XV Jornadas de Sociología. Facultad de Ciencias Sociales, Universidad de Buenos Aires, Buenos Aires, 2023.

Las potencialidades de la moto desde la perspectiva de sus usuarios en el Gran Corrientes y el Gran Resistencia (Argentina).

Ezequiel Ledesma.

Cita:

Ezequiel Ledesma (2023). *Las potencialidades de la moto desde la perspectiva de sus usuarios en el Gran Corrientes y el Gran Resistencia (Argentina). XV Jornadas de Sociología. Facultad de Ciencias Sociales, Universidad de Buenos Aires, Buenos Aires.*

Dirección estable: https://www.aacademica.org/000-025/849

Esta obra está bajo una licencia de Creative Commons.
Para ver una copia de esta licencia, visite
https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/deed.es.

Acta Académica es un proyecto académico sin fines de lucro enmarcado en la iniciativa de acceso abierto*. Acta Académica fue creado para facilitar a investigadores de todo el mundo el compartir su producción académica. Para crear un perfil gratuitamente o acceder a otros trabajos visite: https://www.aacademica.org*.

Las potencialidades de la moto desde la perspectiva de sus usuarios en el Gran Corrientes y el Gran Resistencia (Argentina).

LEDESMA, Ezequiel

ledes.arq@hotmail.com

Pertenencia institucional: Arquitecto (UNNE), Magister en Antropología Social (PPAS, UNaM), subdirector del proyecto de investigación "Espacio público y movilidad cotidiana. Uso masivo de la moto en el Gran Corrientes-Gran Resistencia (PI 22C001 – UNNE)". Auxiliar de 1ra en Urbanismo (FAU-UNNE).

Palabras clave: Movilidad en motocicleta – perspectiva nativa- potencialidades – Gran Corrientes – Gran Resistencia

Resumen: Frente a los imaginarios comunes y estereotípicos que relacionan a las calles principalmente con gran cantidad de automóviles, peatones y bicicletas, el tránsito de algunas ciudades del noreste y noroeste de Argentina se caracteriza por la presencia de la motocicleta como componente particular de sus tránsitos. Esta resulta excepcional y característica a partir de unas cantidades que tanto en las esquinas como en conteos de organismos oficiales suelen igualar o superar la cantidad de automóviles (medio que usualmente es considerado como referencia hegemónica del espacio vial). Este es el caso del Gran Corrientes y del Gran Resistencia, conurbaciones alrededor de las ciudades capitales de las provincias de Corrientes y de Chaco respectivamente que conforman áreas metropolitanas vecinas que comparten características y juntas complementan ofertas y servicios para las más de 360mil personas que habitan en una o en otra. Si bien en éstas, desde la década del 2000 la moto se ha vuelto para miles de residentes una herramienta elemental para resolver la vida cotidiana, los discursos más comunes y abundantes al respecto – en medio de comunicación, en organismos estatales, entre vecinos, pero también en parte de los discursos y las desatenciones de las academias locales- la destacan solamente en términos negativos, como protagonista y responsable del incremento de incidentes viales y de un tránsito más inseguro e intranquilo como resultado para cualquier viandante.

En este contexto, algunos autores locales han destacado también aspectos positivos sobre la movilidad en motocicleta (Alcalá y Scornik, 2015; Alcalá y Ledesma, 2017, Alcalá, 2021; Ledesma, 2022). En la misma línea de estas pesquisas y a partir de entrevistas a usuarios de la moto y de experiencias de participación observante realizadas en estas áreas metropolitanas, el presente escrito propone centrar su atención en los aspectos positivos

que sus usuarios destacan respecto a la moto como medio de movilidad para enfrentar las condiciones particulares de unas ciudades cada vez más pobladas, extensas, con áreas centrales que continúan concentrando la mayor cantidad de satisfactores; condiciones que obligan a desplazamientos cada vez de mayores distancias, con un servicio de transporte público que como opción de movilidad no resultan eficiente por sus costos, recorridos, horarios y cobertura. El objetivo de este trabajo radica en analizar los aspectos destacados como positivos por los mismos usuarios de la moto, así como los criterios de evaluación más o menos implícitos considerados en sus valoraciones. De esta forma, el trabajo busca poder aproximarse a explicar con mayor precisión la "practicidad", la "economía", la "velocidad", entre otros aspectos enunciados por sus usuarios como formas de justificar el uso de la moto en el marco de las características particulares de la vida en estas ciudades, así como su uso considerado entre la "elección y la necesidad".

Una de las intensiones de este trabajo es ayudar a reconocer las singularidades del tránsito de áreas metropolitanas de unas 360mil personas, que plantean un tipo de espacio urbano con unas características y complejidades particulares poco tratadas desde los estudios viales disponibles, las que demás difieren de las capitales metropolitanas de millones de habitantes que usualmente sirven de referencia empírica para el desarrollo de teorías y agendas de investigación. Una segunda intensión radica en contribuir a un conocimiento que ayude a una mejor comprensión de la movilidad en moto, para mejorar su valoración como medio de movilidad con no pocas positividades en el marco de las necesidades insatisfechas y criticidades particulares de la vida en estas ciudades.

Introducción

Este trabajo es cosntruido a partir de las experiencias narradas en entrevistas realizadas a un total de 10 motociclistas, 4 varones y 6 mujeres, la mayoría de entre 25 y 35 años, y 3 de alrededor de 50 años, todos con experiencias de movilidad entorno a las áreas metropolitanas del Gran Corrientes y Gran Resistencia. Estos son estudiantes universitarios y trabajadores estatales o particulares, personas que en este contexto podría reconocer como de clase media y sin necesidades básicas insatisfechas. Estas ideas se producen también a partir de una experiencia más reflexiva sobre/en el espacio vial singular del cual también soy producto y productor cotidiano. Una reflexión ahora además intelectual, repensada con mayor intensidad, y también reproducida en registros escritos, en dibujos, fotografías, videos registros que capturan parte de mi interés al respecto, registros sirven además para movilizar un constante proceso de "reflexividad" (Guber, 2014) y de vigilancia epistemológica.

Antes que pretender ser una etnografía, este escrito se presenta con un “espíritu etnográfico” que busca problematizar una cuestión social a partir de las teorías que los mismos motociclistas poseen respecto a la moto en tanto es su forma de movilidad cotidiana. Así, este texto expone términos, ideas, relaciones que en sus discursos resultan significativos y singulares para explicar sus experiencias viales y sus opiniones respecto a la moto en ciudades como el Gran Corrientes y el Gran Resistencia en el NEA argentino; al mismo tiempo, trato de reconstruir los marcos de significación que ayudan a comprender su sentidos singulares.

Este texto resulta una oportunidad para coagular una serie de ideas dispersas respecto a la movilidad en motocicleta, un tipo de práctica vial que a pesar de resultar relevante en estas ciudades por su masividad y problemáticas asociadas por lo menos desde mediados del 2000 es apenas tratada por las disciplinas locales. Si bien no son pocos los trabajos académicos que en Argentina y Latinoamérica comienzan a dar lugar a la moto, la mayoría de las veces es solo a partir de aparecer de forma indisociable de condiciones críticas de trabajo o en relación a incidentes viales, empero son pocos los que responden a realidades como las de estas ciudades donde resulta un medio de movilidad común y de uso cotidiano para gran parte de la población.

Las ideas que aquí se presentan se construyen desde las teorías que entienden a la actividad de los viandantes en la calle, como relaciones sociales o vínculos entre cuerpos metálicos y de carne (Wright, 2020) en interacciones efímeras, instantáneas, muchas veces inesperadas, entre los que además resultan ser desconocidos (Delgado, 2008) que deben además gestionar constantemente su presencia junto a la de otras personas que son desconocidos, y de las que saben solo lo que pueden inferir por sus aspectos visualizables (Delgado, 2007). Es en esta “sociedad óptica” (Delgado, 2007) que las relaciones son mediadas también por diversas “identidades viales” (Wright, 2020) que en parte se producen a partir de la forma de movilidad de cada viandante. Al reconocer la diversidad de posiciones posibles de vivir la calle, en el tránsito como practica social junto a otros diferentes y desconocidos, resulta elemental atender a las experiencias particulares (Zunino y otros, 2023) de los viandantes conforman ese universo de incertidumbres e improvisaciones (Delgado, 2008) que Lefebvre (2013, 2017) reconoce como lo urbano.

Si bien reconozco la importancia que en este escrito ocupa la idea de “potencialidad”, y de los posibles efectos que esta podría tener sobre esta producción de ideas, ante los compromisos de este escrito prefiero utilizar una idea predefinida. Con la idea de “potencialidades” mi intensión es destacar características que los usuarios de la moto consideren con algún tipo de efecto “positivo” en sus vidas. Sin embargo, me interesa

indicar que lejos de entender a estas ventajas o potencialidades como propiedades intrínsecas de la moto- del objeto-moto -, opto por entender las potencialidades o las negatividades a partir de las relaciones que se establecen entre las características del contexto físico, de sus usuarios y de las máquinas.

Aquí algunas precisiones: primero, estas son las principales dimensiones que considero, al menos inicialmente, con la posibilidad de ampliar a otras que sirvan a entender por, ejemplo, el grado de recepción o de popularidad de la moto en el tiempo, o las ofertas concretas del mercado automotor local. Entre estas posibilidades, la elección de estos tres componentes para estructurar el análisis, surge de la consideración de las formas de los mismos datos, principalmente valoraciones respecto a la experiencia de andar en moto en estas ciudades. Segundo, reconocer que estas dimensiones son propuestas y construidas solo a fines de poder nombrar, organizar, volver inteligibles los componentes que intervienen en estas relaciones, sin olvidar que estas desbordan la simplicidad de la estructura propuesta.

En entrevistas realizadas a motociclistas respecto a su experiencia de movilidad en estas ciudades, gran parte de sus discursos consisten en ejercicios de evaluación de lo vivido, de mediciones sobre los resultados de las situaciones, las que sirven para la formulación de teorías prácticas que aplican en sus movilidades cotidianas para lograr mayor coherencia con sus intensiones y objetivos particulares. En estos ejercicios de evaluación se destacan situaciones que son consideradas partir de cierto espectro de variables, como son la exposición al clima, cantidad y tipos de capitales comprometidos en la actividad de movilidad, de tiempo, dinero, entre otras ideas que ameritan ser relevadas, organizadas y, al menos, incipientemente discutidas.

Las principales razones que estas personas exponen respecto al uso de la moto son la “economía” y la “practicidad”: “la moto es más económica y más práctica”. Son estas, las dos concepciones que busco problematizar a partir de indagar en la relación que establecen con otras ideas, en las conexiones con otros significados particulares que las cargan de un sentido concreto y situado. De esta forma, en los siguientes párrafos traro de ordenar y desarrollar algunas de las nociones más comunes y relevantes en la perspectiva de los y las motociclistas entrevistados e ir mostrando sus formas de valoración particular, y los contenidos singulares de las nociones que emplean[1].

[1] En este escrito, por cuestiones de economía de palabras utilizo el término motociclista para lo que entiendo con mayor precisión como usuarios y usuarias de la motocicleta como idea que admite la posibilidad de considerar un repertorio variado de formas de conducir un tipos de medio de transporte que en todos los

Los usuarios entrevistados destacan y celebran a la moto como un excelente medio de transporte, reconocen de forma explícita que esta valoración radica directamente en considerarla en el marco del tránsito local, el que además suele resultar significado en términos negativos: “es excelente para andar en el tránsito de esta ciudad que es una locura (…) sino, ¿en qué te vas a mover?” pregunta de forma retorica uno de los entrevistados antes de hacer el ejercicio común entre todos los entrevistados de presentar escenarios de movilidad comparados a partir de la resolución en diferentes medios de transporte, y donde la moto resulta destacada sobre los demás por una serie de aspectos que suelen agruparse como cuestiones de “practicidad” o de “economía”.

Estos motociclistas se manifiestan no solo conformes sino que contentos respecto las posibilidades que la moto habilita, esto a partir de entenderla como una opción superlativa, muy superior frente a otras ofertas de movilidad concretas que no llegan a combinar las potencialidades que esta reúne para resolver la vida cotidiana frente a las características particulares de estas ciudades. En este contexto, la motocicleta aparece como un medio de transporte que es posible de comprar y mantener, accesible a miles de personas y que puede adaptarse con buenas prestaciones en el marco de las demandas locales. Aparece como posibilidad de movilidad ante un servicio de colectivos (única posibilidad de transporte público) que en general se valora como ineficiente o insuficiente en términos de seguridad, comodidad y utilidad, y ante una dificultad económica de poder adquirir y mantener un automóvil propio. Por su parte, caminar y andar en bicicleta, resultan en estas ciudades en formas de movilidad limitadas ante el esfuerzo y la exposición prologada a las frecuentes altas temperaturas, sumado al mal estado físico de las veredas, además de los efectos de una inseguridad que se constituye tanto desde el miedo a sufrir un robo, un incidente vial, y en el caso de las mujeres, también, de sufrir acoso por parte de otros viandantes masculinos. En este contexto, el la movilidad peatonal se limita a distancias cortas de pocas cuadras y los contenedores públicos condicionados para las actividades deportivas y de ocio, parques, plazas, sendas y circuitos deportivos, parterres.

Moto comparada

Una singularidad de estos discursos es que para explicar la experiencia en motocicleta los entrevistados recurren a ejercicios de comparación con otros medios de movilidad (posibles y concretos en este contexto), una comparación que adicionalmente suele servir además de justificación de su “superioridad” sobre los otros. A pesar de ser contrastada con la bicicleta,

casos tampoco es el mismo, así como tampoco las relaciones establecida con sus usuarios son las mismas en todos los casos.

el andar a pie o el colectivo, la moto es principalmente explicada a partir de compararla con el automóvil, principalmente en términos de sus prestaciones para resolver la movildiad.

Frente a la bicicleta, la moto resulta más relacionada al automóvil principalmente por los resultados de sus motores a combustión y no a sangre de su mismo transportado como en la primera. Asociado a esta forma de producción de energía para el movimiento, se reconoce su capacidad de carga, la cantidad de pasajeros que puede llevar, velocidad, también la actividad corporal que exige a sus usuarios. En estas comparaciones la presencia/ausencia de cabina, el grado de exposición a la intemperie o de protección, el volumen del vehículo, así como la comodidad de los pasajeros son otros de los aspectos más usuales en la construcción de las explicaciones.

Al mismo tiempo, al hablar sobre la moto, sus usuarios destacan al automóvil como su principal molestia, y con el tipo de vehículo con el que establecen una relación tensa en una lucha por el espacio vial. De esta forma, para los y las entrevistadas, contar la experiencia en moto implica al mismo tiempo la cita constante a una experiencia automovilista propia en variadas formas de conducción o como pasajero, de una experiencia automovilística que parece justificarse como la estándar, la "más común", el punto cero de referencia en las prácticas de movilidad, al menos en las narradas por estos entrevistados.

Practicidad

En una cuadra donde los vehículos se acumulan en fila debido a su cantidad a los tiempos de espera de un semáforo en la esquina, las motos aparecen por los costados de los autos inmóviles, pasan por pasillos de puertas a veces de menos de 90 centímetros. Avanzan lo máximo posible, se van acumulando "al frente", debajo del semáforo "lo más adelante que pueden". Forman filas de motos que por goteo rellenan los espacios libres entre las cajas automovilísticas. Todos los vehículos se encuentran a centímetros del contacto. Algunas motos se adelantan a los primeros autos, zigzaguean en su frente y se acomodan en posición de partida, nuevamente llegan un espacio, una posibilidad de uso hasta el momento inadvertido, y otras motos, con el mismo gesto y a modo de tetrix van colmatando otros espacios que encuentran libres entre las primeras. Resultan todas en una nueva fila de motos, que redefine la fachada de la masa vial inmóvil. Las motos son el avangard. Debajo del semáforo sin posibilidad de verlo, los motociclistas sostienen la mirada al frente, en el horizonte de frenado de los otros flujos vehiculares y antentos a los movimientos y sonidos de los vehículos que tienen "atrás", señales ante las que inician su marcha sobre la bocacalle. Los "primeros" autos suelen esperar el avance del avangard de motos, los de "más atrás" inician arrancan suavemente su marcha, con meneos hacia adelante y bocinazos ante estas esperas, expresan su necesidad de moverse, su ansiedad por circular,

por avanzar antes que el semáforo vuelva a “atraparlos”, a detenerlos y otras motos vuelvan a “adelantarse” y “ganarles el lugar”.

Entre las primeras líneas de sus discursos los usuarios de la moto entrevistados destacan como ésta resulta práctica por “ayudar” a transitar con “menos inconvenientes por la ciudad”, esto es, “enfrentar mejor” que ningún otro medio de transporte local las “condiciones actuales del tránsito”. En estos términos, esta practicidad radica fundamentalmente en el volumen, peso y maniobrabilidad del objeto-moto, características que posibilita que ocupe lugares que diríamos “reducidos”, reducidos frente a lo que ocupa un automóvil, tanto para circular como para estacionar. Los entrevistados destacan que no solo es más fácil “avanzar porque te vas metiendo entre los autos, en los espacios que dejan libres uno de otros”, sino principalmente por la posibilidad de poder resolver con mayor facilidad el lugar de inmovilidad o de guardado de la moto: “podes encontrar estacionamiento más fácil, o la dejás en algún rincón, debajo de un árbol, en cualquier lado (…) y también es más barato guardarla en un garaje privado”. Vale destacar que la posibilidad de estacionar, en todas las entrevistas aparece como una variable central para hablar sobre las potencialidades de la movilidad en motocicleta.

“La velocidad que alcanza es similar a la de un automóvil” dicen algunos de sus entrevistados destacando velocidad como una de los aspectos principales, la de ir “rápido”, lo que en este contexto se mide en relación al parámetro establecido por el automóvil. Este aspecto se combina además con la idea de “y sin esfuerzo” que al menos dos de los entrevistados mencionan, en una comparación que establecen con la bicicleta. En este sentido, reconocen a la moto como un vehículo con motor a combustión, esto es, un vehículo automovilizado que – a diferencia del caminar o de la bicicleta, del remar - excluye la inversión de fuerza de sangre por parte de su usuario, a velocidades que pocas veces son posibles de alcanzar con los mismos medios sin motor a combustión.

En la práctica de transitar la calzada el “tener lugar”, el “hacerse un lugar”, poder “ocupar lugares” que otros vehículos como los autos no pueden ocupar les permite “avanzar” (avanzar entre los automóviles). En su paso las motos usan espacios que los cuerpos metálicos con cabina no pueden ocupar. Éstos entendidos aquí como cabinas contenedoras, productoras de espacios interiores que posibilitan contener y envolver los cuerpos de sus usuarios, los que para evitar daños busca evadir contactos indeseados con otros cuerpos. Mantienen así una distancia “prudente”, un espacio libre entre cuerpos según su actividad, distancia que suele ser aprovechada por viandantes de menor porte y mayor maniobrabilidad como peatones, ciclistas, motociclistas o de las personas en silla de ruedas que suelen preferir la discontinuidades de la calzada a la de las veredas.

Para los entrevistados la idea de velocidad aparece directamente relacionada con la de practicidad, y no siempre significa ir más rápido, a una velocidad que pueda considerarse “alta”, sino de una idea comparada de “poder avanzar” de “poder avanzar antes que otros”, “llegar antes que otros” pero también poder “evitar o pasar sin problemas” atascos, embotellamientos, interrupciones en la calle que puedan detener a otros viandantes – principalmente a automóviles y volúmenes similares. Inconvenientes que la moto puede sortear (esto es, avanzar) a partir de sus dimensiones y maniobrabilidad -de posibilitar movimientos más precisos y reducidos que los vehículos con de mayor volumen. Es en este sentido, la velocidad se entiende no solo en términos de tiempo sino también de posibilidad de uso del espacio, de unos espacios que desde su perspectiva resultan en “espacios libres” entre automóviles.

En esta practicidad para enfrentar las condiciones del tránsito actual se destaca también su posibilidad de “entrar en cualquier lugar”, su capacidad para adaptarse y poder transitar sobre variedad de superficies de rodamiento en estos territorios: de vías de piedra partida, de tierra, charcos de agua y barro, sendas sinuosas en pastizales o en el monte, calles de asfalto, sucias, con baches, anegadas. En un territorio fundamentalmente llano con desniveles suaves y excepcionales, donde la topografía no resulta un problema ante su potencia.

Por su parte, desde la experiencia automovilística, pero también desde la peatonal y ciclista, estas prácticas motociclistas suelen ser entendidas como parte de la justificación de “la locura del tránsito”, porque las motos “aparecen por cualquier lado” “se te meten por los costados”, “ni la ves venir”, “andan como locos, a todo pedo” “no les importa nada ni nadie, no respetan nada”, “andan sin luces, sin cascos”.

En relación con las condiciones de compra aparece la practicidad la “facilidad” para comprarla, la que a veces refiere a los sistemas de financiación pero también a los requisitos solicitados para habilitar la compra. En la mayoría de los casos es suficiente un recibo de sueldo y DNI. Otro término de practicidad radica en las exigencias y requerimientos legales para la obtención del carnet de conducir los que suelen valorarse como fáciles de obtener o de pasar – en comparación con las exigidas a los automovilistas. Esta es una prueba que cuenta con un examen que muchas veces carece de verificación práctica de las habilidades de la persona para conducir y se concentra principalmente en la verificación de conocimientos teóricos respecto a las normas de tránsito.

En varias entrevistas la experiencia corporal es principalmente destacada como “sin hacer esfuerzo”. Este nivel de práctica corporal que la moto exige a su usuario es el que la posiciona también como un vehículo “accesible”, que en medio de esta misma trama de

valoraciones de economía y practicidad resulta como una opción de movilidad particularmente barata, pero también o sobre todo fácil de usar, posible de usar. Su motor posibilita que el usuario no deba efectuar movimientos o fuerzas para producir algún tipo de energía (como en la bicicleta), y concentra su actividad más bien en los movimientos de muñecas, tobillos y brazos para manejar, de abdominales, empuñaduras y piernas para no salir despedido del asiento, empero, en comparación sus movimientos son tan reducidos que posibilitan no transpirar y “podés ir bien vestido, y llegas bien, capaz con un toque de tierra, pero no va a ser todo chivado como si fueras en bici”.

Frente al confort que ofrece la cabina y asientos de un auto y las formas de sus mecanismos de acción, la moto exige la capacidad de un equilibrio corporal y el manejo de de ciertas fuerzas para su estabilidad y conducción. Por estas razones, algunos la reconocen menos accesible que un automóvil, una accesibilidad entendida en términos de poder utilizar el objeto-moto. Empero, y si bien una motocicleta resulta limitada ante personas con discapacidades o cuyas capacidades no puedan responder a sus demandas, ésta permite la movilidad de cualquier tipo de cuerpo que pueda montarla y mantener el equilibrio autónomo sobre ésta. Es así que en las calles pueden reconocerse usuarios de motocicleta cuyas condiciones corporales difícilmente les permitirían, por ejemplo, levantarse por sus propios medios del piso ante una caída. Me refiero a que la moto posibilita la movilidad "puerta a puerta", casi con la misma movilidad que un peatón (Alcalá, 2020) de personas mayores, de personas con movilidad reducida o de otras cuyas condiciones físicas no les permiten caminar un par de cuadras.

Entre los primeros aspectos advertidos como potencialidades los entrevistados destacan también la capacidad de carga de la moto, tanto de personas como de cosas. Si bien este aspecto se reconoce en desventaja de los ofrecidos por un automóvil, sus capacidades son valoradas en un contrapeso en el marco de sus otros aspectos. De todas formas sus usuarios celebran la posibilidad de disponer de asiento para dos personas de una forma que consideran cómoda y segura, también como suficiente y coherente ante las características del vehículo. Esta es una capacidad de carga que las personas usualmente utilizan al límite con hasta 5 pasajeros (entre adultos e infancias).

Las motos de 110cc y 125cc, las más comunes en el tránsito local, cuentan apenas con un espacio libre debajo del asiento que permite el guardado de alguna campera y una botella de agua. El tamaño del baúl ha sido también reiterado como un aspecto relevante por los y las entrevistadas: “pero el de esta moto es más chico, esa es la cagada, la moto que tenía antes tenía un baúl donde hasta me entraba el casto, ahí llevaba el termo para el tere

(tereré) también, en este no entra nada, no me di cuenta cuando la compré" cuenta una de las entrevistadas al comparar su moto actual con la anterior.

Ante estas posibilidades el cargado de cosas, animales, personas sobre la moto se realiza a partir de sujetarlas a alguna de sus superficies, con el posible complemento de una fuerza activa de del cuerpo de alguno de sus usuarios. También a partir de gesto de sujeción de estos cuerpos o a partir del colado (mochilas, bolsos, termeras, bolsas de supermercado) por las extremidades del los cuerpos o de la moto (el manubrio), entre otra variedad de formas que ameritan atender a las propuestas de Marcel Mauss por registrar y explicar el repertorio posible de prácticas corporales.

Economía

La idea de que la moto resulta económica refiere principalmente a que su adquisición y el mantenimiento de su funcionamiento requieren de cantidades de dinero que se valoran como "bajas", "posibles de pagar", que por esto se la reconoce como "económicamente accesible". Estas son valoraciones que en la mayoría de los casos fueron producto de ejercicios de comparación con las características de un automóvil. En al menos dos entrevistas la idea de accesibilidad se desarrolló en relación a las posibilidades financieras de esta compra, de poder pagarlas en tanta cantidad de cuotas que – y a pesar de importantes recargos- transforman su compra en "temporadas de pagos reducidos".

En lo económico se reconoce también el gasto en combustible, del gasto invertido directamente en el movimiento, con la posibilidad de realizar el viaje. En este caso nuevamente se despliega el ejercicio comparativo pero ya no con el automóvil, sino con el transporte público. El ejercicio recurrente entre los entrevistados es imaginar el gasto promedio del viaje en colectivo de 2 o 3 personas durante algunos días, con un valor total que es traducido a cantidad de combustible, para luego volver a transformarlo en cantidades de viajes posibles de realizar en cierta cantidad de días (una cantidad que usualmente duplica o triplica las posibilidades ofrecidas por el colectivo): "y con 3 que nos movemos todos los días ya son 6 a 10 pasajes, 800 pesos por día, por 5 días, 6mil, 7 mil pesos… por semana. Con eso cargo más de 7 tanques, hago varios movimientos en el día y aguanta hasta 2 o 3 semanas".

Los entrevistados hablan también sobre el mantenimiento o reparación. Destacan estas actividades como atendidas por mecánicos o expertos similares, con un costo que por lo general no se considera elevado y tampoco frecuente. Este aspecto aparece tanto en relación a lo económico como a lo práctico (por la poca frecuencia de ocurrencia). Algunos entrevistados reconocen también no brindar el suficiente mantenimiento a sus motos, que

“podrían estar mejor” “con algunas cosas arregladas o mejor resueltas” y que esto volvería sus viajes más seguros y confortables. “Pero anda” concluyeron varios al reconocer el estado de sus motos “y si no invierto más en la moto es porque tengo otros gastos y la moto anda, cuando se rompe la arreglo”.

Negatividades reconocidas

Resulta también interesante destacar algunos aspectos negativos reconocidos desde la experiencia de sus propios usuarios. Una perspectiva que usualmente tampoco resulta advertida en los discursos del sentido común, mediáticos o académicos más frecuentes. En este sentido, no “sobre” ella en el sentido de valorada a partir de otras experiencias de movilidad sino, sentado sobre ella, desde la experiencia de sus propios usuarios.

Frente a vehículos con cabina los entrevistados repiten la idea de ir “sin protección”. Así, la moto resulta explicada como “sin cabina”, “vas a la intemperie, sin protección, cualquier cosa es contra tu cuerpo”. La cabina en la moto es la vestimenta, “lo que te protege es tu propia ropa, tu casco, tus lentes” dice uno de los entrevistados, antes de indicar algunos de los preparativos que suele considerar para lograr mayor confort frente a las condiciones climáticas por medio de la vestimenta. La exposición directa del cuerpo al entorno es una idea recurrente entre los entrevistados, la que suele ser valorada en términos negativos y que se produce en el ejercicio de comparación con el espacio interior, contenedor y aislado de la cabina de un automóvil.

Esta exposición suele ser considerada en relación directa a las condiciones climáticas y a los efectos que estas pueden tener sobre el cuerpo de los usuarios, su vestimenta o las cosas que cargan. El clima local no resulta un imposibilitador de esta actividad a partir de ser templado la mayor parte del año, con lluvias periódicas y vientos leves. Este se vuelve una variable relevante en las condiciones de movilidad ante eventos como lluvias, en situaciones de “mucho frio” (alrededor de menos de 15ºC según la sensación térmica de los locales) o en situaciones de “sol muy fuerte” o de “mucho calor”. En muchos casos la exposición del cuerpo al clima son gestionadas por medio de vestimenta (gorras, lentes de sol, pilotos, camperas), pero es la lluvia (“el estar mojado, o estar mojándose” “la calle toda mojada”, “los charcos”, “los autos que pasan y te salpican”, “los baches que no se ven porque se junta el agua”, “el peligro de resvalarte”, “la calle se vuelve barro”) las situaciones que más comúnmente inhibe la movilidad en moto: “nadie quiere andar mojándose, te ensucias, te enfermás, y además es un peligro, la calle es un asco”. Los días de lluvia la cantidad de motos que circulan y que se estacionan en la calle disminuye notablemente.

Esta exposición aparece además comprendida en relación directa con la velocidad, la que potencia la cantidad, la variedad de las cosas que pueden tomar contacto con el cuerpo y también sus efectos.

Entre los motociclistas entrevistados se extiende también un sentimiento de inseguridad relacionado directamente con la posibilidad de sufrir un robo, de que otra persona les sustraiga alguna pertenencia, o la misma motocicleta, y que además ellos mismos puedan correr peligro físico: “Los robos… en el auto vas adentro nomás te digo, protegida de la calle, subís la ventanilla y evitas que alguien entre, meta la mano”. En este sentido, suele ser explicada, de forma implícita en comparación al automóvil, como un vehículo que no cuenta con cabina o capsula que aísle y evite ciertos efectos de las situaciones que ocurren más allá de sus límites, en el afuera que produce. Al mismo tiempo esta sensación de inseguridad, combinada con el tipo de vehículo reitera entre las chicas entrevistadas la idea del movimiento constante, del no parar, como una forma de mejorar su seguridad en el transito: “de noche no paro en los semáforos por miedo a que uno se te suba atrás tuyo, te haga bajar y se lleve la moto”.

Por otro lado, esta exposición se entiende también en relación al contacto indeseado o a la colisión no controlada que puede sufrir el cuerpo de sus ocupantes con otros objetos, con otros cuerpos o con las superficies de rodamientos en incidentes viales. “A diferencia de un auto” dice una de las entrevistadas, “donde vas adentro protegido”, en la moto “vas sin protección, cualquier cosa es tu cuerpo el que la recibe, desde los bichos hasta los golpes en un choque”.

Vale observar, que en este contexto el uso del casco no es utilizado por gran parte de los usuarios de la moto, es una escena común ver motociclistas sin casco o donde solo uno de los 2 o más pasajeros lo lleva puesto de forma correcta. Si bien existen conteos que relacionan tipos de lesiones, muertes con el uso del casco en incidentes viales, no contamos con respuestas o problematizaciones entorno a porqué el casco no es utilizado, una pregunta necesaria que empero suele esquivarse o anularse a partir de “la costumbre” o la “(falta de) cultura o de consciencia de la gente”. “Tener que andar con el casco a cuesta”, la “incomodidad” del calor que genera, las viseras ralladas que no dificultan la visión, también han sido aspectos marcados como negativos al considerar la movilidad en moto.

Según fuentes policiales (apreciaciones obtenidas de entrevistas a efectivos de la Policía de Corrientes) la motocicleta es “una de las cosas más robadas en toda la provincia” (“lo sabemos por la cantidad de denuncias”) y el mismo oficial (también usuario de la moto) grega: “y es que un auto es más complicado de robar, de mover, esconder, que lo vean”

(…) a la moto la pueden esconder en cualquier lugar, en cualquier pastizal después la buscan" (…) "y en un rato le sacan los plásticos, le alteran los números del chasis y las venden, o las desarman y las transforman en repuestos para vender". Esta potencia a ser robada aparece en todas las entrevistas como una variable relevante al momento de gestionar formas de tránsito por "zonas seguras" pero, sobre todo en la elección de los lugares de inmovilidad, de estacionamiento o guardado.

Además de la exposición a robos, algunos motociclistas destacan cierto sentimiento de inseguridad relacionado directamente a la actividad de tránsito. Esta es una inseguridad fundada en la posibilidad de colisiones o contactos inesperados, con posibilidad de lesión de los cuerpos, frente a las prácticas de otros motociclistas pero principalmente frente a las prácticas de vehículos con cabina: "los autos particulares, los remises, te abren las puertas o salen nomás y ni miran para atrás (…) los colectivos peor, parece que se valen del tamaño (…) no les importa nada".

Actualmente en estas ciudades, como en otras de menor cantidad de población, donde el número de motociclistas se ha incrementado, ésta aparece como participe en gran cantidad de los incidentes viales, en el mismo sentido, son sus ocupantes los más afectados con lesiones que muchas veces resultan crónicas o en su fallecimiento.

Elegir sin opciones

Desde el 2000 ante la llamada "masificación de la moto" esta aparece en el imaginario local la idea de la moto como un vehículo de segunda, al que se accede solo ante la imposibilidad de poder pagar un automóvil, de comprarlo y mantenerlo. La moto aparece asociada frecuentemente a las porciones de población con menos recursos económicos, posteriormente se suman los jóvenes, y ayuda también a producir otras identidades viales como los motomandados, los motochorros. Tal vez una de las expresiones más impresionantes y singulares donde la motocicleta se exalta como medio de movilidad masivo fuertemente vinculado con las clases populares y los jóvenes sea en las caravanas de los seguidores de cumbia en Corrientes, grupos de fanáticos que por las noches "salen a seguir" a las bandas y forman procesiones nocturnas en moto de varias cuadras de largo (Ledesma, 2021). Sin embargo, desde la década del 2010 el uso de la moto se extiende a otras porciones de la población que la valoran como un segundo vehículo alternativo al auto, uno más económico en sus consumos, pero sobre todo más práctico para enfrentar las movilidades e inmovilidades en el tránsito local.

Que "la moto a cotidiano resuelve la movilidad de miles de personas" es una sentencia que puedo afirmar, posible de comprobar con la observación de alguna esquina por un par de

horas. No así, que "elegida" como medio de movilidad, ya que esto abre la discusión respecto a si existen las condiciones para que sea posible el ejercicio de elegir, lo que de partida implica que existan otras formas - en este caso de movilidad- que frente a las condiciones y necesidades de los usuarios, de los que elijen, resulten efectivamente en posibilidades concretas de elegir, de ser tomadas como opción, entre otras que conforman la variedad que exige/habilita la acción de elegir. "La moto, frente a los otros vehículos es incomparable" dice una de las entrevistadas, y sigue "los días que no la tengo o que no la puedo ocupar sufro, porque es un quilombo resolver los movimientos a partir de otros transportes". Las experiencias de viajes relatadas también destacan como momentos críticos la discontinuidad en la resolución cotidiana de la movilidad en moto, por ejemplo, un día lluvioso; lo difícil que se vuelve la resolución de otra movilidad que no sea la de un automóvil particular: conseguir un remís, moverse hasta la parada de colectivo, las esperas, los costos. En este contexto, la movilidad en moto sigue siendo valorada como superior y distante a las demás por una otra variable. Si es "elegida" es por representar la opción superlativa entre las formas de movilidad disponibles, sin embargo, es ante su falta que se reconoce la imposibilidad de resolver con la misma facilidad los mismos desplazamientos a partir de otras formas de transporte.

CONCLUSIONES

Lejos están las intensiones de este trabajo por ser una oda sobre la moto, una que haga caso omiso sobre la variedad y cantidad de conflictos que esta y sus usuarios a cotidiano protagonizan. Mi intensión en este escrito no fue ahondar en estos tópicos sino contribuir a producir un nuevo discurso sobre la moto, uno que se concentre en sus potencialidades, las que no siempre son reconocidas, esto, a pesar de ser justamente estas ideas las que ayudan a comprender su popularidad como forma de resolución de las movilidades locales.

Tampoco fue intensión de este escrito intentar algo como una empresa enciclopédica respecto a las posibles potencialidades de la moto, concepción que tampoco resulta coherente frente a la propuesta de considerarlas como resultados de unas relaciones que como tales pueden reconfigurarse y mutar, o resultar inadvertidas en el marco de las vidas de sus usuarios. Es así que estas listas pueden ampliarse con otras consideraciones, por ejemplo, en lo referido a la flexibilidad de la moto para responder a adaptaciones mecánicas, a transformaciones y apéndices técnicos (transformadas para llevar carritos, cargar bicicletas, cajas de reparto, entre otras adaptaciones locales).

Considero que las evidencias presentadas en este trabajo no son suficientes para sostener los enunciados propuestos como verdades, empero, sirven para proponerlos al menos en términos de hipótesis que puedan ser discutidas y reajustadas en trabajos futuros. Estas

son ideas, formas de justificar y de fundamentar comunes entre la población local, las que sin embargo en el mencionado marco de desatención a la moto cuentan con escasas sistematizaciones, al menos de las del tipo que este y los trabajos citados buscan producir. En este sentido es que reitero la necesidad por recentrar la atención sobre una forma de movilidad que guarda relación estrecha con gran parte de la vida local, de forma más o menos directa, para producir conocimiento que pueda ayudar a dar respuesta a los conflictos locales desde sus mismas particularidades.

Si bien el escrito de este trabajo derivó en otras discusiones que se corren de los objetivos inicialmente propuestos, puedo reconocer, al menos, que mientras la idea de "economía" se relaciona de forma directa a la inversión de dinero destinada a la compra, al combustible y mantenimiento de la moto en términos mecánicos y de funcionamiento cotidiano, la "practicidad" se expresa en relación directa a la posibilidad de resolver "más a gusto" las actividades de movilidad en el tránsito actual de la ciudad, esto es, de forma más próxima a las pretensiones particulares de cada usuario, las que varían entre gestiones de seguridad y comodidad. Más allá de estas indicaciones, la confección de este escrito ha permitido sostener otras latentes que me gustaría asentar como propuesta para próximas indagaciones. Una de estas, respecto a la centralidad del automóvil en nuestra forma de considerar las practicas y relaciones que configuran lo urbano, otra, en relación directa, dirigida a comprender la relación física, vial pero también en un sentido socio-cultural amplio que la moto establece con el automóvil, en cómo parece desafiar su lugar en la ciudad y en las consideraciones al respecto. Finalmente la necesidad proponernos comprender la movilidad en motociclista desde la experiencia de sus propios usuarios, y atender a la relevancia que en esta ocupa la dimensión de una corporalidad que se describe como "expuesta". Es parte de esta agenda la deuda con el registro de las coreografías viales locales y el desvelamiento de sus formas de ser, de actuar, de relacionarse y con las ideas, sensaciones que las justifican y ayudan a volver costumbre inadvertida.

La idea del "entre"…automóviles, del "costado" …a automóviles, aparece reiterada en la práctica espacial y discursiva de los entrevistados. Esta podría ser interpretada como el aprovechamiento de un espacio residual, marginal que los autos no pueden llegar a ocupar, y desde ese lugar parece desafiar y competir con el lugar que el automóvil ocupa en la calle, el centro geométrico, pero sobre todo, el centro de la epistemología desde el que se produce y estabiliza conocimiento sobre lo urbano, sobre la sociedad urbana. La experiencia de movilidad en la moto es explicada principalmente a partir de comparaciones con el automóvil, citas que de forma más o menos explícita reiteran la tensión de su dominio espacial y teórico sobre la experiencia de movilidad en la calle. En estos discursos el automóvil es citado una y otra vez, es tomado como punto de comparación y puesto en una

posición central y casi canónica de la comparación que aparece como un gesto necesario para explicar la movilidad en moto. Considero también que el principal efecto de la relevancia puesta en el automóvil al momento de pensar la movilidad en la ciudad es el de imposibilitarnos pensar, valorar esas otras experiencias desde ellas mismas. En esto, considero, el automóvil de forma más o menos explícita sigue siendo la referencia canónica de la ciudad, su usuario tipo; así, la experiencia urbana sigue siendo pensada para y desde el automóvil… en una ciudad donde otra forma de transitar, otra experiencia de movilidad es tanto o más común entre sus viandantes. Si bien este tema amerita otros desarrollos, espero sirvan como para dar una mayor y mejor atención a estas experiencias al momento de producir ideas de intervención pública (diseños urbanos, políticas, discursos científicos, artísticos, mediáticos).

A diferencia de los vehículos con cabina y autocombustión y al igual que la bicicleta, las singularidades de la experiencia de movilidad en moto radica en torno a la experiencia sensitiva del cuerpo, con situaciones que pueden estar presentes en otras formas de movilidad que en la moto toman una gran relevancia: la conducción, control, estabilidad de un vehículo de equilibrio lineal sobre dos puntos de apoyo que depende de las fuerzas de un cuerpo que al mismo tiempo recibe – vestimenta y accesorios por medio- la incidencia de efectos del ambiente, algunos de los que se intensifican por acción de la velocidad; y es este mismo cuerpo el que además de controlar la moto, debe también mantenerse sujeto, debe sujetar bultos y a otras personas o servir de sujeción para otros acompañantes. En este sentido, es importante reconocer en una visión comparada con otros medios de movilidad, la centralidad de estos efectos y de estas demandas particulares sobre el cuerpo en las experiencias motociclistas.

Desde la experiencias de los viandantes entrevistados (usuarios de la moto) la calle aparece como un ámbito de paso, dónde parece se buscara permanecer el menor tiempo posible, de paso entre un destino y un origen, del paso más rápido posible, esto en relación directa a un sentimiento suele aparecer ligado a “sensaciones de inseguridad” o inseguridades, de miedo a sufrir robos, pero también a los efectos de las practicas viales de los demás viandantes, y en el caso de las mujeres, de ser acosadas o abusadas por varones. Así la calle, lejos de los ideales del lugar de “paseos”, de tranquilidad y seguridad aparece como un lugar al que no se puede evitar entrar y en el que se desea permanecer lo menos posible, salir o pasar lo antes posible; esto, vuelvo a repetirlo, entendido en el marco de las experiencias de movilidad consideradas en este escrito, lo que no anula la posibilidad de ser una concepción compartida por otros viandantes y productores de este mismo espacio urbano. En algunas de las entrevistas estas ideas aparecen como parte de los fundamentos que sirven para naturalizar – y hasta defender – cierta “lógica” de la velocidad,

de “ir rápido”, o “lo más rápido que se pueda” (según la forma de movilidad y demás factores). Estas son formas de hacer, de pensar, de explicar, en definitiva de concebir la calle que aparecen como lo común, como no discutidas; con unos parámetros además establecidos por las velocidades, las potencias, las capacidades de los vehículos motorizados. Vale observar que estas son forma comunes de concebir la calle, formas que tratan de imponerse, que son compartidas por muchos pero no pero no por todos (y especialmente por todas) y tampoco constantes en todo momento. Será tarea de próximos trabajos indagar sobre estas singularidades no advertidas en las formas locales de movilidad, y en sus relaciones con aspectos como la percepción del miedo y la identificación de lo que en la ciudad resulta agradable o desagradable para sus viandantes.

Estos comentarios expresan formas de ser en la calle que resultan naturalizadas, intensiones que pertenecen al sentido común, que no se cuestionan y que justifican las formas particulares que adquieren las practicas viajes. El imperativo no cuestionado de la velocidad se relaciona con “ir más rápido” pero también con “pasar antes que el otro”. Esto lleva a lógicas que justifican el “adelantarse lo máximo posible”, “meterse si hay un espacio libre”. “Llegar antes”, “no perder tiempo”, ““ir más rápido”, “pasar”, “pasar antes”, “pasar adelante”, “pasarle”, “moverse”, “no parar”, “menos semáforos” entre otras marcas comunes (aun con sus relación por develar) que expresan las formas de concebir las prácticas viales en este contexto. Estas son posibles de destacar no solo por su recurrencia, lo que dificulta su extrañamiento para un nativo que también las reproduce, sino también a partir de imaginar otras formas posibles de modelar las prácticas.

Estas son ideas que lejos de pretender clausurar la discusión, espero, la movilicen, principalmente en pos de poder enfrenar discursos que tiendan a naturalizar unas condiciones de movilidad que a partir de resultar ineficientes o insuficientes ante las demandas de sus usuarios, ayudan a posicionar a la moto como solución, como inversión privada necesaria, casi inevitable, como oportunidad superlativa para salvar los déficits públicos respecto a las condiciones de movilidad “¿Y acá, en Resistencia, qué otra cosa se va a comprar la gente? Es barata, fácil de pagar, rápida, fácil de usar, de guardar, pasas por cualquier lado, la venden a cantidades y en cualquier lado… ¿vas a ir a esperar el cole?”

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Alcalá, L. y Scornik, M. (2015) Movilidad y accesibilidad en el Gran Resistencia. Principales problemas y desafíos. Revista Transporte y Territorio RTT 13, 8-35.

Alcalá, L. y Ledesma, E. (2017) La ciudad de las motos. Ponencia Primer encuentro sobre Movilidades, Diferencias y Desigualdades Sociales en el Nordeste Argentino y Región

Transfronteriza. Universidad Nacional de Misiones. Facultad de Humanidades y Ciencias Sociales. Posadas, Misiones, Argentina. https://www.conicet.gov.ar/new_scp/detalle.php?keywords=&id=32018&congresos=yes&detalles=yes&congr_id=7980560

Delgado, M. 2008. El Animal Público. Ed. Anagrama. Barcelona.

Delgado, M. 2007. Sociedades movedizas. Pasos hacia una antropología de las calles. Ed. Anagrama. Barcelona.

Guber, R. 2004. El salvaje metropolitano: reconstrucción del conocimiento social en el trabajo de campo. Ed. Paidós. Buenos Aires.

Ledesma, E. (2022). Barrio, joda y desmanes. Las prácticas de los seguidores de cumbia en la ciudad de Corrientes (Argentina) (tesis de maestría). Maestría del Programa de Posgrado en Antropología Social PPAS- UNaM- Posadas, Argentina.

Lefebvre, H. 2013. La producción del espacio. Ed. Capitan Swing. Madrid.

Lefebvre, H. 2017. El derecho a la ciudad. Ed. Capitán Swing. Madrid.

Wright, P. (2020) Cuerpos viales, cultura y ciudadanía: reflexiones antropológicas. Encartes, vol. 3, núm. 5, marzo 2020-agosto 2020, pp. 10-28 https://doi.org/10.29340/en.v3n5.139

Zunino Singh, D.; Jirón, P.; Giucci, G. (editores) (2023) *Nuevos términos clave para los estudios de movilidad en América Latina*, Buenos Aires. URL: https://www.teseopress.com/terminosclaveparalosestudiosdemovilidadenamericalatina