que un recorrido en el mundo real de lo que ya recorrió en el mundo de lo imaginario, mundo de lo imaginario que es la matriz desde donde se toman las decisiones de: cómo voy a ir, con qué medio de locomoción, cuántos días voy a estar, qué micro-turismo haré, dónde me hospedaré, todas esas decisiones se toman fundamentalmente en el turista desde el

imaginario, desde lo que él ya vio y solo quiere ir a cotejar lo que imaginó con lo que está ahí. Y esta idea de construir memoria, de construir recuerdos para que esos lugares sean lugares y no lugares, entonces se trabaja duro para que el pasajero asocie al aeropuerto a un recuerdo positivo y quiera llegar temprano, más incluso que las dos o tres horas reglamentarias solo para disfrutar y gastar en un ambiente con perfume francés, plantas de interior y conexión a internet. En los nuevos aeropuertos-ciudades esperar se ha convertido en una experiencia. Entonces hoy más que nunca somos seres en tránsito, los aeropuertos cobijan nuestros desplazamientos. Por eso esta idea central del hombre en movimiento, del hombre errante, en anátesis (Badiou, 2005), donde el turismo encaja justo como forma de ese desplazamiento, como justificación de ese desplazamiento que tiene que ver incluso con las formas en las que el lenguaje cambia históricamente por lo menos en el campo del turismo, porque años atrás era muy común preguntarle a alguien que había estado en Europa, se le preguntaba: ¿Dónde estuviste? Y él contaba, estuve en París, en Roma. La pregunta hoy es distinta, la pregunta no es dónde estuviste, es ¿adónde fuiste? Se pone énfasis en el desplazamiento, no en el estar sino en el ir. El lenguaje expresa la cualidad de un momento histórico, la Modernidad. A dónde fuiste, en lugar de a dónde estuviste. Y en los museos será más importante establecer con claridad el recorrido más que la permanencia en las salas. Siempre el desplazamiento, el recorrido, el ir y pasar, no el ir y estar.

Bauman (2002) también escribió "El amor líquido", cómo las personas se aman hoy día de un modo diferente a cómo se amaban antes, o "El arte líquido", donde también en el arte contemporáneo no se busca tanto que el espectador esté frente a una obra de arte ensimismado y capturado por el aura de su belleza, sino que se busca que el espectador participe y tenga una experiencia con la obra, en las performance, las obras efímeras, etc. En el Pasaje Dardo Rocha hubo hace poco una exposición de cuerpos pintados y también se ofrecía al que quisiera ofrecer una espalda, una mano, una cara, y ser pintado. El espectador teniendo la experiencia con la obra, estas cuestiones no son solo del Turismo, son de la Modernidad que atraviesa todos los ámbitos de la Cultura.

La compresión, el achicamiento del espacio y el tiempo es otra característica de la Modernidad. Si cuando los bisabuelos vinieron de Europa a América en barco tardaron en llegar un mes, ahora viajar de Europa acá se tarda a lo sumo doce horas, esto es la compresión el achicamiento del espacio y el tiempo. Los espacios ya no son espacios que quedan lejos, esta idea de la lejanía ha desaparecido casi por completo porque el desplazamiento a ese otro lugar puede ser en un tiempo brevísimo y puede ser más breve aún ayudado por el mundo virtual, porque a través de la televisión se puede ir a esos lugares, verlos, estar ahí. En 1843 escribía Heinrich Heine: "El espacio se ha anulado con el ferrocarril, ya no nos queda más que el tiempo. ¡Si tuviéramos suficiente dinero para matar también a éste último de una manera conveniente!" (Citado en Virilio, 1997: 86) El espacio y el tiempo se han reducido al mínimo, el espacio se ha reducido casi a cero, casi a la no existencia. Ya no son necesari-

rias en el Turismo las Guías Impresas de Rutas y Ciudades. Con los celulares e internet se accede a Google Maps, a la cartografía digital y el territorio aparece. Los problemas son varios: los mapas digitales y los servicios de orientación espacial con el GPS no son infalibles. Hay graves experiencias de turistas perdidos en lugares inhóspitos por seguir las indicaciones del audio. Bueno... son experiencias a contar. Se atrofia la capacidad humana de orientarse por pérdida de la habilidad para construir los “mapas mentales” del espacio. La Modernidad construye un sujeto virtual desterritorializado. Dice Octavio Ianni “Poco a poco o de repente el mundo se hace grande y pequeño, homogéneo y plural, compuesto y multiplicado. Simultáneamente a la globalización, se dispersan los puntos de referencia dando la impresión de que se mueven, flotan, se pierden”. (Ianni, 1998, 58).

El tiempo también se acelera y tiende casi a desaparecer porque en los desplazamientos ya se vió de un mes a doce horas o si cuando se encienden las computadoras, si tarda más de un minuto el fastidio es inmensurable. El tiempo también se reduce a su mínima expresión, todo tiene que ser ¡ya!. Como el reloj digital de pulsera o del celular donde desapareció el espacio. El reloj analógico tiene las agujas que van recorriendo el espacio circular del reloj, dice la hora pero también visualmente dice en el recorrido de la aguja cuánto tiempo pasó y cuánto falta. En el reloj digital desapareció el espacio y desapareció el tiempo, porque cada vez que se mira el reloj solo hay un número que dice qué hora es en este instante, el tiempo y el espacio se han comprimido. En la fotografía, donde el tiempo es detenido, se sacan “instantáneas”. Hay una compresión del tiempo y el espacio.

Otro fenómeno es la globalización donde hay dos procesos simultáneos y contradictorios que son por un lado la homogeneización, todo es igual en cualquier parte del mundo, el mundo macdonaldizado y al mismo tiempo fuertes procesos de diferenciación. ¿Dónde se ve en el turismo la homogeneización? Por ejemplo las ofertas turísticas *all inclusive* de los paquetes cerrados de la cadenas de hoteles. El paquete cerrado quiere decir que uno va al hotel y tiene adentro todo, el spa, el gimnasio, la pileta con agua abierta, la pileta con agua caliente cerrada, está todo ahí, y si hay playa es la playa del hotel, no es playa pública, pero ese hotel se repite en México, se repite en todos los lugares del Caribe, se repite en San Pedro, se repite en Río Ceballos en Córdoba, cualquier lugar que uno vaya al Howard Johnson es siempre el mismo; por lo tanto los lugares son iguales y no son vinculantes al territorio. El proceso de homogeneización de que todo sea igual se vincula fuertemente con un proceso de desterritorialización, despegarse del territorio, entonces estar en el Howard Johnson de San Pedro, de Guayana o de Río Ceballos en Córdoba es des-vinculante del territorio en el cual se está, como comerse una hamburguesa en Nueva York, en la Argentina o en Rusia, es siempre la misma hamburguesa. Procesos fuertes de globalización que tienden a que el mundo sea igual en cualquier lugar, pero al mismo tiempo en los procesos culturales y sociales una fuerte diferenciación, vos no sos igual a mí cómo la hamburguesa, vos sos diferente, extraño

y ajeno. ¿Y esto se manifiesta en el turismo? Sí, en el Turismo Cultural, Temático, Literario donde el atractivo turístico es lo diferente.

Otra cualidad de la (post) Modernidad es el no-límite vinculante a la desaparición del espacio y el tiempo, porque el espacio y el lugar físico real ponen límites a lo que se puede y no se puede, el tiempo también, ¿hay tiempo de hacer eso o no?. Había una propaganda de una importante gaseosa en la Autopista Buenos Aires – La Plata en Dock Sud después del peaje, en donde estaba Palermo el jugador de fútbol, hablando desde a la foto a los que iban por la autopista al lado de los límites de carril de velocidad 120, 100, 80 Km/h, ¿Qué decía Palermo ahí?: "Reñe de los límites", esta es la cultura en el mundo moderno, no hay límites. Si en el Siglo XIX los lugares ponían límites al Turismo por inaccesibilidad y/o inhospitalidad a partir del Siglo XX no hay límites, todo es accesible y hospitalario con una excepción dramática y en expansión: el terrorismo.

Otra característica es lo efímero que ya se vio dentro del arte. En el Libro "El Crimen Perfecto" (Baudrillard, 1996) afirma que la realidad ha sido asesinada, ha muerto y no hay asesino concreto y ha sido reemplazada por el mundo virtual. Esto se evidenció en la sociedad y en la teoría social con la Guerra del Golfo donde se veía constantemente aviones tirando bombas pero nunca se vio una bomba explotando en el suelo, en el mundo real, entonces lo virtual reemplaza a lo real. Esto ya se puede ver en Turismo, porque hoy existen programas donde se puede ir al Glaciar Perito Moreno, abrigarse porque hace diez grados bajo cero, sentir el derrumbe de los pedazos de hielo que se caen y uno no se ha movido de casa, porque lo visual se acompaña con la temperatura del lugar. Lo virtual reemplaza a lo real, y si esto es así ¿cuáles son las perspectivas del turismo, qué formas va a tomar? Esta cuestión de lo virtual reemplazando a lo real atraviesa profundamente la actividad turística. Google lanzó el proyecto "World Wonders", un recorrido virtual por 132 espacios emblemáticos del mundo, la mayoría Patrimonio de la Humanidad que incluye la ciudad de Ouro Preto en Brasil, el centro histórico de México o el Golfo de California. Esta plataforma digital, a la que se accede desde www.google.com/culturalinstitute/worldwonders permite pasear en cualquier momento, desde el más remoto lugar del mundo, por espacios tan impactantes como las ruinas de Pompeya (Italia), los antiguos templos de Kioto o el monumento megalítico de Stonehenge (Reino Unido).

Un tema central en la Modernidad es que en nuestra sociedad rigió hasta el siglo pasado un valor humano central para todo el mundo y especialmente en occidente, el valor central del trabajo. Toda la educación es para formar personas para el trabajo y esta idea del trabajo como valor humano nace con la Revolución Industrial pero ya viene creando los cimientos de esto la Reforma en el sentido de católico, con la fractura que hace la Iglesia, donde se plantea una nueva ética del hombre en el mundo, donde el "ganarás el pan con el sudor de tu frente", aludiendo al pensamiento porque en un sentido literal es con el sudor de todo el cuerpo, mandato divino por haber pecado, pero no porque Adán y Eva hayan hecho el amor, pecado porque co-

mieron del árbol del conocimiento, se atrevieron a saber y el saber no es una situación que es siempre grata, saber también implica sufrir, por eso no es fácil estudiar. Entonces Lutero dice: saber, trabajar, es un valor humano y ganarás los cielos si trabajas en el mundo. El trabajo se transformó en un valor social fuertísimo, todos son educados en la instalación de este deseo, trabajar, tener un trabajo, hoy día este valor está resquebrajado, esta corroído. Contribuyen a esta situación dos fenómenos: por un lado la precarización del trabajo con las políticas económicas liberales globalizadas y el abandono del estado de bienestar y la robotización de primer grado con la sustitución de la mano de obra y de segundo grado con la sustitución de la toma de decisiones. Si no hay más trabajo que acompañe el crecimiento de la población la formas clásicas del empleo serán sustituidas por dispositivos sociales como los ya planteados por países como Irlanda, Canadá y Suiza denominados Renta Básica Universal¹.

El trabajo se transformó de un valor humano a una mercancía y entonces no hay peor acto humano que ir a “buscar trabajo”. El trabajo humano lo tiene uno, no es algo que está afuera. Lo que se debe hacer es “ofrecer trabajo”, buscar puestos de trabajo, empleo, buscar oportunidades donde el trabajo que es energía personal ofrecerla y ponerla en marcha, pero jamás pedir trabajo, como si esas energías, esas experiencias, esos saberes estuvieran afuera, nunca hay que buscar trabajo, siempre hay que ofrecer trabajo, pero esta noción de trabajo humano está resquebrajada, está siendo sustituida por otro valor. ¿Qué es lo que desplaza el deseo humano de trabajar por deseo, qué es ese otro deseo? Lo que está desplazando como deseo humano al trabajo es el turismo. El deseo más fuerte del hombre ahora es hacer turismo, no trabajar. Más aún, hay tours que muestran a los turistas como otros trabajan, no como algo a imitar sino como una curiosidad: los ceramistas y tejedoras del Norte Argentino, los sopladores de vidrio en España, los pescadores en Mar del Plata, los arroceros en China, los tintoreros en Marruecos. Casi todos los meses sale la noticia de un muchacho que en una moto va a recorrer hasta Alaska, estas son las noticias de valor social que se va instalando progresivamente. Esto es una característica de la Modernidad. ¿Qué dice Beck? (2000). La idea de la sociedad de pleno empleo no existe más, esta idea de una sociedad donde todos trabajan no existe más, esto es una cuestión que hay que mirarla con tranquilidad y con serenidad porque es el mundo real donde las formas de ganarse la vida tienen que ser reinventadas por la sociedad, por los políticos, no se puede seguir prometiendo pleno empleo cuando esto no existe. La tecnificación de la producción donde la producción de bienes y servicios se ha tecnificado y mecanizado, donde ya no hacen falta casi los operarios, porque al mismo tiempo que se escuchan las promesas de pleno empleo se leen noticias sobre los robots en la industria, entonces el trabajo se ha desplazado por un lado de la productividad a los servicios, ahora hay más trabajo en un hotel que en una fábrica. Hay una fuerte transformación del trabajo como valor humano y como dispositivo social para ganarse la vida.

En la Modernidad hay un tema que atraviesa la vida cotidiana y que es crítico y poco abordado en la actividad turística: el tema de los riesgos. Se decidió dar un lugar destacado a este tema, en el marco de la Modernidad, por la importancia del mismo y por los escasos desarrollos

¹ “En 2017 cientos de miles de personas recibirán un salario por el que no trabajaron” Publicado: 3 enero 2017 Noticiero RT (<https://actualidad.rt.com/>)

conceptuales en el Turismo. También se incluye aparte una Tesis sobre “Los Riesgos en el Turismo de Aventura”. Todos los días hay noticias de riesgos acontecidos en el Turismo: un barco con turistas que se hunde en Italia, esquiadores sepultados por aludes en la montaña, jóvenes accidentados en la playa con sus cuatriciclos, vuelcos de sulkys en Turismo rural, ahogados en rafting, un puente que se quiebra con estudiantes viajeros que caen al río, un micro que vuelca en un viaje de egresados.

El riesgo es un concepto que es muy reciente en el mundo occidental, es decir, como producto de lo que se denomina en general la reflexividad. El hombre que se piensa a sí mismo, el hombre que hace y piensa lo que hace y piensa las consecuencias de lo que hace, es el mundo de la reflexividad. Así emerge la noción de riesgos, cuando en realidad el riesgo es propio de la vida, no solamente de la vida humana, los animales también corren riesgos. El principal riesgo que corren los animales es por ejemplo la extinción, desaparecer como especie. El hombre no está ajeno a ese riesgo, también es una especie en la vida donde la perdurabilidad de lo humano no está garantizada en ningún lugar.

El riesgo aparece como una reflexión por hechos un poco dramáticos, cuando comienza una fuerte intensificación del comercio marítimo en el campo de los negocios y los barcos solían naufragar, llevaban cargas, los agarraban tormentas como aún hoy ocurre, y desaparecían con la carga y todo. Entonces aparece un auge de las compañías de seguro marítimo por la cual el dueño de la carga que contrataba el transporte marítimo, o los dueños de los barcos que ofrecían transportar cargas, contrataban pólizas de seguro para que en la eventualidad de que se perdiera el barco y/o la carga hubiera un resarcimiento económico. Entonces hay un gran auge en el 1700-1800 de las pólizas de seguro para el comercio marítimo, el problema para las compañías de seguro era: ¿cuánto cobrar la póliza en función de los riesgos? Las rutas marítimas ofrecían distintos grados de posibilidad de naufragio, entonces los agentes de las compañías de seguro se iban a los bares de los puertos a escuchar narrativas de los marineros acerca de qué les había pasado según por dónde habían navegado. De esa manera hacían una estimación de cuánto cobrar la póliza frente al riesgo del naufragio. Eso hoy sigue así, los propietarios de un auto o una moto tienen la obligación de contratar una póliza de seguro, dentro de un siniestro que tenga consecuencias para el propietario o para terceros y las pólizas de seguro tienen un valor que tiene que ver con el valor económico del vehículo y con las posibilidades de que haya un siniestro, que son más altas o más bajas según las zonas. La ciudad de La Plata, lo que se llama la región de La Plata es la zona de más riesgo vial del país, es donde es más probable que haya un accidente vial. Esta zona es la de más riesgo vial. Por ejemplo en esta región: Berisso, Ensenada, Los Hornos, Villa Elisa, La Plata, hay un promedio de 300 choques por día, por lo tanto las pólizas son más caras.

El riesgo aparece como un valor social que tiene un rasgo, un componente económico muy fuerte, y un patrón de alentamiento de estimulación a conductas de riesgo porque forman parte de esta característica de la modernidad del no-límite, es decir la posibilidad de transgredir el límite de la seguridad de la conducta humana. En la autopista Buenos Aires – La Plata, pasando el paje de Dock Sud y al lado de los carteles que indicaban límites máximos de velocidad

por carril en la banquina, había una publicidad de una gaseosa con la foto de Palermo el famoso jugador de fútbol diciendo a los conductores: "Reíte de los Límites". Ahora, esto plantea una primera cuestión conceptual que es fundamental en nuestra área, y es la diferencia que hay entre dos conceptos que parecen iguales y no lo son. Uno es el concepto de "riesgo" y otro es el concepto de "peligro", los dos refieren como definición a la amenaza de que un acontecimiento, un evento, un suceso produzca lesiones, lastime a personas, instalaciones o el medio ambiente. La definición da cuenta de la cotidianidad de esto, es decir choques en el día de hoy, donde un automóvil atropella una moto y el motorista cae y se lastima: lesiones a la personas, si la moto se rompe o el auto queda abollado: lesiones a las instalaciones, o si el auto choca contra una casa y tira la pared: también lesión a las instalaciones y si en el choque hay un derrame de combustible o de aceite en la calle: se lesiona al medio ambiente.

¿Cuál es la diferencia entre riesgo y peligro? La diferencia es sustancial para poder entender la posibilidad de prevenir los riesgos, tema que es central hoy día en la programación de cualquier actividad turística, cómo prevenir que el turista no se accidente. Esto tiene implicancias legales profundas, es decir un Guía de Turismo puede ir preso y tener una causa por un accidente de un turista. Entonces, veamos algunas frases para ver la diferencia entre riesgo y peligro. Se puede decir por ejemplo para el turismo en aguas que el río Atuel, donde se hace rafting, "el río Atuel es peligroso" pero también decir en base a esta definición que se comparte "hacer rafting en el río Atuel es riesgoso". Se puede decir "el Aconcagua es peligroso", "hacer alpinismo en el Aconcagua es riesgoso". "Las pistas de esquí de Las Leñas son peligrosas", "esquiar en las pistas de Las Leñas es riesgoso". Entonces, ¿a dónde está la diferencia entre riesgo y peligro en base a estas frases? La diferencia está en que cada vez que se alude a un peligro se usaron sustantivos: Aconcagua, río Atuel, pista de esquí de Las Leñas; mientras que cuando se refería a riesgos se usaron verbos: hacer rafting, hacer alpinismo, esquiar. En el peligro la amenaza se refiere a algo que está ahí: una montaña, una pista de esquí, el río. En el riesgo, la amenaza no está en ningún lado, la amenaza la produce, la fábrica el que esquía, hace alpinismo o hace rafting. Las amenazas de los riesgos no están en ningún lugar, se fabrican a medida que el sujeto hace algo. Si habla de riesgo siempre hay alguien que está fabricando una amenaza para sí mismo o para terceros, porque los riesgos en el rafting en el río Atuel son amenazas construidas en primer lugar por la agencia de turismo que ofrece esa actividad, en segundo lugar es una amenaza construida por el guía que va arriba del gomón, y en tercer lugar es una amenaza construida para sí mismo con los turistas que se suben al gomón. Esta serie de acciones humanas fabrican la amenaza del riesgo, noción completamente distinta de los peligros, entonces siempre que se recomienda tratar este tema en el campo del trabajo, de la recreación o del turismo, se recomienda siempre hablar de riesgos y no de peligros, porque si se habla de riesgos se incluyen a sujetos activos que están haciendo algo de lo que se tienen que hacer responsables, riesgos.

En el mundo actual, se está expuesto a multiplicidad de riesgos, por ejemplo, de salud que tiene que ver con adicciones como el alcoholismo, la drogadicción, el sedentarismo. Los riesgos económicos, si se saca un préstamo o se compra en cuotas una heladera, un auto, un la-

varropas. Los riesgos laborales, que son de dos clases: por accidente o por enfermedad adquirida en el lugar de trabajo. Incluye lo que se llama el riesgo in itinere, es decir el accidente que puede tener una persona cuando está yendo al trabajo o cuando sale de él, no solamente cuando trabaja. En el ámbito del Turismo todos los trabajadores de los hoteles, de las agencias de turismo, los guías, todos los empleados de un barco que hacen turismo marítimo, todos, tienen que estar cubiertos por seguros de riesgos de trabajo. Pero el tema del riesgo atraviesa el mundo del Turismo en todas las actividades, por ejemplo, los riesgos de salud, como esa chica que falleció en Bariloche por alcoholismo en Turismo de Viaje de Egresados. Están también los llamados riesgos ambientales, como un juicio que ganaron dos turistas de Buenos Aires que hace unos años viajaron a El Cairo para hacer excursiones en Egipto y caen justo en la revolución árabe donde era imposible estar en las calles, quedaron encerradas los diez días de excursión dentro de un hotel, temblando que no les pongan una bomba, volvieron y le hicieron un juicio a la compañía de viajes, a la agencia, porque la agencia no previó los riesgos ambientales sociales que iban a correr al confirmar el viaje y la estadía y es un juicio de miles de pesos. Están los riesgos que se llaman sociales que son las amenazas de violencia social, por ejemplo como les pasó a esas dos turistas francesas, que las violaron en una caminata de trekking en Salta y las mataron; los asaltos frecuentes de turistas en San Telmo, pero esto obviamente no es solo en el mundo del turismo. En castellano una sola palabra – Seguridad - refiere a los riesgos laborales y sociales mientras que en idioma inglés los primeros se denominan Safety y los segundos Security. En el Turismo Safety corresponde a los riesgos producidos en la actividad misma mientras que Security corresponde a los riesgos sociales producidos en las circunstancias de hospedaje y traslados.

Todos estos riesgos, económicos, ambientales, de salud, forman parte de los riesgos del Turismo, más allá que el turismo tenga sus propios riesgos por las actividades que se realizan programadas. Por ejemplo, hace unos años atrás falleció un chico de diez años haciendo turismo rural, porque estaban andando en un sulky y el que acompañaba le cedió las riendas al nene para que tuviera la experiencia de conducirlo, los caballos sintieron en las riendas que no eran las manos del domesticador, los caballos se espantaron, el sulky volcó y el niño se mató. Las lesiones que hay todos los años en el alquiler de cuatriciclos en la playa, donde hay lesiones a las personas que conducen, a terceros que atropellan los que alquilan el cuatriciclo y las lesiones ambientales porque los cuatriciclos son grandes destrozadores de la flora que necesitan los médanos para no migrar.

Todos los riesgos tienen dos variables, una variable tiene que ver con la probabilidad de que el evento acontezca que puede ser baja, media o alta, pero nunca, nunca será cero, porque en la medida en que la conducta humana acontece la probabilidad podrá ser muy baja pero nunca cero, los riesgos no se pueden eliminar, solo bajar la probabilidad. La otra variable es la gravedad, las lesiones a personas, instalaciones o medio ambiente ¿cuán grave es? Porque si un peatón es atropellado puede ser que resulte en un moretón, con una fractura o con la muerte. Grados de gravedad: bajo, medio, alto. Con estas dos variables se podrían analizar todas las actividades humanas.

La prevención de riesgos consiste en analizar e identificar los riesgos de una actividad, clasificarlos según grado de probabilidad y gravedad, seleccionar los riesgos más probable y más graves, determinar las causas que podrían provocarlos y definir acciones de prevención para bajar la probabilidad y la gravedad. Por ejemplo: el preservativo y chaleco salvavidas bajan la probabilidad de contraer SIDA y ahogarse respectivamente y el casco en la moto como el cinturón de seguridad y el airbag en el auto bajan la gravedad de un golpe en la cabeza o en el cuerpo.

El mundo actual, que abandona en forma paulatina el “disciplinamiento del espacio y el tiempo” en los sujetos por la “sociedad del control” (cámaras en las calles, en los edificios, intervenciones telefónicas, controles aduaneros, registros de consumo por tarjetas, etc.), privilegia más el control de los sucesos que la prevención de los mismos. Un barco con turistas debe evacuarlos en la Antártida al averiarse el casco por un impacto con hielo. Se controlaron si todos los controles funcionaron correctamente (autorizaciones de condiciones de navegación, de trayecto marítimo, de escala en puertos, etc.). No hubo medidas posteriores para minimizar la probabilidad de un riesgo similar en esa zona. En febrero de 2017 un micro con turistas con salida de Mendoza-Argentina en dirección al paso a Chile vuelca, por exceso de velocidad, en la ruta produciendo 19 muertos. El chofer es acusado penalmente y surge que todos los micros “corren carreras” para llegar antes a la Aduana para evitar largas horas de trámite aduanero. El evento se judicializa pero no se toman medidas para evitar la repetición del mismo.

Por último una cuestión de la Modernidad es cómo acontece en América Latina. Ortiz (2000) advierte que cuando se descubre el Nuevo Mundo en 1492 Europa ya estaba en camino de la Modernidad, por ejemplo coincide el viaje de Colón en el descubrimiento de América con el invento de la imprenta, con el invento de las catedrales en las ciudades que no existían, las iglesias estaban en los monasterios en el campo, se inventan las ciudades y la Iglesia dice: ahora la Iglesia se tiene que acercar al ciudadano, porque toda la ciudad no puede ir al campo a oír misa, ¿por qué se decía a oír misa como se dice todavía? Porque no entraban al monasterio, oían la misa de afuera, entonces se inventan las catedrales, que viene de la palabra "cádera" en latín, que quiere decir cadera, y ¿por qué cadera?, porque catedral quiere decir silla, ahora los fieles entran y se sientan, y los sacerdotes están todos sentados escuchando también la misa que da uno de ellos. ¿Y por qué a las materias se les dice Cátedra? Porque las universidades nacen al lado de las catedrales y ahora los alumnos, fines del Renacimiento, están todos sentados. Todo esto que aparece en Europa, aparece cuando se descubre América, entonces qué trae el mundo europeo en las naves, no trae solamente una supuesta civilización, trae una Modernidad ya desarrollada, en América se padece una Modernidad importada que es ajena en sus orígenes y esto se ve, por ejemplo, en la arquitectura que los turistas recorren en las ciudades de Colombia, de México, de Buenos Aires, de la ciudad de La Plata, ciudad absolutamente europea, ciudad que no nació en el territorio, la ciudad de La Plata se la concibió en papeles y se la apoyó, se la impostó, en un territorio, todas las demás ciudades de la Argentina nacieron de una posta de diligencias, de un puerto de exportación de cueros salados, como Ensenada y Berisso, pero La Plata es la máxima expresión de lo que plantea Ortíz (2000), hay

una Modernidad importada, que es ajena en sus orígenes, por esos esta ciudad es una ciudad abstracta. Si se pide que dibujen la ciudad de La Plata, ¿qué harán todos los platenses? Un damero, como un tablero de ajedrez cruzado por diagonales, menos los que no son de origen platenses y que son del interior, seguramente dibujarán algo del barrio en el que viven o una plaza o una catedral pero dibujarán algo del mundo real. Hay una concepción del espacio conectado a lo real, el platense tiene un vínculo abstracto con la ciudad donde también ayuda que las calles tengan número y no apellidos y nombres. Esta cuestión pone en crisis algunos problemas del turismo en América Latina porque cuando se está mostrando la arquitectura, las expresiones culturales, ¿se está mostrando algo genuino de Latinoamérica o se está mostrando lo europeizado transformado por estar acá? Pone en cuestión lo de la autenticidad, porque si se hace el circuito turístico, Turismo Rural, que se llama el Camino del Gaucho, que recorre ciertos lugares de la campiña bonaerense y se toma contacto con la peonada que recibe al grupo de turistas con botas de potro, espuelas, las bombachas y cuando se van los turistas y los de lugar se ponen los vaqueros y las alpargatas de nuevo, la cuestión de lo auténtico es siempre una cuestión problemática en el campo del turismo.

Referencias

- Augé, M. (1993). *De los lugares a los no lugares* en Los No Lugares. Barcelona: Ed. Gedisa
- Badiou, A. (2005). *Anábasis* en El Siglo. Editorial Manantial.
- Baudrillard, J. (1996). *El Crimen Perfecto*. Editorial Anagrama.
- Bauman, Z. (2002). España: Fondo de Cultura Económica.
- Beck, U. (2000). Capítulo 1 "Modelo: Trabajo Cívico" en Un Nuevo Mundo Feliz. Barcelona:Ed. Paidós.
- Ianni, O. (1998) Capítulo 5 "La Desterritorialización" en La sociedad Global. Ed. Siglo XXI
- Ortiz, R. (2000). América Latina. *De la modernidad incompleta a la modernidad mundo*. Revista venezolana Nueva Sociedad, número 166.
- Reymúndez, C. (2015). agosto de 2015. Revista Ñ-Diario Clarín. N° 653.
- Virilio, P. (1997) Un paisaje de Acontecimientos. Ed. Paidós.

Bibliografía

- Bauman, Z. (2009) La Globalización. *Consecuencias Humanas*. México: Ed. Fondo de Cultura Económica. México.
- Beck, U. (1998) *¿Qué es la Globalización? Falacias del globalismo, respuestas a la globalización*. Ed. Paidós
- Beriain, J. (1996) "Las Consecuencias Perversas de la Modernidad. Editorial Antropos

- Castoriadis, C. (1990). *El Mundo Fragmentado*. Ed. Altamira.
- Deleuze, G. (2006) "Posdata Sobre las Sociedades de Control" en *Conversaciones*. Ed. Pre-Textos
- Jameson, F. (1991) *Ensayos sobre el Postmodernismo*. Ed. Imago Mundi
- Le Mouel, J. (1992) *Critica de la Eficacia*. Ed. Paidós.
- Luhmann, N. (1997) *Observaciones de la Modernidad. Racionalidad y contingencia en la sociedad moderna*. Ed. Paidos.
- Vattimo, G. (1994) *El Fin de la Modernidad*. Ed. Gedisa.
- Ventós, R. (1982) *De la Modernidad*. Ed. Península.