



Movilidad urbana y transporte público. Estado sobre el orden de interacción en la ciudad

Artículos originales: SOCIOLOGÍA

RECIBIDO: 06/12/2022

APROBADO: 27/01/2023

PUBLICADO: 18/05/2023

Franco Evans Morales

Universidad Nacional Mayor de San Marcos

10150024@unmsm.edu.pe

ORCID: 0000-0003-4523-7872

RESUMEN

La movilidad urbana se ha convertido en un elemento importante de vínculo para la ciudad y sus espacios metropolitanos. El texto tiene tres objetivos: el primero de ellos toma como base teórica los aportes de Gutiérrez (2010; 2012) para discutir la movilidad urbana como una práctica social de viaje, la cual conjuga necesidades y capacidades para satisfacerla e ir más allá de una visión ontológica que prioriza la llegada a lugares; el segundo objetivo busca reflexionar sobre el quehacer de la movilidad en la estructura urbana de la ciudad; y el tercer objetivo toma a la movilidad urbana como enfoque teórico para analizar su implicancia en las desiguales relaciones de género. La metodología se sustentó en lecturas y revisiones críticas de estudios sobre movilidad urbana realizados en América Latina. Se reflexiona y concluye que, a diferencia del transporte, la movilidad es un campo más amplio que prioriza las necesidades de desplazamiento de las personas, así como sus múltiples registros de viajes no realizados, no efectivos y pensados. La movilidad como objeto de estudio permite analizar su implicancia dentro de la planificación urbana en la ciudad, y como enfoque teórico visibiliza relaciones de poder, desigualdades de género y subjetividades diversas.

PALABRAS CLAVE: ciudad; movilidad urbana; relaciones de género; transporte.

Urban mobility and public transportation. Status on the order of interaction in the city

ABSTRACT

Urban mobility has become an important linking element for the city and its metropolitan spaces. The text has three objectives: the first of them takes as a theoretical basis the contributions of Gutiérrez (2010; 2012) to discuss urban mobility as a social travel practice, which combines needs and capacities to satisfy it and go further of an ontological vision that prioritizes arrival at places; the second objective seeks to reflect on the task of mobility in the urban structure of the city; and the third objective takes urban mobility as a theoretical approach to analyze its implication in unequal gender relations. The methodology was based on readings and critical reviews of studies on urban mobility carried out in Latin America. It reflects and concludes that, unlike transportation, mobility is a broader field that prioritizes the needs of people to travel, as well as their multiple records of trips not made, ineffective and planned. Mobility as an object of study allows analyzing its implication within urban planning in the city, and as a theoretical approach it makes visible power relations, gender inequalities and diverse subjectivities.

KEYWORDS: city; urban mobility; gender relations; transport.

Introducción: Sobre las formas de pensar a la movilidad urbana

La movilidad urbana es uno de los fenómenos con mayor alcance dentro de la vida cotidiana y, también, de los menos abordados en los estudios urbanos. Las personas de las urbes necesitan desplazarse en el territorio para satisfacer un conjunto de necesidades y deseos, así como la obtención de bienes y servicios para distintos fines; además, como indica Jirón (2007), la experiencia del viaje por la ciudad representa uno de los elementos esenciales de la vida urbana tanto en sus aspectos recursivos como reflexivos para generar redes de conocimiento e integración con la ciudad.

Sin embargo, la dispersa estructura urbana de la metrópoli, así como su actual organización espacial han originado que la localización del empleo, centros educativos, establecimientos de salud y elementos para el entretenimiento se hallen dispersos por toda la trama urbana (Avellaneda 2008; Avellaneda y Cebollada 2008; Vega 2003). Ello nos posiciona en un contexto donde ciertos bienes, servicios y funciones se ubican en espacios con accesibilidad exclusiva para el automóvil privado —medio de transporte que no es utilizado por la mayoría de la población, dado que su posesión depende de los recursos económicos con que se cuente y la adscripción social de las personas, situación denominada como «modelo de movilidad hegemónica» (Cebollada 2006: 105)—; sin embargo, dicho modelo se hace presente a través de extensos recorridos realizados en transporte público bajo condiciones de insalubridad, inequidad e inseguridad que refuerzan criterios de exclusión. Esto pone en evidencia que el espacio barrial deja de ser aquel elemento exclusivo que estructura la vida cotidiana y donde se satisfacen las necesidades y aspiraciones; aquí, el espacio metropolitano genera vínculos con la ciudad, así como el acceso a diversos equipamientos y servicios.

Tomando en consideración que la preocupación por las necesidades urbanas de las y los habitantes de las ciudades viene de larga data, es recién a partir del nuevo milenio que el paradigma de la movilidad urbana centrado en las propias experiencias y producciones de sentidos de los sujetos comienza a ser visibilizado, pues el peatón construye referencias con el espacio metropolitano «descubriéndolo y haciéndolo suyo» (Vega 2003: 24). Todo ello con el advenimiento de las nuevas tecnologías de la información, las sociedades postindustriales y los cambios en la morfología de las ciudades (Gutiérrez 2012).

El reto parte por analizar a las movilidades urbanas y los desplazamientos en el territorio no solo a través de los medios de transporte motorizados y no motorizados que se utilizan, sino incluir las propias experiencias de viaje, motivaciones de desplazamientos, condiciones en que se realizan (Vasconcelos 2010) y la propia satisfacción de necesidades que al fin de cuentas es el objetivo de la movilidad urbana en las ciudades.

¿Cómo ha sido abordada la movilidad urbana desde las disciplinas científicas? Las indagaciones temáticas han sido variadas; no obstante, es a partir de los años setenta que, desde la geografía crítica y la sociología urbana, se comienzan a pensar las conti-



nuas desigualdades socioterritoriales a través del transporte motorizado; sin embargo, las políticas de liberalización de mercado y las reformas neoliberales en el Estado originaron que el desarrollo de las políticas urbanas se concentre en los aspectos sociales y económicos de las ciudades (Gutiérrez 2012), dejando a un lado tanto al transporte y la movilidad como objetos de atención. A pesar de que los aportes de la geografía rescatan las dimensiones culturales y subjetivas de los sujetos que se movilizan por las ciudades, así como las variables medioambientales y la estructura económica (Miralles y Cebollada 2009), esta disciplina todavía presenta «una visión material del territorio» (Gutiérrez 2012: 63), pues el estudio de la movilidad se desarrolla a escala regional, intraurbana y global. De igual manera, la sociología urbana ha dado importantes avances en las dimensiones simbólicas y subjetivas de movilidad urbana, pero todavía presenta una mirada que prioriza la llegada a lugares o espacialista.

La geografía del transporte como subdisciplina ha brindado esfuerzos en comprender la relación entre transporte y territorio desde una visión espacialista de la ciudad, mientras que para la ingeniería del transporte existe una relación causal entre el modelo de urbanización y el desplazamiento realizado en el espacio donde el primero condiciona al segundo. Esto último es lo que Gutiérrez (2012) ha denominado como lógica locacional, o sea que determinados bienes, servicios y equipamientos se encuentran ubicados en espacios dispersos de las ciudades.

Con el auge de la ingeniería del transporte, los análisis se concentraron en descongestionar las vías de circulación y en la promoción de los flujos terrestres para llegar hacia destinos. Así como la oferta y demanda de transporte (Avellaneda 2008), esta subdisciplina centrada en satisfacer las necesidades de los conductores de vehículos ha servido como fuente para que las autoridades públicas construyan infraestructuras viales funcionales a sus intereses con la finalidad de mantener la fluidez y la velocidad en las vías de circulación, dejando a un lado las necesidades de desplazamiento y movilidad de los peatones que transitan por las calles (Pérez 2014).

Esta situación no es exclusiva de los países industrializados, también en América Latina y en el Perú los estudios urbanos han realizado abordajes de los comportamientos e interacciones humanas dentro del espacio barrial como si las personas vivieran de forma estática (Jirón e Imilán 2018; Jirón *et al.* 2010) sin vínculo con el espacio metropolitano. En consecuencia, la movilidad urbana ha sido invisibilizada como aquella imagen que da sentido a la vida urbana, pues lo que se ha priorizado son estudios sobre modos de producción de la ciudad desde una mirada estructural que pone atención a las fuerzas económicas y productivas, dejando en segundo plano las propias experiencias cotidianas de movilidad en el espacio urbano. Otro supuesto que se deriva de los análisis propios de la ingeniería del transporte es que los estudios sobre los viajes generalmente son considerados lineales o pendulares hacia los espacios productivos sea el trabajo o la residencia, obviando los desplazamientos por ocio, consumo o entretenimiento; además, dichos viajes lineales son pensados y gestionados de forma deductiva

a través de la teoría, basados en razonamientos costo-beneficio que luego son contrastados con métodos empíricos (Jirón *et al.* 2010).

¿Entonces se está hablando de lo mismo cuando se abordan el transporte y la movilidad? Ambos conceptos remiten a los desplazamientos de las personas y sus bienes en el territorio (Gutiérrez 2012), pero no son sinónimos; en primer lugar, el transporte sea público o privado es el componente material de la movilidad (Gutiérrez 2010) también es el medio o instrumento de acceso a un conjunto de bienes y servicios distribuidos en el territorio (Avellaneda y Cebollada 2008). A pesar de que presenta deficiencias en su cobertura, seguridad personal e infraestructura, ha generado que las y los habitantes de la ciudad accedan a espacios metropolitanos lejanos a su hábitat residencial; además, en una ciudad con dinámicas de exclusión social y pobreza, el transporte público es un mecanismo de inclusión social para tener accesibilidad a centralidades urbanas que concentran dinámicas laborales, educativas, sanitarias o de consumo.

El concepto de movilidad es más complejo que el transporte como medio de desplazamiento o el tránsito como adecuación del espacio para la circulación.¹ Según Avellaneda (2008), la movilidad considera los motivos que llevan a este desplazamiento, las facilidades y dificultades que tienen las personas para acceder a lugares, su vínculo con las actividades, así como las propias condiciones sociales, económicas y culturales de las personas que se desplazan. No obstante, esta es una definición ontológica de la movilidad (Gutiérrez 2012) que más adelante se discutirá con mayor detalle. De esta forma, el foco de atención recae en los propios sujetos que se movilizan por el espacio según sus propias características, patrones de movilidad y necesidades. Aquello implica que las políticas urbanas deben incorporar políticas de movilidad diferenciada al ser un sistema más amplio y menos restringido que el de transporte o tránsito.

El progresivo, aunque lento, cambio de paradigma hacia la movilidad urbana centrada en los sujetos (Miralles y Cebollada 2009) se vincula con que las personas presentan distintos patrones de desplazamiento por el espacio, necesidades diferenciadas, implicancias de género en la vida cotidiana, así como una mirada concentrada en las propias condiciones específicas de los sujetos, lejos de aquel patrón de movilidad estándar propio del ciudadano adulto, trabajador y occidental (Lazo y Contreras 2009). Sin embargo, como lo indican Zunino y Velásquez (*apud* Jirón e Imilán 2018), más que un giro teórico y metodológico se ha producido un giro semántico que vincula movilidad urbana con un transporte más humanizado, lo que evidencia la falta de consistencia de la movilidad como enfoque y objeto de estudio independiente del sistema de transporte. Por ello se requieren políticas diferenciadas, que atiendan las deficiencias de movilidad urbana en grupos poblacionales como la niñez, mujeres embarazadas y adultos mayores.

Dicho cambio de paradigma también está relacionado con la aparición de la denominada sociedad hipermóvil (Gutiérrez 2010), cuya ideología de la velocidad está

1 Sin embargo, existen definiciones cuantitativas sobre movilidad, como lo propuesto por Estevan y Sanz (1996), quienes la consideran como el número de desplazamientos realizados en un sistema económico y social.



modificando a nivel micro las subjetividades de las personas en sus desplazamientos cotidianos producto de condiciones como la mundialización de las tecnologías de la información, las redes viales existentes y la fluidez de los medios de transporte. Precisamente, este giro en el paradigma de la movilidad incluye las «redes, relaciones, flujos, circulación, y no lugares fijos» (Sheller y Urry 2018: 335), situación que desafía la propuesta de considerar al espacio como un contenedor fijo de las relaciones sociales.

En lo que sigue, se brindan reflexiones sobre tres aspectos importantes vinculados a la movilidad urbana. El primero de ellos propone discutir a la movilidad como una práctica social de viaje desde un enfoque teleológico, tal como lo propone Gutiérrez (2012) diferenciándolo del enfoque ontológico de la movilidad que presenta una visión material del territorio. El segundo aspecto busca reflexionar sobre el quehacer de la movilidad dentro de la estructura urbana de la ciudad indagando por fenómenos como el urbanismo de proximidad y la distribución de funciones urbanas dentro del territorio. Finalmente, el tercer aspecto toma a la movilidad urbana como enfoque para analizar su implicancia en las desiguales relaciones de género dentro de los espacios de la ciudad.

Discusión

La movilidad urbana como práctica social de viaje

Existen diversas definiciones de la movilidad urbana como medio de desplazamiento: desde aquellas que la consideran como la actividad para salvar distancias en un tiempo determinado (Díaz y Jiménez 2007; Jirón *et al.* 2010), como conjunto de desplazamientos realizados en el espacio físico que atraviesan diferentes jerarquías y consumen tiempo-espacio (Lazo y Contreras 2009). Una mirada más holística la define como interrelación entre lugares, personas, tecnologías y naturaleza (Sheller y Urry 2018). También se la ha definido como un activo cuya existencia y posesión depende de las estructuras de oportunidades para acceder a los bienes en el espacio (Hernández 2012), incluso como experiencia que se desarrolla para lograr actividades dentro de la sociedad (Jirón 2007).

Como objeto de estudio, la movilidad urbana se concentra y debate sobre los efectos del modelo de planificación urbana dentro de las ciudades que incluyen el transporte, la circulación y el espacio público. Mientras que, como enfoque teórico, permite estudiar prácticas cotidianas asociadas a campos más extensos como las relaciones de género, el empleo, salud, educación y la vida cotidiana (Jirón e Imilán 2018).

Existe un consenso institucional que define a la movilidad urbana como un conjunto de desplazamientos por el espacio y enfocado en las necesidades diferenciadas de los sujetos. A pesar de ello, todavía persiste un «sesgo materialista en su abordaje» (Gutiérrez 2012: 64) ya que los análisis terminan concentrándose en la llegada hacia

los lugares de destino donde se localizan las actividades, residencias y funciones urbanas, siendo la configuración del territorio la variable que explica los patrones de movilidad en las personas. Esta es una propuesta espacialista que podría distraer la finalidad última de la movilidad urbana: la satisfacción de necesidades al llegar a dichos lugares; que se concrete o no conjuga tanto deseos como expectativas de las personas con la satisfacción del acceso a bienes y servicios.

Otra limitación de esta visión espacialista, material u ontológica de la movilidad es que simplifica los múltiples desafíos que conlleva lo social. Los desplazamientos no solo consisten en valorar los aspectos materiales como la llegada a lugares, también ponen en cuestión un conjunto de códigos, valores y simbolismos que las personas construyen como experiencia de viaje por la ciudad metropolitana, así como los múltiples itinerarios y trayectorias que las y los transeúntes diseñan para acceder a los servicios dentro de ciudades latinoamericanas. Cabe resaltar que estas últimas están caracterizadas por tener espacios difusos con baja densidad residencial y zonas compactas con aglomeración comercial, industrial y laboral.

A pesar de las limitaciones que puede presentar el análisis de los aspectos materiales de la movilidad urbana, este es indesligable del territorio en el que se produce; por ello, además, requiere ser abordada como una práctica social de viaje (Gutiérrez 2012; Gutiérrez y Minuto 2007) que involucra una performance en el territorio a partir de la satisfacción de necesidades de bienes y servicios distribuidos por toda la ciudad. Esta es una visión teleológica de la movilidad, pues permite ampliar las perspectivas de estudio² al incluir las movilidades (no) concebidas, (no) efectivas y las (no) realizadas (Gutiérrez 2012) o las movilidades obligadas y no obligadas³ (Avellaneda 2008), pues son viajes y desplazamientos que no siempre se llevan a cabo por las propias condiciones subjetivas de las personas, su capacidad de agencia así como por las condiciones objetivas propias de la estructura social en la que se desenvuelven.

La movilidad y la estructura urbana de la ciudad

Se ha debatido que las políticas urbanas dentro de las ciudades deben satisfacer las necesidades de movilidad y desplazamientos de sus habitantes en el menor tiempo y distancia posible; sin embargo, en un contexto de alta fragmentación social a nivel espacial, pobreza y exclusión social de los bienes y servicios tales políticas aún son incipientes dentro de la gobernanza urbana, concepto entendido como: «el resultado de una interrelación entre el gobierno y el resto de actores sociales» (Vásquez y Jiménez 2018: 304). Aquí se reconoce que las acciones del gobierno y los recursos con los que cuenta no son suficientes para la intervención en las políticas públicas dentro del ámbi-

2 Una perspectiva en plena construcción es la movilidad sostenible, que conjuga satisfacción de necesidades ambientales, sociales y económicas, ubicada aún dentro del sistema de transporte (Iláraz 2006).

3 Las movilidades obligadas referidas a desplazamientos por trabajo o estudio y las no obligadas son desplazamientos para satisfacer demandas de recreación, consumo o visitas familiares.



to urbano si solo son pensadas y diseñadas por una sola entidad (Gobierno). De forma explícita se describe:

La gobernanza urbana estudia la articulación e interacción de actores públicos y privados interdependientes e involucrados en las políticas urbanas; su interés está en los arreglos institucionales emergentes en las relaciones entre el sector público y privado para la formulación e implementación de políticas públicas relativas a las ciudades, en un contexto de transformación de los gobiernos locales. (Vásquez 2013: 222)

La estructura de la ciudad en el contexto latinoamericano y peruano se compone de territorios con centralidades urbanas de carácter industrial y comercial y de territorios en pleno proceso de inserción a la ciudad metropolitana con deficiencias en el hábitat residencial, acceso al empleo y medios de transporte. Esta forma de planificación urbana es producto del urbanismo moderno de los años veinte impulsado por el arquitecto Le Corbusier (Tobío 2000); pues, mientras en la ciudad tradicional coexistían en un mismo espacio, usos mixtos del suelo con industrias, fábricas y viviendas. En la ciudad moderna se priorizó a la zonificación (Tobío 2000) como división funcional del espacio en el que las ramas de actividades se encuentran separadas según usos y funciones urbanas. Todo ello tuvo y tiene implicancias en las formas como las personas se desplazan por las ciudades.

La lógica del urbanismo moderno comienza a verse limitada cuando se superponen distintos niveles de desplazamiento que trascienden los viajes monofuncionales de largo alcance hacia el trabajo-residencia. Esto se debe a que, en la teoría del urbanismo moderno, no se incluyeron aquellas movilidades diversificadas de corto alcance según sexo, edad y condición socioeconómica que forman cadenas de desplazamientos hacia otros espacios de la ciudad.

Desde el urbanismo alternativo se ha venido pensando y proponiendo estrategias que enfatizan los trayectos cortos y el urbanismo de proximidad (Blanco 2015) con la finalidad de densificar el espacio local y metropolitano para realizar la menor cantidad de desplazamientos cotidianos que conlleven largos trayectos e inversión de tiempo. Para ello, es indispensable pasar del espacio monocéntrico a una organización espacial con múltiples centros, zonas y redes de acceso (Gutiérrez 2010); además, esta propuesta también pone atención en el uso de la caminata y medios de transporte alternativos como la bicicleta.

Uno de los factores de corte estructural que genera dinámicas de exclusión para el acceso a bienes y servicios es la forma como está distribuido el territorio y sus funciones en las ciudades. Esto tiene consecuencias en los niveles de accesibilidad que las personas buscan en sus quehaceres cotidianos (Miralles y Martínez 2012). Precisamente, a través del cambio de paradigma de movilidad urbana es que se busca generar servicios de proximidad y ofertas de transporte e infraestructura vial (Díaz *et al.* 2008) que se adecúen a las necesidades y características del peatón que transita por las calles.

El reto para tener una ciudad policéntrica (Dextre y Avellaneda 2014) con varios subcentros cercanos a la residencia que concentren dinámicas laborales, comerciales, educativas, sanitarias y de consumo es generar una mixtura en los usos del suelo, evitar la fragmentación del espacio urbano y la zonificación que privilegia al automóvil privado. Además, se requieren políticas que promuevan un sistema de transporte público con altos niveles de accesibilidad intermodal junto a otros medios de desplazamiento como la bicicleta y la caminata.

La movilidad urbana y su implicancia en las relaciones de género

La fragmentación del espacio urbano deja atrás aquella concepción de la ciudad como: «composición espacial definida por la alta densidad poblacional y el asentamiento de un amplio conjunto de construcciones estables» (Delgado 1999: 23). Ahora, la metropolización trae múltiples espacios urbanizados donde las interacciones humanas y los vínculos sociales que se tejen son laxos, no forzados e incluso fortuitos. Esta fugacidad de la vida urbana y el valor social que se le da al tiempo para realizar actividades hacen de la movilidad urbana un elemento central en la vida cotidiana de las personas. Sin embargo, los desplazamientos fuera del espacio residencial son realizados y vividos de diferentes formas según las relaciones de género experimentadas entre hombres y mujeres dentro del espacio doméstico. Por ejemplo, cuando las mujeres (amas de casa) son las responsables de las funciones productivas del hogar y deben asumir o legitimar ese rol necesitan movilizarse hacia espacios metropolitanos de la ciudad como el mercado o establecimientos de salud para las compras, citas médicas, recojo de los hijos(as) de las escuelas, entre otras funciones adscritas por la hegemonía del mundo masculino.

La movilidad urbana diferenciada tanto en hombres y mujeres debe incentivar a que, desde la academia, se cuestione e interpele cómo se experimentan, viven y qué significados tienen las prácticas de desplazamiento por el territorio según grupos de género; de esa forma sería posible cuestionar las relaciones de poder expresados en la adscripción de roles domésticos para las mujeres en el hogar. Ese proceso de indagación requiere de un enfoque teleológico de movilidad urbana (Gutiérrez 2010; 2012) que tome como unidad de análisis al viaje y analice trayectorias de movیلidades (no) pensadas y (no) realizadas. Esto, como lo indica Soto (2017), permitirá comprender las dimensiones socioculturales de la movilidad e ir más allá de la concepción del sujeto abstracto masculino que se moviliza por la ciudad.

La situación de la desigualdad en las relaciones de género se ha agudizado con la propia «especialización funcional del espacio urbano» (Díaz y Jiménez 2007: 91); pues, al existir patrones diferenciados de movilidad, son las mujeres quienes realizan viajes y desplazamientos bajo distintas situaciones de vulnerabilidad dentro de las calles y el espacio público, ya que están expuestas a delitos como el acoso sexual, violencia física y violaciones sexuales. Son las mujeres (amas de casas) quienes realizan trayectos cortos mixtos cercanos a la residencia; lo hacen con mayor intensidad, invirtiendo más



tiempo personal o social y encadenando un itinerario de lugares por recorrer utilizando el propio cuerpo como mecanismo de movilidad o a través de viajes agobiantes en el transporte público.

Muchas mujeres deben congeniar satisfacción de necesidades domésticas (compra de alimentos, cuidado de las y los niños, atención sanitaria en el hogar) con actividades remuneradas fuera del hogar (Lazo y Contreras 2009); mientras que los varones, en este caso el adulto-trabajador, realiza desplazamientos lineales o pendulares trabajo-residencia y viceversa. Estos viajes son trayectos más largos, pero menos intensos, donde las horas invertidas en el viaje diario pueden ser menores al invertido por las mujeres encargadas del cuidado de la familia y el hogar.

Entonces no es suficiente considerar factores propios de la estructura urbana de las ciudades para comprender los patrones diferenciados de movilidad urbana, también se debe poner atención a los desiguales roles que tienen tanto hombres y mujeres en la estructura social y el poder que le da legitimidad (Miralles y Martínez 2012). Los patrones de movilidad diferenciada dentro del espacio local y metropolitano también dependen de características como: «la propia adscripción de un individuo dentro de un colectivo social, la estructura familiar y los niveles de renta» (Miralles y Cebollada 2009: 201).

Las prácticas de viaje identifican un conjunto de desigualdades en las relaciones de género que se visibilizan en el desplazamiento por el espacio público, donde las mujeres no solo deben cumplir roles en el ámbito reproductivo sino también fuera del espacio familiar para fines productivos. Muchas de ellas son sensibles a factores como el espacio-temporal, la frecuencia y cobertura del transporte público, la distancia en el desplazamiento y las condiciones del viaje (Gutiérrez y Reyes 2017); todos estos elementos podrían generar altos niveles de vulnerabilidad física y social en las mujeres al recorrer la ciudad.

Roles en la dramatización del viaje en el transporte público

Las prácticas de desplazamiento y movilidad en la vida urbana representan importantes componentes para estar relacionados con los espacios metropolitanos de la ciudad. El transporte público es uno de estos medios técnicos para realizar cadenas de desplazamiento hacia destinos alejados de la vida residencial, y es que a partir de la década de los noventa con las políticas de liberalización de mercados y la apertura a la promoción de inversión privada se difundieron mecanismos legales y estrategias políticas para flexibilizar el ingreso de las denominadas *combis*⁴ como una oferta de movilidad urbana alternativa al monopolio del sistema de transporte público dirigido por el Estado, y es que este sistema- para bien o para mal y con todas las deficiencias en infraestructura, gestión institucional y tercerización de las flotas que cubren las rutas de desplazamien-

4 Las combis son pequeños vehículos que transportan entre 25 a 30 pasajeros.

to- ha logrado satisfacer una gran parte de la demanda de movilidad en los usuarios de los distritos populares de Lima.

De hecho, con la llegada de la pandemia causada por el virus *SARS-CoV-2* y con la propagación del contagio en las interacciones cara a cara o de copresencia se diseñaron estrategias sanitarias desde el Estado con enfoques que priorizan el distanciamiento físico entre personas y la ventilación de espacios cerrados como el transporte público. Dicha coyuntura sanitaria produjo nuevas escenificaciones en los comportamientos, actitudes e innovaciones en los procesos de interacción de usuarios de transporte público con el uso de elementos para el cuidado del cuerpo y la salud tales como la mascarilla, el gel desinfectante y los protectores faciales, implementos que asocian de forma simétrica la relación sujeto con objeto y la vivencia de la experiencia de viaje dentro de la unidad móvil.

Posterior a los tres primeros meses de cuarentena del año 2020 el 30% de personas encuestadas en la ciudad de Lima dijo que cambiaría su rutina de movilidad, es decir, con el cambio de transporte público que utilizaba antes de la pandemia. El 26% indicó que continuaría usando el mismo medio de transporte público tal como lo hacía previa pandemia y un 17% no tuvo definida la modalidad a usar (Lima Cómo Vamos 2020). La accesibilidad a distintos destinos de la ciudad no es homogénea, es una práctica heterogénea entre individuos con distintos recursos económicos y trayectorias de movilidad diferenciada, entre aquellos que poseen un automóvil privado para el desplazamiento individual y aquellos peatones que realizan movilidad obligada bajo condiciones de precariedad y vulnerabilidad social.

Goffman (1981) define a la actuación o *performance* como aquella actividad realizada por un participante o dos que —sobre la base de una interacción focalizada o no focalizada— cumplen un conjunto de influencias recíprocas que emanan de un acto voluntario o involuntario del sujeto en relación. Por ello se toma el caso del pasajero que ingresa al transporte público, específicamente a la combi. Quien ingresa a la combi pasa a ser un pasajero, un actuante que se presenta frente a una audiencia común: los viajeros.

El pasajero que detiene la combi en el paradero y luego sube está dando inicio al rito de interacción que desenvuelve una constante representación escénica frente a otros actuantes con quienes comparte el espacio, de hecho se construyen los roles de pasajeros a partir del espacio compartido y de lo que se pone en práctica, desde que subimos, observamos a las demás personas y nos dirigimos a la búsqueda del asiento. A pesar de tratarse de un proceso de interacción no focalizada el pasajero utiliza por lo menos dos recursos cuando encuentra vacíos en la interacción, el primero de ellos es el *palique* o *small talk* y el segundo es *la definición no seria de la situación* (Goffman 1981).

Respecto al *small talk*, este se refiere a todas las acciones o prácticas que llenan los aparentes vacíos en la interacción (Janacua y García 2013), eso es muy cotidiano dentro de las combis, en muchas ocasiones estos recursos de interacción toman forma entre conocidos y desconocidos. En el caso de los conocidos es muy recurrente encon-



trar conversaciones sobre el día laboral, conversaciones sobre la coyuntura política o los acontecimientos sociales, la situación del clima, las relaciones familiares o afectivas. Por otra parte también se da entre individuos desconocidos, no obstante, estos suelen ocurrir para mantener el orden de la interacción como estrategia, por ejemplo, cuando un pasajero me pregunta qué hora es, o si me consulta el costo del pasaje, en sí son interacciones que no alteran el orden existente, incluso son reparadoras para mantener constante la escenificación como pasajeros en el viaje dentro de la combi.

En cambio, *la definición no sería de la situación* es un recurso para reparar la interacción que ha sido dañada (Goffman 1981), pues dentro de la combi no siempre se sigue el guión del rito dramático, suelen aparecer eventos no deseados e imprevistos como discusiones entre los pasajeros por un golpe casual o intencional o desacuerdo en la tarifa entre pasajero y el cobrador. De esta forma, el orden de interacción ha sido alterado, sin embargo, existen mecanismos para subsanar dichas fisuras, uno de estos es lo que llamo «el flujo anecdótico», es decir, que dicha transgresión al ritual de interacción es una constante peculiar que se encuentra en la experiencia de viaje, y no tendría que ser una situación externa irreparable.

El desempeño de los roles es una constante en los ritos de actuación dramática en la combi, específicamente en los personajes que intervienen como actores regulares, es el caso del conductor y del cobrador que convergen en roles híbridos de sinceridad y cinismo (Goffman 1981), es decir, una convicción sincera de lo que se está haciendo (conducir la combi, conseguir pasajeros alzando el tono de la voz, etc.), esto se complementa con roles de cinismo entendidos como recursos para tener control sobre sus actuaciones y así brindar un entorno de seguridad a lo que se dice y hace, es sostener la atmósfera para convencer al auditorio. Un claro ejemplo son los vendedores ambulantes que suben a los microbuses y combis para vender su mercadería, a través de un discurso que vincula lo emocional, afectivo y lo vulnerable diseñan lazos de empatía con el auditorio (pasajeros de la combi), esto expresa la simbiosis entre el rol sincero del vendedor -realmente actúa según lo expresado- y el rol del cínico que hace lo que piensa, pero controla el guión de la actuación y las consecuencias que puedan derivarse.

Rito de interacción y equipos en la escena del viaje

El rito de la dramaturgia en espacios de movilidad urbana como el transporte público permite analizar el flujo de la vida social, así como la identificación de actores humanos y no humanos (materiales-objetos) para comprender la conducta de los sujetos y las impresiones que emanan y expresan de forma voluntaria e involuntaria (Goffman 1981). De igual forma los «consensos de trabajo establecidos para hacer posible una escena de interacción» (López y Reyes 2010: 122), por ejemplo, los roles en equipo afianzados por el conductor del transporte y el cobrador del pasaje.

La fachada es aquella «parte de la actuación del individuo que funciona regularmente de un modo general y prefijado» (Goffman 1981: 14). Para nuestro caso la

fachada personal representa la apariencia de los actores que participan en el equipo de trabajo: conductor y cobrador. Por lo general se reconocen fachadas físicas cuando subimos a una combi, como el uniforme de la empresa de transporte público que suelen usar tanto el conductor como el cobrador del pasaje, la tonalidad de la voz para atraer pasajeros, las formas gestuales que expresan el vocabulario de la «cultura combi» y los movimientos corporales del cobrador en el paradero.

La fachada social es el contexto en el que se desempeña un rol (Caballero 1998), para nuestro ejemplo viene a ser el mobiliario del vehículo que agrupa a los asientos disponibles, las barras sujetadoras, las ventanas de la combi, las luces del vehículo. Resulta interesante desplegar todas las asociaciones de estas materialidades junto a la dotación expresiva de los actuantes en el escenario de la interacción, pues los objetos y las cosas materiales que aportan al diseño de la fachada son estímulos que informan el flujo de actuación y pueden dar pistas sobre el estatus social del actuante (Goffman 1981).

Ingresemos ahora al rito de dramatización emprendido por los actuantes de la combi. Se entiende a la dramatización como la escenificación presentada por el actor ante una audiencia, de modo que esta pueda recibir la impresión para llegar a interpretarla (Goffman 1981), o en palabras de Caballero (1998), se busca vender el producto. Esta dramatización la podemos observar en dos momentos del viaje en la combi, el primero ocurre en los paraderos donde las combis se estacionan para recoger pasajeros, por lo general quien dramatiza el rol persuasivo es el cobrador, que aplica estrategias como la puesta en escena de los asientos vacíos para atraer al viajero, así brindar la impresión que el viaje será más cómodo al estar sentado que parado con otros cuerpos asediados. De igual forma el acto dramático de «jalar gente a la combi» define una situación particular que se quiere proyectar, es la formación de una cooperación íntima entre los participantes que sostienen el drama (Goffman 1981).

El segundo momento se puede observar durante la ruta del viaje, y es que la dramatización requiere de la formación de un equipo, entendido como «la cooperación entre dos actuantes, con un tipo de acuerdo o entendimiento» (Goffman 1981: 44). El cobrador y el conductor de la combi forman un equipo de trabajo, ambos sostienen una relación mutua de interdependencia laboral, mientras uno conduce y tiene conocimiento de las rutas, la otra persona trabaja en uno de los escenarios, específicamente en la región anterior (Goffman 1981), donde cobra la tarifa a los usuarios, entrega los boletos, abre y cierra la puerta de la combi, todas esas acciones son observadas por el auditorio. Es probable que en la región posterior (Goffman 1981) ocupada por el conductor le permita ver lo que ocurre en la región anterior, sin que el auditorio pueda conocer que otras acciones realiza además de la conducción del vehículo.

Se resalta que en el equipo de actuación se da aquello que Goffman (1981) denomina como una intimidad carente de calidez, es decir, puede haber criterios de familiaridad laboral para sostener y recrear con regularidad el rito de la actuación, pero no necesariamente «un vínculo de naturaleza orgánica» (Goffman 1981: 46) entre el



colector y conductor de la combi. Lo que se da en el escenario es un vínculo de dependencia que los une mutuamente.

Conclusiones

A raíz de lo expuesto, es posible brindar algunas conclusiones preliminares y reflexiones más generales que inviten a pensar los efectos de los distintos patrones de movilidad urbana dentro de la vida cotidiana de las y los habitantes en la ciudad. La importancia de la movilidad urbana radica en que, como activo y recurso de las personas, permite generar vínculos con el espacio metropolitano lejos del espacio residencial; pues, el barrio como unidad micro del territorio ya no satisface en su totalidad la vida urbana ni el acceso a bienes, servicios y equipamientos, ahora ubicados por toda la trama urbana.

Si bien se han realizado avances y aportes desde las disciplinas científicas como la sociología, la geografía, la ingeniería del transporte o el urbanismo, cada una realiza abordajes según sus postulados teóricos, metodológicos e incluso epistemológicos. Mientras la geografía rescata las dimensiones subjetivas y culturales de la movilidad urbana, todavía presenta una visión macro, regional e intraurbana donde se enfatiza lo material del territorio. La ingeniería del transporte tiene preocupación por la fluidez en la circulación vial y la adecuación del espacio para el tránsito vehicular, dejando a un lado las necesidades de movilidad que realiza el peatón a pie. Por otra parte, la preocupación de la sociología, si bien discute sobre la vida cotidiana, también presenta un componente material en el estudio de la movilidad.

Por ello, resulta útil la diferenciación entre transporte y movilidad urbana. Mientras el transporte, sea público o privado, es el medio o recurso que facilita el desplazamiento hacia destinos de mediana y larga trayectoria, la movilidad urbana es un campo mucho más extenso que prioriza los diferentes patrones de desplazamientos que realizan las y los habitantes en las ciudades.

El presente trabajo resalta la utilidad metodológica de abordar a la movilidad urbana como un elemento que estructura la vida cotidiana en la metrópoli, así como una práctica social de viaje que conjuga tanto necesidades y expectativas con capacidades para satisfacerlas. Esto permitirá rastrear y registrar cadenas de viajes que involucran no solo las movilizaciones realizadas, también las no realizadas, las no efectivas, así como las pensadas. Todo ello tomando al viaje como unidad de análisis, como aquel acto teleológico cuya realización es la consecución de fines y objetivos, más que la llegada a lugares.

El reto pendiente es, primero, consolidar el giro teórico-metodológico de la movilidad urbana, donde ya no sea una variable dependiente del sistema de transporte. Esto va a permitir la construcción de una definición clara y sustentable como objeto de estudio vinculada a la planificación urbana y las ciudades. Y, como enfoque teórico, es necesario que se analice transversalmente los discursos, prácticas y dispositivos que

regulan la vida social tales como las relaciones de género, el poder, las subjetividades y la construcción de lo público.

Realizada esta exposición sobre el ritual de interacción y puesta en escena de los roles de actuación del conductor y el cobrador de la combi en la ciudad de Lima, se propone que el rito del viaje en transporte público crea una realidad compartida (Caballero 1998), es decir, que su existencia se da por la regularidad de su ocurrencia —se da por hecho y sin cuestionar esta experiencia concreta porque las personas son integrantes del sistema que usa cotidianamente el transporte público—, y por otro lado es compartido porque los actuantes —en este caso los pasajeros, conductores y cobradores del sistema de transporte público— tienen que implicarse y expandir su estado de ánimo para recrear el rito de interacción en el viaje por lo menos a través de las impresiones y el lenguaje gestual.

El microcosmos del viaje como unidad de análisis invita a pensar que existe una coreografía sincrónica que define la situación de los actores dentro de la combi, es decir, los usuarios conocen el guión del rito del viaje porque se ha convertido en un recurso cotidiano para vivir en la sociedad y de convivencia simultánea con otros usuarios. El orden de la interacción en el transporte público invita a reflexionar que no se trata de interacciones exclusivamente subjetivas y de sentidos individuales producidos en el fuero interior del sujeto, también es una interacción híbrida que combina estas subjetividades con materialidades externas (boleto de la tarifa, botón del timbre para bajar, asientos, manubrios, audífonos, celulares de los pasajeros) y son usadas como estrategias para develar la experiencia placentera u hostil del viaje en la combi limeña.

Se coincide con Mercado y Zaragoza (2011) cuando indican que el denominado orden interactivo de Goffman no es un campo autorregulado, si bien Goffman reivindica el nivel de autonomía en las relaciones cara a cara, también es cierto que la constitución de este orden implica relaciones, acuerdos y compromisos entre personas, pues como se sabe no siempre son duraderos en la interacción, estos pueden ser frágiles, casuales o esporádicos, pero brindan significados que surgen de las impresiones recibidas y las acciones puestas para sostener el ritual dramático.

Lo significativo es que el estudio sobre el orden de interacción manifiesta la aparición y construcción de reglas practicadas por los actores, estos asumen roles que responden a la interacción específica del momento. Sin embargo, no quiere decir que el rito de la interacción cara a cara represente una experiencia sin fisuras o siempre sea un espacio con cualidades bondadosas, por el contrario, la experiencia humana suele enfrentar procesos confrontacionales caracterizados por entrelazar situaciones de riesgo y vulnerabilidad. La copresencia entre individuos trae situaciones no previstas, muchas son de jerarquía o subordinación, así como de resistencias y de lucha (Ribes 2020).



Referencias bibliográficas

- AVELLANEDA, P. (2008). *Ciudad popular, organización funcional y movilidad*. Lima: PUCP. <https://repositorio.pucp.edu.pe/index/handle/123456789/28695>
- AVELLANEDA, P. y CEBOLLADA, À. (2008). Equidad social en movilidad: reflexiones en torno a los casos de Barcelona y Lima. *Scripta Nova*, 12(270). <http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-270/sn-270-47.htm>
- BLANCO, J. (2015, 16 de marzo). Desigualdad social, movilidad y proximidad. Elementos para una discusión crítica. *Contested Cities*. <http://contested-cities.net/CCmadrid/desigualdad-social-movilidad-y-proximidad-elementos-para-una-discusion-critica/>
- CABALLERO, J. (1998). La interacción social en Goffman. *Revista Española de Investigaciones Sociológicas*, (83), 121-149. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=757745>
- CEBOLLADA, À. (2006). Aproximación a los procesos de exclusión social a partir de la relación entre el territorio y la movilidad cotidiana. *Documents d'Anàlisi Geogràfica*, (48), 105-121.
- DELGADO, M. (1999). *El animal público*. Barcelona: Anagrama.
- DEXTRE, J. y AVELLANEDA, P. (2014). *Movilidad en zonas urbanas*. Lima: Fundación Transitemos.
- DÍAZ, L. et al. (2008). Caminar y nada más. Movilidad diaria y pobreza en las ciudades subsaharianas. *Scripta Nova*, 12(261). <http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-261.htm>
- DÍAZ, M. y JIMÉNEZ, F. (2007). Transportes y movilidad ¿necesidades diferenciales según género? *Terr@ Plural*, 1(1), 91-101.
- ESTEVEAN, A. y SANZ, A. (1996). *Hacia la reconversión ecológica del transporte en España*. Bilbao: Bakeaz.
- GOFFMAN, E. (1981). *La presentación de la persona en la vida cotidiana*. Buenos Aires: Amorrortu.
- GUTIÉRREZ, A. (2010). Movilidad, transporte y acceso: una renovación aplicada al ordenamiento territorial. *Scripta Nova*, 14(331). <http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-331/sn-331-86.htm>
- GUTIÉRREZ, A. (2012). ¿Qué es la movilidad? Elementos para (re)construir las definiciones básicas del campo del transporte. *Bitácora Urbano Territorial*, 2(21), 61-74. <https://revistas.unal.edu.co/index.php/bitacora/article/view/29076>
- GUTIÉRREZ, A. y MINUTO, D. (2007). *Una aproximación metodológica al estudio de lugares con movilidad vulnerable* [CD ROM]. CLATPU.
- GUTIÉRREZ, A. y REYES, M. (2017). Mujeres entre la libertad y la obligación. Prácticas de movilidad cotidiana en el Gran Buenos Aires. *Revista Transporte y Territorio*, (16), 147-166. doi: 10.34096/rtt.i16.3607
- HERNÁNDEZ, D. (2012). Activos y estructuras de oportunidades de movilidad. Una propuesta analítica para el estudio de la accesibilidad por transporte público, el bienestar y la equidad. *EURE*, 38(115), 117-135. doi: 10.4067/S0250-71612012000300006
- ILÁRRAZ, I. (2006). Movilidad sostenible y equidad de género. *Revista de servicios sociales*, (40), 61-66.
- JANACUA, J. y GARCÍA, R. (2013). Interacción social y transporte público: Erving Goffman en la combi. *URBS Revista de Estudios Urbanos y Ciencias Sociales*, 3(1), 144-154.

- JIRÓN, P. (2007). Implicancias de género en las experiencias de movilidad cotidiana urbana en Santiago de Chile. *Revista Venezolana de Estudios de la Mujer*, 12(29), 173-197. <http://repositorio.uchile.cl/handle/2250/117827>
- JIRÓN, P. e IMILÁN, W. (2018). Moviendo los estudios urbanos. La movilidad como objeto de estudio o como enfoque para comprender la ciudad contemporánea. *QUID 16*, (10), 17-36.
- JIRÓN, P. et al. (2010). Exclusión y desigualdad espacial: retrato desde la movilidad cotidiana. *Revista INVI*, 25(68), 15-57. doi: 10.4067/S0718-83582010000100002
- 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*. [Discurso principal]. Caminando por una América Latina en transformación. Congreso llevado a cabo en el XII Encuentro de Geógrafos de América Latina, Montevideo, Uruguay.
- LIMA CÓMO VAMOS (2020). *Informe de Encuesta "Los efectos del COVID19 en la movilidad de Lima y Callao"*. Lima: LCV. <https://www.limacomovamos.org/noticias/informe-de-encuesta-los-efectos-del-covid19-en-la-movilidad-de-lima-y-callao/>
- LÓPEZ, A. y REYES, M. (2010). Erving Goffman: microinteracción y espacio social. *Veredas*, 11, 115-136.
- MERCADO, A. y ZARAGOZA, L. (2011). La interacción social en el pensamiento sociológico de Erving Goffman. *Espacios Públicos*, 14(31), 158-175. <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=67621192009>
- MIRALLES, C. y CEBOLLADA, À. (2009). Movilidad cotidiana y sostenibilidad. Una interpretación desde la geografía humana. *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, (50), 193-216.
- MIRALLES, C. y MARTÍNEZ, M. (2012). Las divergencias de género en las pautas de movilidad en Cataluña, según edad y tamaño del municipio. *Revista Latino-americana de Geografía e Género*, 3(2), 49-60.
- PÉREZ, R. (2014). Movilidad cotidiana y accesibilidad: ser peatón en la Ciudad de México. *Cuadernos CEMCA*, (1), 3-21. <https://cemca.org.mx/es/movilidad-cotidiana-y-accesibilidad-ser-peaton-en-la-ciudad-de-mexico/>
- RIBES, A. (2020). Goffman y las situaciones sociales: algunas enseñanzas teórico-metodológicas. *Revista Española de Sociología*, 29(2), 285-300. <https://doi.org/10.22325/fes/res.2020.16>
- SHELLER, M. y URRY, J. (2018). Movilizando el nuevo paradigma de las movilidades. *QUID 16*, (10), 333-355.
- SOTO, P. (2017). Diferencias de género en la movilidad urbana. Las experiencias de viaje de mujeres en el Metro de la Ciudad de México. *Transporte y Territorio*, (16), 127-146. doi: 10.34096/rtt.i16.3606
- TOBÍO, C. (2000). Estructura urbana, movilidad y género en la ciudad moderna. *Boletín CF+S*, (13). <http://polired.upm.es/index.php/boletincfs/article/view/2622>
- VASCONCELOS, E. (2010). *Análisis de la movilidad urbana. Espacio, medio ambiente y equidad*. Bogotá: CAF.



- VÁSQUEZ, A. (2013). Las políticas públicas urbanas como proceso plural. Enfoque de política urbana y gobernanza urbana. *Estudios Políticos*, (42), 218-241. <https://revistas.udea.edu.co/index.php/estudiospoliticos/article/view/15792>
- VÁSQUEZ, G. y JIMÉNEZ, P. (2018). Gobernanza urbana y políticas de intervención de espacios públicos en la ciudad de México. En: J. Gasca et al. (Coordinadores), *Perspectivas teóricas, globalización e intervenciones públicas para el desarrollo regional* (pp. 299-316). México: UNAM.
- VEGA, P. (2003). Movilidad (espacial) y vida cotidiana en contextos de metropolización. Reflexiones para comprender el fenómeno urbano contemporáneo. *Debates en sociología*, (28), 19-51.