



QUID 16. Revista del Área de Estudios Urbanos
ISSN: 2250-4060
quid16@gmail.com
Universidad de Buenos Aires
Argentina

Perret Marino, María Gimena; Silva, Gustavo Alberto
El diario de viaje: una aproximación metodológica al estudio de la movilidad urbana
QUID 16. Revista del Área de Estudios Urbanos, núm. 17, 2022, Junio-Noviembre, pp. 79-98
Universidad de Buenos Aires
Buenos Aires, Argentina

Disponible en: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=559672222005>

- ▶ Cómo citar el artículo
- ▶ Número completo
- ▶ Más información del artículo
- ▶ Página de la revista en redalyc.org



Sistema de Información Científica Redalyc
Red de Revistas Científicas de América Latina y el Caribe, España y Portugal
Proyecto académico sin fines de lucro, desarrollado bajo la iniciativa de acceso
abierto

El diario de viaje: una aproximación metodológica al estudio de la movilidad urbana

María Gimena Perret Marino

Doctora en Ciencias Antropológicas por la Universidad de Buenos Aires. Investigadora Docente en el Área de Política Social, del Instituto del Conurbano, de la Universidad Nacional de General Sarmiento, Argentina.

E-mail: gimenaperret@hotmail.com

Gustavo Alberto Silva

Licenciado en Relaciones Internacionales (UNR), Magister en Ciencia Política y Sociología (FLACSO) y Doctor en Ciencias Sociales (UBA). Investigador de la Universidad Nacional de Rosario, Argentina.

E-mail: gustavosilvaabaras@gmail.com

Fecha de recepción: 10/11/2021

Aceptación final: 07/03/2022

El presente trabajo recupera la experiencia en el uso de los diarios de viaje enmarcada en investigaciones sobre la temática de la movilidad cotidiana urbana en la ciudad de Rosario (Santa Fe, Argentina) y en las periferias del conurbano bonaerense (José C. Paz, provincia de Buenos Aires, Argentina) entre 2010 y 2019. Esta herramienta cualitativa habilitó abordar los viajes urbanos en tanto experiencia subjetiva, poniendo en tensión las políticas públicas de movilidad sustentables, diseñadas y aplicadas en las ciudades latinoamericanas -al menos- durante los primeros años del siglo XXI. Se presentarán las potencialidades y límites del diario de viaje como herramienta metodológica para el estudio de la movilidad urbana, centrándonos en lo que se podría pensar como a un tiempo su fortaleza y su límite: puerta de entrada para conocer experiencias cotidianas del andar y moverse por la ciudad por parte de sus habitantes, es el objetivo de este trabajo.

Palabras clave: Movilidad urbana; diario de viaje; métodos cualitativos; experiencia cotidiana.

Trip diary: a methodological approach to the study of urban mobility

Abstract

The aim of this paper is to present an approach to the trip diary as a methodological tool for the study of urban mobility. Recovers its use in the research carried out in

the city of Rosario (Santa Fe, Argentina) and in José C. Paz (province of Buenos Aires, Argentina), between 2010 and 2019. It allows us to study travelling through the city as a subjective experience, unlike approaches to sustainable mobility public policies, designed in Latin American cities during the early years of the 21st century.

Keywords: Urban mobility; trip diary; qualitative research method; everyday experience.

Introducción

El presente trabajo recupera la experiencia en el uso de los diarios de viaje enmarcada en investigaciones sobre la temática de la movilidad cotidiana urbana en la ciudad de Rosario (Santa Fe, Argentina) y en las periferias del conurbano bonaerense (partido de José C. Paz, provincia de Buenos Aires, Argentina) en el período 2010-2019, con un enfoque de los desplazamientos concebidos como experiencias que segregan tanto como conectan y en las que se ponen en juego prácticas de interacción entre habitantes de diferentes partes de la ciudad, modos de habitar, viajar e imaginar lo que en ella sucede (García Canclini, Castellanos y Mantecón, 2011).

Esta herramienta cualitativa habilitó abordar los viajes urbanos en tanto experiencia subjetiva, centralmente corporal, que pone en tensión no solo el uso que se ha hecho del *trip diary* en los estudios del transporte, sino también las miradas ingenieriles propias de la planificación del transporte público y de las políticas públicas de movilidad sustentables (Amar, 2011; Soldano, 2017), diseñadas y aplicadas en las ciudades latinoamericanas -al menos- durante los primeros años del siglo XXI.

Distintos trabajos han abordado las vacancias con relación a la recolección de información en el campo de los estudios de la movilidad, en la medida en que se proyectan desde perspectivas predominantemente cuantitativas o cualitativas, y no en su complementariedad, generando lo que Hernández y Witter (2011) definen como una “brecha metodológica”.

Presentar, en clave crítica, las potencialidades y límites del diario de viaje como herramienta metodológica para el estudio de la movilidad urbana, centrándonos en lo que se podría pensar como a un tiempo su fortaleza y su límite: puerta de entrada para conocer experiencias cotidianas del andar y moverse por la ciudad por parte de sus habitantes, es el objetivo de este trabajo.

Aproximaciones a las perspectivas teórico-metodológicas sobre movilidad urbana: analizar lo cotidiano de lo urbano

Entender las experiencias humanas en el campo de las ciencias sociales supone reconocer imposibilidades de hacerlo en su totalidad (Augé, 2009), y más difícilmente, cuando la experiencia responde a una nueva perspectiva teórico-epistemológica de la vida social, que autores denominan el “giro de la movilidad” (Jirón, 2012), “paradigma de la movilidad” (Sheller y Urry, 2006) o “antropología de la movilidad” (Augé, 2007), entre otras; y las metodologías desarrolladas, si bien en

los últimos años se han multiplicado (Zingh et al, 2017; Gutiérrez, 2017), siguen siendo incipientes en relación con otras líneas de estudios, más de corte cuantitativo. Esta nueva aproximación a los estudios sociales a través de las teorías de la movilidad, y más específicamente, en el campo de los estudios urbanos, ha echado luz sobre lo significativo de los desplazamientos como práctica social y relación social en la dinámica y construcción de la vida cotidiana (Cosacov y Di Virgilio, 2018); como también en la singularidad que porta bajo la noción de experiencia de viaje, a través del género, la edad, el medio de movilizarse, entre otros.

A su vez, la movilidad cotidiana urbana está cada vez más regulada por las políticas públicas de las agencias estatales. La problemática de la movilidad ha cobrado una renovada importancia a partir de los cambios que experimentan las ciudades a nivel mundial en términos de densidad y disposición poblacional, extensión espacial, hipermovilidad e inmovilidad de personas y mercancías, y el incremento de la digitalización de la vida diaria, entre otros (Gutiérrez, 2009; Amar, 2011, Durr, 2016; Tironi y Valderrama, 2018). Por tal motivo, se registra en las administraciones estatales locales, principalmente, de ciudades intermedias y metrópolis, bajo los términos de la sustentabilidad, un proceso de diseño e implementación de nuevas políticas públicas de desplazamiento que, abandonando una perspectiva enfocada en el transporte por una perspectiva de movilidad, toman al individuo como unidad de medida y no a los flujos vehiculares (Amar, 2011; Salerno, 2012); teniendo a la autonomía individual entre los objetivos centrales de las prácticas del viaje urbano.

En este contexto, llevamos adelante investigaciones que se propusieron analizar las prácticas de movilidad cotidiana de los destinatarios de las políticas implementadas que nos condujo a explorar en un novedoso instrumento metodológico como el diario de viaje, que le otorga centralidad a las voces de los viajeros sobre la experiencia de desplazarse en la ciudad.

En este caso, queremos traer a discusión parte de la estrategia metodológica en torno a dicho instrumento, aplicado de forma exploratoria a dos investigaciones en entornos urbanos metropolitanos de la Argentina, una de ellas en el partido de José C. Paz (2010-2014) -provincia de Buenos Aires- y la otra, en la ciudad de Rosario (2010-2019) -provincia de Santa Fe-. Esta estrategia nos permitió abordar los desplazamientos urbanos desde una perspectiva de la accesibilidad, en tanto una experiencia individual, centralmente corporal y autónoma de quien viaja.

Abordar los desplazamientos en su cotidianidad, en torno a las teorías del campo de la movilidad, en los términos que el diario de viaje fue empleado, refiere a entenderla como una práctica específicamente desde su corporalidad -corporalidad que implica ser desnaturalizada y problematizada-; práctica que es tensionada por un haz de relaciones que habilitan y constriñen la movilidad en el cuerpo en entornos urbanos, en espacios públicos como privados, que afectan la subjetividad autónoma de quienes viajan. Con esto nos referimos a aspectos y relaciones ampliamente abordadas en diversas investigaciones en cuanto a moverse en la ciudad, tales como las problemáticas en relación al género -identidades, heteronormatividad y androcentrismo-, la discapacidad, rangos etarios, segregación espacial y socioeconómica de la población, desigualdad en el capital cultural y acceso a las

tecnologías de la información y comunicación (TIC), entre otras, que inciden en la movilidad cotidiana.

En este sentido, el instrumento del diario de viaje se inscribe en el marco de las teorías sociales, como señala Sherry Ortner (2014), que se plantan en términos dialécticos frente a la relación estructura y acción, en la cual los viajantes fueron entendidos como actores que daban cuenta de estrategias propias al utilizar las reglas y recursos que le proporcionan los sistemas sociales de sus vidas cotidianas, y específicamente el del transporte y la movilidad, para construir sus experiencias de viaje, pudiendo desplegar instancias de autonomía en y a través de ellas.

Poner en tensión la relación entre las prácticas de movilidad cotidiana urbana, las políticas públicas en este campo y demás sistemas sociales que componen la experiencia subjetiva del viaje significa privilegiar el análisis que hace foco en la conducta de los actores y en el modo en que realizan un registro reflexivo de sus acciones (Giddens, 1995). Así, se busca poner en suspenso la indagación sobre el nivel institucional de la vida cotidiana y habilitar la identificación de prácticas que implican la reproducción -como lo siempre igual- y lo nuevo en la rutina de los viajantes a través de lo registrado en el instrumento diario de viaje.

No somos originales al respecto, ya lo decían los/as antropólogos/as de principio de siglo XX, la importancia de la vida cotidiana como analizador de lo social, en donde cobra relevancia aquello en apariencia sin sentido y banal, por lo repetitivo del quehacer diario. En los estudios sobre la relación entre sujeto-espacio, adquiere importancia como herramienta central “para comprender los procesos a partir de los cuales se constituyen las subjetividades y el mundo de lo social” (Gualteros Trujillo, 2009: 188). Poner el foco en la vida cotidiana hace posible explorar lo nuevo, lo que escapa a la planificación y a lo sugerido por las políticas urbanas, esas “pequeñas fibras” e irrupción en los intersticios de las que hablan Moles y Rohmer (1983). En nuestro abordaje de la movilidad urbana resultó un desafío atender a lo cotidiano, dado que metodológicamente resulta complejo el diseño de los instrumentos, dispositivos y/o técnicas de relevamiento.

Esta trama de dimensiones y aspectos se intentan relevar a través del diario de viaje, subjetividades vinculadas con percepciones, valoraciones y expectativas de los y las viajantes, que, generalmente, quedan invisibilizadas en las instancias de diseño e implementación de las políticas públicas en este campo. Esta aproximación, que podemos denominar “microsocial”, sostiene que “los viajes implican costos sociales y emocionales y un conjunto de acciones cognitivas que suceden en el espacio mental” (Soldano, 2017:173).

En síntesis, esta construcción habilitó investigar la práctica de viajar en la ciudad de Rosario, lo que permitió enfocarnos sobre las modalidades con que los actores hacen uso de propiedades estructurales -recursos y saberes- para la constitución de relaciones sociales y subjetividad en instancias de interacción, y más allá; como así también las estrategias de control que se aplican a los límites contextuales y las posibilidades de autonomía individual en la práctica de desplazarse. A su vez, habilitó investigar los viajes en la periferia noroeste del conurbano bonaerense, atendiendo a las prácticas de movilidad cotidiana de sus residentes y experiencias subjetivas del espacio cuando estos se desplazan. Se dio relevancia al lugar que

ocupa el espacio doméstico en tanto parte del itinerario cotidiano de sus integrantes, su carga de sentido, afectividad y conflicto. Como también a las prácticas de consumo de rutina y ocasionales. Más adelante, desarrollaremos con mayor detalle algunos aspectos vinculados con la implementación del diario de viaje. Aquí, intentamos mostrar que una reflexión crítica sobre el uso de esta herramienta exploratoria se vuelve fructífera, al mirarla y valorarla desde su uso en contextos urbanos diversos. Poner el foco desde nuestras experiencias de investigación, sin ánimo de compararlas, nos permite dar cuenta de las múltiples aristas del diario de viaje, tanto de sus potencialidades como de sus límites.

En una y otra investigación, su uso nos permitió tensionar pero también complementar con información más de tipo cuantitativa vinculada, en un caso, con la proveniente de las Encuesta de Origen y Destino (EOD), Censo Nacional del año 2010 (INDEC) y del INADI¹; en otro caso, con mediciones del grado de accesibilidad y análisis de barreras urbanas a la infraestructura del transporte.

De este modo, se intentó atender a las vacancias en la recolección de la información en el campo de los estudios de la movilidad, que varios trabajos plantean (Flamm et al, 2007; Jirón, 2009; Gutiérrez, 2017). Principalmente, por la “brecha metodológica” dada entre aproximaciones cuantitativas y cualitativas, y no desde su complementariedad (Hernández y Witter, 2011).²

El diario de viaje en investigaciones sobre movilidad cotidiana urbana

La técnica del diario de viaje ha tenido varios modos de implementación, generalmente, bajo soporte digital, tales como bitácoras digitales, softwares en teléfonos móviles, dispositivos GPS que los viajantes cargaban consigo al salir de sus casas, entre otros (Gutiérrez, 2017; Flamm, et al, 2007), pero que no implicaba ningún tipo de registración escrita por parte del viajante, sino solo la obtención de datos de sus itinerarios a fin de realizar un mapeo georreferenciado.

En nuestras investigaciones, lo implementamos a través de un diario en soporte papel -salvo en un caso, que adoptó formato digital, para una viajera con discapacidad visual-, en el que los registros son, principalmente, de tipo escrito, otorgándole un rol central al viajante en la recolección de la información sobre su experiencia de viaje, a partir de diferentes preguntas y consignas planteadas para cada día. La extensión temporal que abarcó la registración con este instrumento en ambas investigaciones -17 días en una y 21 días en otra- busca captar la rutina; es decir, lo que se presenta como repetido, lo siempre igual, en cuanto a lo diario y semanal en la vida cotidiana de cada viajante, como así también poder identificar

¹Se tomó, específicamente, la información brindada en la “Encuesta de Origen/Destino 2008. Movilidad en el Área Metropolitana Rosario” (ETR, 2011d); la “Población con dificultad o limitación permanente” (INDEC, 2014), como así también la “Primera Encuesta sobre Población Trans 2012: Travestis, Transexuales, Transgéneros y Hombres Trans”, en el Municipio de la Matanza, provincia de Buenos Aires, Argentina, junto al INADI (INDEC, 2012).

² En esta dirección, algunos trabajos muestran modos de complementariedad entre EOD y diferentes técnicas cualitativas -entrevistas en profundidad y semi-estructuradas, diarios de viaje por dispositivos de georreferenciación -GPS-, entre otras- (Flamm et al, 2007; Lazo y Contreras, 2009; Witter, 2010).

cómo y cuándo aparece aquello del orden de lo diferente, nuevo y cambiante en la experiencia de moverse y vivir en la ciudad.

Las rutinas, actividades diarias, diferentes tipos de desplazamientos, consumos, expectativas y percepciones fueron registradas también a partir de fotografías, dibujos, objetos (pasajes de tren, envoltorio de golosinas, paquetes de cigarrillos) que los viajantes de nuestras investigaciones seleccionaron y produjeron durante el contexto del relato que el diario de viaje les proponía.

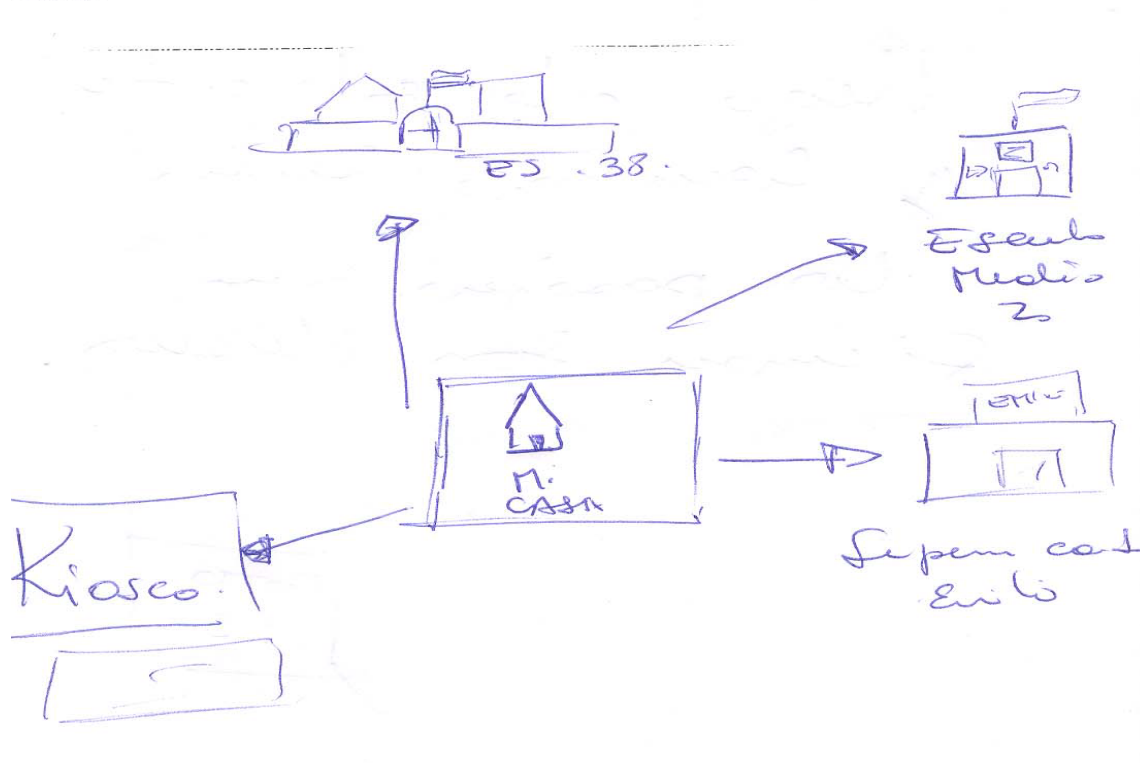
Imagen 1. En algunos casos se pedía a los viajantes que indiquen sus destinos frecuentes a través de croquis/dibujos.

Día 16

día: mes:

Hoy te pedimos que dibujes un mapa donde estén los destinos más frecuentes de tus viajes.

¡Que no se te olvide indicar en el mapa donde está tu casa!



Fuente: trabajo de campo (Diario de Viaje), 2014

En este punto, nos permitimos plantear la siguiente reflexión a propósito de los usos de imágenes (fotografías, dibujos, croquis) producidas por los informantes en contextos de investigaciones sobre la experiencia de movilidad cotidiana. Como dijimos en otros trabajos (Soldano y Perret, 2017 y 2021), las fuentes visuales

pueden ser consideradas como un registro en profundidad que permite tener un punto de vista de la vida cotidiana difícil de alcanzar desde la situación clásica de entrevista. Como parte de este instrumento exploratorio que resulta el diario de viaje, el registro visual que los viajeros producen -además de lo que fija la escritura- resulta potente y nos anima a problematizar ese puente siempre frágil, entre lo íntimo y lo colectivo, entre lo singular de la experiencia y los significados sociales, representaciones e imaginarios colectivos.

De este modo, el diario de viaje se suma a esta suerte de “métodos móviles” de los que habla Jirón (2012), en la medida en que aproximarse al viaje, a las movilidades cotidianas, desde una perspectiva cualitativa, supone dispositivos específicos que siempre están en construcción.

De hecho, como se plantea más adelante, el modo en el que implementamos el diario de viaje en ambas investigaciones tuvo algunas diferencias, dadas por la especificidad de la construcción del objeto en un caso y en otro, como también en el modo en que se llevó adelante el proceso de análisis de la información reunida.

La investigación sobre la experiencia de movilidad a través del diario de viaje se basa en algunas apreciaciones teóricas que realiza Giddens, en cuanto a que, por un lado, el actor social es el más experimentado para contar de qué trata su cotidianeidad, en este caso, de desplazarse por la ciudad y, por otro lado, permite reconstruir, en parte, el sustrato principal de la vida cotidiana, en los términos que lo plantea la teoría de la estructuración, que son las rutinas individuales -rutinización- (1995:94). Sin embargo, indagar sobre la rutina plantea un problema para su captación por parte del propio viajante. La rutinización de la vida cotidiana implica dimensiones de la acción que están tanto en el inconsciente como en la dinámica reflexiva del propio hacer -percepciones, posturas, gestos, entre otros-, que no son habitualmente registradas por la conciencia pero que operan significativamente, constituyendo la seguridad ontológica del individuo, implicando aspectos de autonomía y dependencia. A pesar de ello, estas dimensiones de la experiencia pueden alcanzar el plano de la conciencia argumentativa ante situaciones críticas que interrumpen la rutina o la interpelación de un tercero por las razones de su hacer (Giddens, 1995:95-107), al colocar al actor en una instancia de reflexión, en cuanto descomposición consciente de lo que hace, para luego ser llevado al plano del registro discursivo, con las limitaciones que todo discurso tiene para expresar la totalidad de la experiencia, incluso la propia.

Frente a los obstáculos, el diario de viaje se presenta como instrumento adecuado para recuperar la experiencia de moverse del viajante, como actor experimentado, que permite un registro a diario a través de consignas que lo interpelan en distintas dimensiones de sus desplazamientos; operando, de este modo, como una instancia de situación crítica sobre la rutinización, en tanto propone ponerse a dar razones sobre lo que se hizo -motivos, gestualidad, posturas, percepciones, entre otras-, pudiendo de este modo realizar una acción reflexiva sobre la experiencia.

Imagen 2. A modo de ejemplo de algunas de las acciones que pedíamos nos relaten los viajantes en el diario de viaje.

✓ Día 1

día: mes:

Contanos los viajes que hiciste hoy, desde el punto de partida al de llegada, incluyendo en que medios hiciste cada viaje (a pie, bici, tren, auto, etc.) . Y no te olvides de anotar cuánto tiempo duró cada viaje.

Ir a la esquina o a comprar cigarrillos también es un viaje.

Fuente: trabajo de campo (Diario de Viaje), 2014

Imagen 3. A modo de ejemplo de algunas de las acciones que pedíamos nos relaten los viajantes en el diario de viaje.

✓ Día 6

día: mes:

Hoy es fin de semana. Contanos los lugares donde fuiste y cómo llegaste hasta ahí, como venimos haciendo. Si te quedaste en tu casa, contamos que hiciste. Si saliste mucho, contanos con quiénes te encontraste.

Fuente: trabajo de campo (Diario de Viaje), 2014

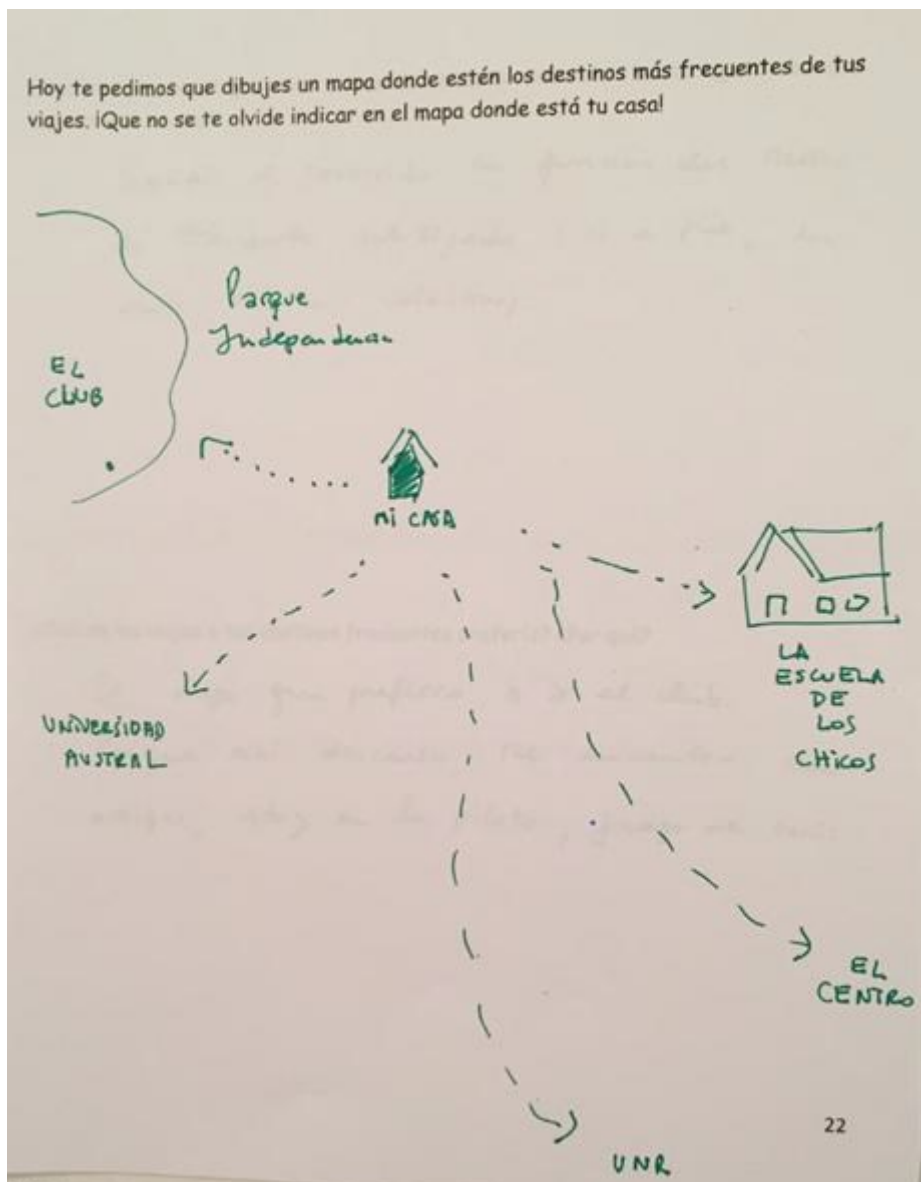
Algunas de las respuestas/dibujos que nos compartían a propósito de destinos frecuentes y motivos que guían gran parte de los desplazamientos de los viajantes de ambas investigaciones:

Hoy el día comenzó como todos lleve a Pili a la escuela en 10'. Después de ahí me fui a comprar materiales para mi taller... (DV Santi, 40 años, papá viajero).

A las 8 salimos como de costumbre de casa para llevar a la escuela a Abril. Luego, en auto, paramos en la garita del centro de Funes y ahí me bajé y subí al autobús que me llevó a Rosario (DV Eugenia, 39 años, mamá viajera).

Las mañanas lo llevo y lo dejo (al novio), ya que al medio día la llevo a mi hija al jardín (actualmente estoy desempleada, hace poco me quedé sin trabajo) (DV Xiomara, 24 años, mamá viajera).

Imagen 4. Destinos frecuentes de una viajera que tiene hijos en edad escolar³

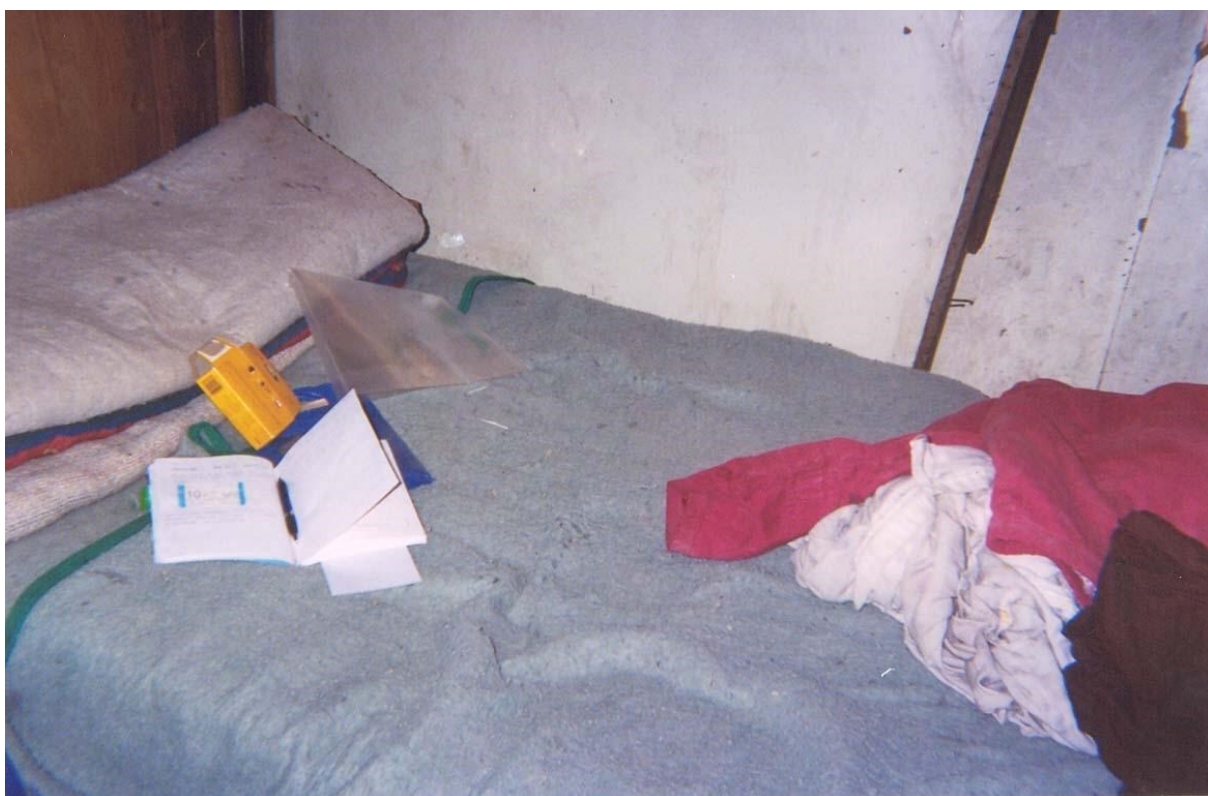


Fuente: Trabajo de campo (Diario de Viaje), 2017

³ Nótese que la escuela de “sus chicos” aparece como destino frecuente claramente representado y no solo como un “concepto” como en los otros destinos del mapa –la casa donde vive, el parque, lugares de trabajo y el centro– y, además, con un tamaño dibujado del destino mayor al resto.

A su vez, la implementación en soporte papel también responde a una decisión metodológica, en cuanto a que se convierte en un dispositivo material que interrumpe la rutinización de la esfera digital de la vida cotidiana a la que estamos continuamente, y de manera creciente, vinculados para registrar nuestras actividades diarias⁴. Además, reúne en cuanto técnica de obtención de información una condición que Guber denomina como “no invasora”, en cuanto que “elimina la excesiva visibilidad del investigador, que obstaculiza el acceso a la información y la empatía con los informantes” (2005:58-59).

Imagen 5. El diario de viaje fotografiado sobre la cama de una de las viajantes.



Fuente: trabajo de campo (Diario de Viaje), 2014

En este punto es necesario señalar una diferencia significativa en el modo de abordaje de ambas investigaciones, en cuanto a su diagramación y a las consignas que se eligieron para que los viajantes dejaran sus registros. En un caso (periferias

⁴ En este sentido, reconocemos los nuevos abordajes en relación a la etnografía digital (Hine, 2004; Di Próspero, 2017; Pink et al, 2019). Implementar el diario de viaje en el modo elegido implica, por parte del viajante, una gestualidad, postura y motricidad distinta a la que usualmente estamos acostumbrados a utilizar en las registraciones de tipo digital. Hay así una intención de generar una doble situación crítica con el diario de viaje, romper la rutina tanto desde el acto reflexivo como desde la disposición corporal al registrar. Entendemos que, de este modo, habilita mayores instancias de reflexividad, y posible autonomía, en los términos que lo plantea Giddens (1995: 117-118), al generar nuevas posturas sociales.

del conurbano bonaerense), se lo utilizó para iluminar lo que los actores sociales hacen y piensan en sus viajes y en el espacio barrial y doméstico; mientras que, en el otro (ciudad de Rosario), se lo aplicó para echar luz exclusivamente sobre la práctica de desplazarse por la ciudad, a partir del dispositivo teórico que propone Giddens para la comprensión de la conducta individual: “de la estratificación de la acción”, a fin de echar luz sobre las tres dimensiones que la componen.⁵

Aquí, las preguntas de investigación y redes conceptuales guían no solo el análisis del cúmulo de información obtenida a través del diario de viaje, sino la propia construcción y diagramación del mismo, qué preguntar a los viajeros será diferente dependiendo, como decíamos antes, de las características del objeto de estudio construido.

Algo similar podemos decir al respecto de algunas de las decisiones involucradas en el armado de la muestra para los diarios de viaje, en la elección de “tipos” de viajeros que narraron en forma escrita sus desplazamientos y movilidades cotidianas.

En ambas investigaciones se buscó -en parte por las limitaciones del propio instrumento- variabilidad por sobre representatividad, construir una muestra no probabilística de tipo significativa (Guber, 2005). Esta búsqueda también estuvo orientada a partir de ciertas ausencias en el tipo de datos provenientes de las Encuestas de Origen y Destino (EOD), de las mediciones del grado de accesibilidad y del análisis de barreras urbanas a las infraestructuras de transporte, de las que suele escaparse la dimensión más subjetiva de la experiencia del viajar. Se consideraron, entonces, para la definición de las condiciones estructurales de la muestra: a) el nivel educativo formal, b) el estrato socio-económico, c) el lugar de residencia -la accesibilidad y conectividad del territorio-, d) ocupación y trabajo, y e) el acceso a tecnología de la información y conocimiento (TICs) de los viajeros.

En la primera de las investigaciones, la muestra estuvo compuesta por dieciocho (18) viajeros, atendiendo tanto las características del territorio en donde se centró el trabajo de campo (un área del borde del municipio de José C. Paz), sus recursos de movilidad, como los motivos de viaje más frecuentes. Por ello, en parte, incluimos en la muestra un número importante de viajeros que se desplazan por trabajo. Siguiendo este criterio, se incluyó un número, si bien menor, de estudiantes, por un lado, y mujeres cuya mayor parte del tiempo transcurre en el espacio doméstico (tareas de cuidado, trabajo informal en el barrio, etc.), por otro lado. Asimismo, se buscó cierta variabilidad etaria y de género. En la segunda, la muestra atiende, centralmente, a captar las experiencias de moverse en espacios públicos urbanos en diferentes corporalidades, por lo que abarcó en términos etarios desde los 13 a los

⁵ La estratificación de la acción supone un abordaje de los comportamientos sociales desde la conciencia discursiva, la conciencia práctica y el inconsciente (Giddens, 1995:43). Cada una de estas dimensiones implican un nivel de registro distinto -siempre actualizable- en el entendimiento de los actores al conducirse -“racionalización de la acción”, “reflexivo de la acción” y “motivación”-; niveles de registros que pueden ser, en parte, externalizados y captados como información, habilitando el trabajo interpretativo de segundo orden del investigador. A través de los distintos registros se buscó relevar distintos aspectos para cada una de las dimensiones de la acción de viajar: tipos de saberes -experto, mutuo y práctico- empleados para el estrato de la conciencia discursiva; habilidades corporales, sensorialidad y afectividad para el plano de la conciencia práctica; y motivos, deseos y percepciones para la dimensión inconsciente.

69 años⁶, viajantes con discapacidades permanentes, chicos y chicas trans. En este sentido, y siguiendo el criterio de expresar en la muestra los rasgos significativos de la población de Rosario, esto es “que un hecho o un caso sean pertinentes para dar cuenta de cierto haz de relaciones en un sistema social” (Guber, 2005:76), y en función de los términos de los objetivos de la investigación, vinculada a aspectos de la corporalidad, en un contexto heteronormativo, la muestra se compuso de dieciséis (16) viajantes del siguiente modo: nueve (9) de identidad de género femenino y siete (7) de identidad de género masculino; tratando de expresar la leve mayoría de la población de género femenino (52,7%) sobre el género masculino (46,7%) en la ciudad de Rosario, según los datos de la EOD/2008. Al interior de esos grupos hay: una (1) persona por género con discapacidad permanente; una (1) persona de género trans: “travesti” y “hombre trans”, según las categorías de la Primera Encuesta de Población Trans 2012-INDEC/INADI- y por último, una (1) persona por género gay y lesbiana.⁷

El dispositivo -diario de viaje- se enmarcó en una aproximación a estudios culturales del viaje, en el campo de la antropología (Clifford, 1999) y de la etnografía multilocal o móvil (Marcus, 2001), donde prima “el ámbito del discurso y de las modalidades de pensamiento” para intentar trazar las relaciones sociales a través de hacer uso – metodológico- de medios visuales e impresos (Marcus, 2001:119). Esto implica, en los términos de Clifford (1999), que la experiencia del “llegar-allí” es tan significativa como la de “estar-allí”, habilitando el estudio sobre la movilidad bajo una necesaria interdisciplinarietà (Marcus, 2001). Este abordaje desde lo móvil implica poner la atención en las narrativas de los individuos que se desplazan por distintos lugares, permitiendo “seguir formaciones culturales a través y dentro de múltiples sitios de actividad”, y las instancias de “desestabilización de distinciones” (Marcus, 2001:111), en las que opera el individuo, y con las cuales las ciencias sociales analiza la vida cotidiana.⁸

Por ello, el diario de viaje intenta captar, fijar aquello escurridizo del movimiento de la rutina, lo que pensamos mientras viajamos, lo que nos pasa en el cuerpo, lo que sentimos mientras nos desplazamos por la ciudad. De este modo, analizamos lo cotidiano de lo urbano posando la mirada en las experiencias vividas, en las

⁶ La muestra abarcó desde los 13 años a los 68 años, expresando todos los rangos de la distribución poblacional que plantea la EOD/2008 -salvo niños y niñas de 4 a 12 años-.

⁷ Un desarrollo pormenorizado de estas cuestiones se puede encontrar en: 1) *Viajeros del conurbano bonaerense. Una investigación sobre las experiencias de movilidad en la periferia*, Daniela Soldano (compl.) (2017), Ediciones UNGS, disponible en: <https://ediciones.ungs.edu.ar/wp-content/uploads/2017/06/9789876302692-completo.pdf>, y en 2)

Archivo #2130: "Relaciones entre políticas públicas de movilidad, prácticas sociales y autonomía individual: el caso del Plan Integral de Movilidad (PIM) de la ciudad de Rosario para el período 2010-2019". Repositorio Digital Institucional Facultad de Ciencias Sociales, UBA.

⁸ Hacemos aquí un señalamiento. En el caso de la investigación cuya unidad de estudio fue la ciudad de Rosario, dado la aproximación teórico-metodológica de la dualidad estructural adoptada, implicó pensar a la autonomía individual como posibilidad en un sistema de movilidad que propone situaciones que constriñen y habilitan, que están más allá de la corporalidad del viajante, y que están expresados, en parte, en las políticas públicas de movilidad (que fueron analizadas en la tesis doctoral recientemente defendida).

interacciones entre personas y grupos, en los modos de habitar, recorrer e imaginar lo que sucede en la metrópoli (García Canclini, Castellanos y Mantecón, 2011: 57).

El diario de viaje en clave crítica: implementación y análisis

El diario de viaje toma sentido en términos de que nos permitió dar cuenta, para el caso donde la unidad de estudio fue la ciudad de Rosario, de aspectos significativos de la recolección de la información y de ausencias en la información (proveniente de EOD, por ejemplo), relevantes para analizar la autonomía individual desde la perspectiva de la accesibilidad. En este sentido, la EOD/2008 se realiza por hogar, en el domicilio, por un encuestador, para todos los miembros del hogar de manera individual –mayores de cuatro (4) años- sobre los viajes del día anterior, que solo son computados si superan los 400 metros de distancia. En cambio, en nuestro caso, se entendió por viaje de tipo urbano cotidiano un desplazamiento en la vía pública –sin importar la distancia-, bajo distintos modos de hacerlo, que tiene un origen, y no, necesariamente, un destino, -como la noción de callejeo que analiza Le Breton, en *Elogio del caminar* (2017)-; que rompe la lógica racional origen/destino que se le asigna al viajante y que así lo interpela sobre su experiencia de viaje. Por lo tanto, el viaje siempre está dotado de sentido -más allá de la racionalidad y conciencia del acto- y se halla vinculado a una organización espacial específica: la ciudad.

Para el caso en el que la investigación definió como área testigo (Duhau y Giglia, 2008), la periferia noroeste de la Región Metropolitana de Buenos Aires (RMBA) -área que combina el tradicional suburbio con el nuevo periurbano en contexto de una sostenida situación de relegación sociourbana (Soldano, 2017)- nos permitió aproximarnos a los desplazamientos cotidianos que suceden en el corto alcance, en el espacio próximo y comprender su centralidad para los habitantes de bordes urbanos o periferias metropolitanas. También, lo que sucede mientras se viaja, lo que se percibe, se siente y experimenta en el cuerpo: aburrimiento, hastío, molestias, miedos, deseos, expectativas. Así, aporta al debate sobre los procesos de segregación urbana y la tensión entre movilidad e inmovilidad de los sectores populares.

El diario de viaje, como herramienta de relevamiento, es perfectible como toda técnica, y tiene algunas limitaciones cuando se lo aplica en investigaciones en el campo de la movilidad urbana, de las cuales queremos dar cuenta, específicamente, referidas a su implementación como así también en la tarea de análisis de la información reunida.

Esta técnica tiene una limitación, que es la dificultad de poder ser aplicada a muestras demasiado extensas y de forma simultánea. No fue sencillo dar con personas que estén dispuestas a llevar, diariamente, de forma ininterrumpida, durante tres semanas completas un registro de todos sus viajes cotidianos, por el tiempo que les insume, porque entienden que no tienen nada interesante para contar, o porque, nos dio la impresión, no desean dar cuenta a un extraño -los/as investigadores/as- de su vida diaria. A su vez, se dan situaciones de deserción de los participantes de la muestra, situaciones de interrupciones de la registración por parte de viajantes y pedidos de su parte de reiniciar la tarea al día primero.

La masividad y simultaneidad de la muestra también atentaría contra el seguimiento requerido de los viajantes para poder resolver sus dudas durante el proceso de

registración o almacenamiento de información enviada -fotos y audios, por ejemplo-, que en una de las investigaciones fue mediada por contactos vía telefonía móvil (WhatsApp). En términos de la recolección de datos, presenta algunas dificultades que se agudizan especialmente cuando el trabajo es realizado de manera individual, por lo que el trabajo en equipo resultaría más que recomendable.

Específicamente, en cuanto a las dificultades y desafíos que presenta el tamaño de la muestra y la simultaneidad de aplicación del instrumento que venimos describiendo, para el caso de la ciudad de Rosario, donde la investigación fue sostenida de modo unipersonal, el período de trabajo de campo alcanzó los nueve meses; período durante el cual nunca se superó el seguimiento/acompañamiento de un número de tres viajantes con sus respectivos diarios de viajes.

Otro elemento a considerar, que sería complejo llevar a cabo en el caso de trabajar con muestras de viajantes demasiado extensas, que funcionó muy bien en el caso de una de las investigaciones: realizar entrevistas (semi-estructuradas) una vez que los diarios de viajes fueron analizados, en tanto y en cuanto, se identifica en sus registros información significativa para los objetivos de la investigación.

En cuanto al alcance territorial sobre el cual se aplica este instrumento, destacamos el acotar la muestra a un territorio de poca extensión, como fue el caso de la investigación desarrollada en una zona del partido de José C. Paz (noroeste del conurbano bonaerense) cercana a una de las estaciones de tren (Sol y Verde). Sin embargo, vale decir, en el caso de la ciudad de Rosario, un recorte espacial de ese tipo no era posible, dado que en función de los objetivos propuestos implicaba perder la complejidad y diversidad de contradicciones estructurales de esta ciudad a los que está expuesta la experiencia de desplazarse centrada en la corporalidad de los viajantes.

En cuanto al instrumento “en sí”, sin desconocer que es inescindible su análisis de la muestra a la que se aplica, nos encontramos con dos dificultades. Por un lado, en un ejercicio de doble hermenéutica, en los términos de Giddens (1995), el diario de viaje como técnica y como ejercicio de entendimiento de los viajantes sobre sus prácticas de movilidad excluye –de la muestra- a las personas no alfabetizadas. Otra dificultad que debe ser atendida en el diseño del diario de viaje, cuando busca recolectar información sobre viajantes con discapacidades permanentes, es la posibilidad de ser adaptable, de modo de no invisibilizar distintas corporalidades. A modo de ejemplo, en el caso de la aplicación a la muestra de viajantes de la ciudad de Rosario, el diario de viaje tuvo que adoptar formato digital en un solo caso para una viajera que tiene una discapacidad visual; sin embargo, hubo algunas consignas que no fueron completadas debido al tipo de consignas –como dibujar un plano-, errores en el programa de lectura que la viajera utiliza en su computadora personal dado el diseño del diario de viaje, entre otras.

La etapa de análisis de la información reunida en los diarios de viajes se basó en ambas investigaciones en un trabajo “artesanal”, es decir, no se utilizaron en ninguna de ellas herramientas auxiliares de software; se trabajó con los diarios “en la mano”. La tarea central de análisis se llevó a cabo una vez reunido el total del material; sin embargo, la sistematización y procesamiento de la información reunida fue diferente. Mientras para el caso de la ciudad de Rosario, cada una de las

consignas incorporadas al diario de viaje había sido previamente codificada, conduciendo a un análisis más metódico del material, para el caso de la investigación en el partido de José C. Paz, esta tarea de codificación sucedió iniciada la etapa de análisis. Ahora bien, entendemos que esta diferencia en el modo de proceder sobre la información se debió, en buena medida, al orden cronológico en que se sucedieron las investigaciones acá descritas. En tanto que la investigación en el conurbano bonaerense, siendo la primera en llevarse a cabo, permitió explorar y “comprobar” en un sentido amplio que el diario de viaje era pertinente para captar aspectos de la movilidad cotidiana, principalmente, porque era sostenida por la práctica de registrar por parte de los viajantes; la investigación posterior sobre el caso de Rosario, pudo enfocarse, entonces, con mayor precisión, en el diseño metodológico del instrumento y concebirlo como un dispositivo de contrastación empírica de hipótesis generales y específicas fuertes que estructuraron la tarea.

Esta diferencia en la sistematización y procesamiento del material recogido entendemos que habilitó dos modos distintos de proceder en el análisis: mientras que en la primera investigación el predominio de una teoría social en el marco teórico funcionó como un encuadre más rígido de interpretación de la experiencia de la movilidad cotidiana, pero que entendemos ganó en coherencia interna, en la segunda investigación, a la luz de los hallazgos que iban identificándose en los registros de los viajantes en sus diarios, funcionó más la noción de caja de herramientas teórico-conceptuales⁹.

Una cuestión no menor, que puede ser orientador en la decisión de trabajos futuros que apliquen este instrumento, debido al enorme volumen de registros de viajantes recogidos, es que la modalidad de análisis organizada sobre una codificación previa de las consignas del diario de viaje es recomendable para investigaciones llevadas adelante de manera unipersonal o de equipos pequeños -dos o tres integrantes-; como fue para el caso de Rosario. A modo de ejemplo, se reunieron 16 diarios de viajes, donde la suma temporal de ellos implica 272 días completos, que comprenden algo más de 850 registros escritos -sin contabilizar las fotografías y audios (enviados vía aplicación WhatsApp)-. Los registros escritos presentan, además, un significativo problema relacionado con la caligrafía que, en parte, cuando fue posible -incluso para los mismos viajantes-, se saldó con la instancia de entrevistas más arriba señalada.

Resultados de la implementación: a modo de comentario final

Destacamos al menos dos elementos derivados de la implementación del diario de viaje en el estudio de la experiencia de la movilidad cotidiana urbana. Por un lado, el hecho de que permite visibilizar experiencias de movilidad que suelen quedar fuera de la mirada que construyen las políticas públicas sobre la movilidad y el desplazamiento en las metrópolis. Por otro lado, mostrar algunos aspectos de la

⁹ No en un sentido foucaultiano, sino, más bien, pensando en cierta construcción de una red conceptual y analítica interdisciplinaria, en la que autores/as puedan aportar al análisis sin necesariamente tener que inscribirse en una específica tradición disciplinar u orientación (por ejemplo, no nos identificamos con una sociología de la cultura o urbana o con una antropología urbana, etc.).

reflexividad de los y las viajantes habilitados por el propio instrumento metodológico.

Empleado el diario de viaje junto con tipos de aproximaciones como son las encuestas de origen y destino (EOD), utilizadas cada vez con mayor frecuencia, además de contribuir a saldar la “brecha metodológica” en el diseño y planificación de políticas públicas de movilidad, también puede ser pensado como instrumento de evaluación, como instrumento centrado en dar voz a los destinatarios, que es una de las carencias actuales en la región.

Quizás el diario me ayudó a mirar un poco más a mi alrededor, prestar atención en cosas que antes las pasaba por alto. Mirar a la gente, que al igual que yo sale a trabajar temprano, vuelve tarde cansada, pero al otro día vuelve a empezar (Bibiana, 33 años, José C. Paz, profesora en escuela media)

Este diario cambió mucho mi forma de viajar ya que empecé a prestar más atención a los medios de transporte que uso, lo que sucede a mi alrededor, los lugares que transito y cómo me movilizo (Fiorella, 18 años, Rosario, estudiante de secundario)

Al requerir dar ciertos datos de mis viajes en que quizás no pienso, terminé poniendo la mirada en el paisaje más que distraerme pensando. Además me di cuenta que hago muchos viajes en el día (Jerónimo, 28 años, Rosario, estudiante universitario)

Como trabajo mucho desde casa, y al tener que escribir un viaje cada día, me hizo ver que necesitaba salir al menos una vez por día a dar una vuelta aunque sea ver mis amigos o familia y cortar por lo menos un rato con el trabajo (Gigi, 31 años, Rosario, profesional)

Estas son algunas de las respuestas y reflexiones a propósito de una última pregunta/consigna planteada en los diarios de viaje: ¿cambió el diario de alguna manera tu forma de vivir los viajes? ¿de qué forma? Invitan a seguir pensando las potencialidades de este dispositivo, en la medida en que favorece cierta desnaturalización de lo rutinario y cotidiano, de aquello que damos por sentado. Descotidianizar, sacar de lo tácito aquello que por conocido y familiar ya no asombra, ya no genera preguntas. Podríamos llamar, cierta reflexividad del viajante, vinculada con lo que se habilita al escribir sobre el entorno, sobre las prácticas cotidianas, sobre deseos y anhelos vinculados a viajes, consumos, etc.

De la forma que cambió que capaz que ante cuando salía a comprar no le daba importancia lo que avia alrededor mio pero ahora me tomo un momento para observar y escribir lo que pienso de eso” “estoy muy contenta de haber escrito este cuaderno porque me tomé un momento para mi (Estela, 40 años, José C. Paz, se define como ama de casa, casada, 7 hijos)

Si, ahora soy más consciente de las cosas que hago cuando suelo ir a lugares frecuentes: compras y recorridos. Aprendí a disfrutar más el viaje, debo agradecer que suelo moverme en distancias cortas y todo lo nuevo que surge suele ser por la zona. Me despertó mayor empatía por personas que tienen dificultades para la movilidad, sea física o econom. y eso tbn me genera INDIGNACIÓN por no presentar las condiciones adecuadas la ciudad (veredas, rampas, etc) (Lucila, 28 años, Rosario, estudiante universitaria)

En síntesis, es una técnica que tiene múltiples aristas y mucho para ser explorada, pero que consideramos recomendable para estudios sobre movilidad cotidiana en los que la experiencia quiere ser comprendida desde la corporalidad y subjetividad del viajante.

Imagen 6. Tapa de uno de los diarios de viaje.



Fuente: trabajo de campo, 2014

Bibliografía

AMAR, Georges (2011) *Homo mobilis. La nueva era de la movilidad*. Buenos Aires: La Crujía Ediciones.

AUGÉ, Marc (2007) *Por una Antropología de la movilidad*. Barcelona: Editorial Gedisa.

AUGÉ, Marc (2009) *El viajero subterráneo. Un etnólogo en el metro*. México: Ed. Al fin Liebre.

AVELLANEDA, Pau y LAZO, Alejandra (2011) "Aproximación a la movilidad cotidiana en la periferia pobre de dos ciudades latinoamericanas. Los casos de Lima y Santiago de Chile". *Revista Transporte y Territorio*, No 4, pp. 47-58.

BAUMAN, Zygmunt (2007) *Modernidad líquida*. México DF: Fondo de Cultura Económica.

GARCÍA CANCLINI, Néstor; CASTELLANOS, Alejandro y ROSAS MANTECÓN, Ana (2013) *La ciudad de los viajeros. Travesías e imaginarios urbanos: México 1940-2000*. México DF: Fondo de Cultura Económica.

CLIFFORD, James (1999) *Itinerarios transculturales*. Barcelona: Editorial Gedisa.

CORTÉS-MORALES, Susana y CHRISTENSEN, Pia (2018) "Movilidad de niños". En: Zunino Singh et al. *Términos clave para los estudios de movilidad en América Latina*. Buenos Aires: Editorial Biblos, pp. 194-204.

COSACOV, Natalia y DI VIRGILIO, Mercedes (2018) "Movilidades espaciales de la población y dinámicas metropolitanas en ciudades latinoamericanas". *Revista QUID 16*, No. 10, pp. 1-16.

DI PROSPERO, Carolina (2017) "Antropología de lo digital. Construcción del campo etnográfico en co-presencia". *Virtualis: revista de cultura digital*, Vol. 8, No. 15, pp. 44-60.

DUHAU, Emilia y GIGLIA, Ángela (2008) *Las reglas del desorden: habitar la metrópoli*. México DF: Siglo XXI Editores.

DURR MISAU, Lucas (2016) "Comunicación y movilidad urbana: de rutas a encuentros, de (hiper)medios a (hiper)mediaciones". *Revista Científica REVCOM*, No. 3, pp. 99-109.

FLAMM, Michael; JEMELIN, Christophe y KAUFMANN, Vincent (2007) "Combining person based GPS tracking and prompted recall interviews for a comprehensive investigation of travel behaviour adaptation processes during life course transitions", 7° Swiss Transport Research Conference.

GIDDENS, Anthony (1995) *La constitución de la sociedad. Bases para la teoría de la estructuración*. Buenos Aires: Editorial Amorrortu.

GIDDENS, Anthony (1998) *Transformaciones de la intimidad. Sexualidad, amor y erotismo en las sociedades modernas*. Madrid: Ediciones Cátedras.

GUALTEROS TRUJILLO, José Nicolás (2009) "Vida cotidiana y mundo urbano: pautas para nuevas relaciones". *Otro Desarrollo Urbano: ciudad incluyente, justicia social y gestión democrática*. Buenos Aires: CLACSO, pp. 181-191. Disponible en <http://bibliotecavirtual.clacso.org.ar/ar/libros/campus/poggiese/16truji.pdf>.

GUBER, Rosana (2005) *El salvaje metropolitano. Reconstrucción del conocimiento social en el trabajo de campo*. Buenos Aires: Editorial Paidós.

GUTIÉRREZ, Andrea (2009) "Movilidad o inmovilidad: ¿qué es la movilidad? Aprendiendo a delimitar los deseos". XV Congreso CLATPU, Buenos Aires, Argentina.

GUTIÉRREZ, Andrea (coord.) (2018) *Manual sobre metodologías de estudio aplicables a la planificación y gestión del transporte y la movilidad: recomendaciones*

sobre el uso de herramientas cuali-cuantitativas de base territorial. Buenos Aires: EUDEBA.

HERNÁNDEZ, Diego y WITTER, Regina (2011) "Entre la ingeniería y la antropología: hacia un sistema de indicadores integrado sobre transporte público y movilidad". *Revista Transporte y Territorio*, No. 4, pp. 29-46.

HERZER, Hilda (compl.) (2012) *Barrios al Sur. Renovación y pobreza en la ciudad de Buenos Aires*. Buenos Aires: Ed. Café de las Ciudades.

JIRÓN, Paola (2012) "Transformándome en la sombra". *Bifurcaciones. Revista de estudios culturales urbanos*. (Disponible en <http://www.bifurcaciones.cl/2012/11/transformandome-en-la-sombra>. Bajado el 20 de abril de 2020)

KAUFMANN, Vincent; BERGMAN, Manfred Max y JOYE, Dominique (2004) "Motility: Mobility as Capital". *International Journal of Urban and Regional Research*, Vol. 28, No 4, pp. 745-756.

LAZO, Alejandra y CONTRERAS, Yasna (2009) "Aproximación exploratoria al estudio de la movilidad cotidiana de las mujeres. El caso de La Pintana. Santiago de Chile". (Disponible en: <http://observatoriogeograficoamericalatina.org.mx/egal12/Geografiasocioeconomica/Geografiacultural/01.pdf> Bajado el 3 de junio de 2020).

MARCUS, George (2001) "Etnografía en/del sistema mundo. El surgimiento de la etnografía multilocal" *Revista Alteridades*, Vol. 11, No 22, pp. 111-127.

MOLES, Abraham y ROHMER, Elisabeth (1983) *Micropsicología y vida cotidiana*. México: Trillas.

ORTER, Sherry (2016) *Antropología y teoría social. Cultura, poder y agencia*. Buenos Aires: Ed. UNSAM.

PERRET MARINO, Gimena y SOLDANO, Daniela (2017) "Movilidad y subjetividad. Viajes y experiencias del espacio en los bordes de la ciudad". En: Daniela Soldano (compl.): *Viajeros del conurbano bonaerense: una investigación sobre las experiencias de movilidad en la periferia*. Buenos Aires: Universidad Nacional de General Sarmiento.

SALERNO, Bruno (2014) "Un viaje por la movilidad cotidiana. El espacio entre el transporte y el individuo". *Perspectiva Geográfica*, Vol. 17, pp. 213-232.

SHELLER, Mimi y URRY, John (2006) "The new mobilities paradigm" *Environment and Planning*, Vol. 38, No. 2, pp. 207-226.

SCHNEEWIND, Jerome (2009) *La invención de la autonomía. Una historia de la filosofía moral moderna*. México DF: Fondo de Cultura Económica.

SOLDANO, Daniela (compl.) (2017) *Viajeros del conurbano bonaerense: una investigación sobre las experiencias de movilidad en la periferia*. Buenos Aires: Universidad Nacional de General Sarmiento.

SOLDANO, Daniela y PERRET MARINO, María Gimena (2015) "Paisaje cultural y movilidad cotidiana en el Conurbano Bonaerense. Aportes para investigar la

desigualdad” VIII Jornadas de Sociología, Universidad Nacional de General Sarmiento, 29 y 30 de abril.

TIRONI, Martín y MORA, Gerardo (2018) *Caminando. Práctica, corporalidad y afectos en la ciudad*. Santiago de Chile: Ediciones Universidad Alberto Hurtado.

WITTER, Regina (2010) “Public urban transport, travel behaviour and social exclusion - The case of Santiago de Chile”, 12th World Conference on Transport Research. Lisbon. 11-15 de Julio.

ZUNINO SINGH, Dhan; GIUCCI, Guillermo y JIRÓN, Paola (eds.) (2017) *Términos clave para los estudios de movilidad en América Latina*. Buenos Aires: Editorial Biblos.

Fuentes documentales utilizadas y consultadas

Ente de Transporte Rosario (ETR); (2011a), “Pacto de Movilidad Rosario”, Autor

Ente de Transporte Rosario (ETR); (2011b), “Plan Integral de Movilidad Rosario (PIM)”, Autor

Ente de Transporte Rosario (ETR); (2011c), “Plan Integral de Movilidad Rosario. Componente Participativo”, Autor

Ente de Transporte Rosario (ETR); (2011d), “Encuesta de Origen/Destino 2008. Movilidad en el Área Metropolitana Rosario”, Autor.

Instituto Nacional de Estadística y Censos. (2012). Primera Encuesta sobre Población Trans 2012: Travestis, Transexuales, Transgéneros y Hombres Trans. Informe técnico de la Prueba Piloto Municipio de La Matanza 18 al 29 de junio 2012. Disponible en:
https://www.indec.gob.ar/micro_sitios/WebEncuestaTrans/pp_encuesta_trans_se t2012.pdf

Instituto Nacional de Estadística y Censos. (2014). Censo Nacional de Población, Hogares y Viviendas 2010. Censo del Bicentenario. Serie C. Población con dificultad o limitación permanente. (1a ed.). Buenos Aires, Argentina. Disponible en:
https://www.indec.gov.ar/ftp/cuadros/sociedad/PDLP_10_14.pd