

LA MÁQUINA DE ILUSIONAR. RURBANIDAD, INTERVENCIÓN SOCIOTÉCNICA Y CONDICIONES DE VULNERABILIDAD*

*Silvina Analía Galimberti** y Gustavo Cimadevilla****

RESUMEN

Este texto se ocupa de analizar un caso de actores bajo condiciones de vulnerabilidad en el que la ilusión los envuelve para tornarlos protagonistas. Se trata de actores rurbanos, catadores de residuos, que por una política municipal son invitados a dejar sus clásicos carros y caballos para reemplazarlos por motocargas que faciliten su tarea. El objetivo, antes que suponer que hay que desvendar intencionalidades, es mostrar cómo la ilusión y el desarrollo se emparentan, se yuxtaponen y naturalizan. Y cómo en la vorágine moderna su paso no tiene descansos para pensar sobre sus implicancias. O dicho desde su núcleo, para pensar y evaluar cómo la experimentan sus propios protagonistas.

En ese marco, se plantea una breve discusión respecto de lo que significa para el entorno moderno promover el desarrollo y el papel que tiene la comunicación para impulsarlo desde las ilusiones. Luego, se presenta el caso de análisis, situado en la ciudad de Río Cuarto, Córdoba, Argentina. A modo de conclusión, finalmente, se discute si ilusiones, desarrollo y modernidad pueden albergar escenarios alternativos, en los cuales “adaptarse” o “seguir otros caminos” permitan sumar las voces y experiencias de los más desprotegidos.

PALABRAS CLAVE: RURBANIDAD – COMUNICACIÓN – ILUSIONES – INTERVENCIÓN SOCIOTÉCNICA

* Agradecemos las contribuciones y sugerencias de las/os evaluadoras/es anónimas/os del artículo que enriquecieron las reflexiones en el trabajo.

** Universidad Nacional de Río Cuarto (UNRC). Correo electrónico: <silvinagalimberti@yahoo.com.ar>.

*** Universidad Nacional de Río Cuarto (UNRC). Correo electrónico: <gcimadevilla@hum.unrc.edu.ar>.

INTRODUCCIÓN

El término “ilusión” no ocupa espacio en los diccionarios de ciencias sociales. Tampoco suele estar en los de filosofía o lógica. Pero su uso, sin embargo, lo ameritaría.

Con un origen antiguo, el vocablo “ilusión”, que deviene del latín *illu-sio* (burla o engaño) y a su vez de *illudere*, y este de *in-ludere* (jugar), remitió desde un inicio a lo irreal. A lo que una percepción o sensación indicaba, pero resultaba erróneo. Lo que no era y difícilmente podría ser. O dicho de otro modo, a cierta posibilidad dudosa de una inexistencia.

Pero si en su base el error descansaba en la apreciación, esta podía canalizar otras formas que la imaginación creara. Por eso se virtualizó en los deseos, las emociones y en la esperanza del destino por llegar. Así la ilusión transitó los siglos para asumir dos acepciones que hoy la lengua habilita. En la primera, la negación se sobrepone y la ilusión designa lo que no es. En la segunda, la afirmación se proyecta y anuncia lo que podría ser.

En positivo, en lo sensible y en los afectos, la ilusión se cultiva en las relaciones de todos los días; en las razonabilidades, en cambio, la ilusión sigue otro derrotero y se proyecta y conecta con otras voces más abstractas; las que se entremezclan entre las promesas, los compromisos y las ayudas. Así, en lo privado pervive entre los que nos rodean. En lo público, se multiplica entre anónimos colectivos de representación: El Estado, la comunidad, el barrio, la ciudad, la región, la ciudadanía. En su negativo defrauda y congela; pero en su positivo moviliza, energiza y suma.

A decir de Jaime Sabines Gutiérrez^[1] y en prosa *De la ilusión*:

Escribiste en la tabla de mi corazón: desea.
Y yo anduve días y días
loco y aromado y triste.

Y qué sería de las sociedades modernas, entonces, sin la ilusión que promueven. Qué sería del sujeto moderno, confiado pero atento, calculador y medido, vertiginoso y arrojado, si no tuviese desafíos por vencer. Acertijos por adivinar y caminos por recorrer. Autores como Berman, Beck, Bauman, Luhmann y Giddens, entre otros, se hacen preguntas similares para concluir que para la modernidad esas condiciones le son inherentes. La ilusión

[1] Poeta y político mexicano (1926-1999), considerado en México uno de los poetas más importantes del siglo xx. Fue diputado por el Partido Revolucionario Institucional. El texto citado está disponible en <<http://palabravirtual.com/sabines/index.php>>.

que convoca, entonces, es parte de su ADN. Su “naturalidad” no se discute. O si se lo hace, no ofrece salidas, sino más bien laberintos que conducen a un núcleo común. El de lo sólido que se desvanece en el aire para dejar lugar a otro sólido. El del porvenir. El de la construcción continua que, aun cuando se base en otra que demuele, se presume superadora.

En ese entramado moderno, la ilusión a diario convoca. Antaño como progreso, desde hace menos como desarrollo. Vocablos nuevos con los que la ilusión se presenta, promete y ejecuta. Modalidades con las cuales las intervenciones se gestan, provocan y legitiman (Cimadevilla, 2004).

Este texto se ocupa, en diminutivo, de analizar un caso de actores bajo condiciones de vulnerabilidad en el que la ilusión los envuelve para tornarlos protagonistas. El objetivo, antes que suponer que hay que desvendar intencionalidades, es mostrar cómo la ilusión y el desarrollo se emparentan, se yuxtaponen y naturalizan. Y cómo en la vorágine moderna su paso no tiene descansos para pensar sobre sus implicancias. O dicho desde su núcleo, para pensar y evaluar cómo la experimentan sus propios protagonistas.

Plantearemos entonces una breve discusión respecto de lo que significa para el entorno moderno promover el desarrollo y el papel que tiene la comunicación para impulsarlo desde las ilusiones. Luego, presentaremos nuestro caso de análisis y el cotejo de las palabras que alientan con las realidades que se viven. A modo de conclusión, finalmente, discutiremos si ilusiones, desarrollo y modernidad pueden albergar escenarios alternativos, en los cuales “adaptarse” o “seguir otros caminos” permitan sumar las voces y experiencias de los más desprotegidos. De aquellos, en definitiva, que se indican como destinatarios de muchos de los esfuerzos de intervención sostenidos.

EL DESARROLLO COMO MODALIDAD DE INTERVENCIÓN

En trabajos anteriores (Cimadevilla, 2004; y 2012) hemos planteado que la intervención es constitutiva de los procesos por los cuales los humanos fueron constituyendo grupos, colectivos y sociedades a partir de los intercambios, la cooperación y la competencia no excluyente.^[2] De no ser así,

[2] En ese sentido, la competencia o la cooperación entre los miembros de un grupo dado, según se discuta desde el darwinismo social o desde la perspectiva de Miller o Allee, puede ser un falso problema si se plantea de manera excluyente como rasgo característico de la especie. En su obra *Qué es el hombre*, Ashley Montagu (1969) repasa esa discusión

no hubiese resultado posible lograr agregaciones y por tanto suponer que se compartieron ciertas convenciones, como por ejemplo la de la aceptación del otro. Esto favoreció, dirían Berger y Luckmann, a la “tipificación recíproca de acciones habitualizadas por tipos de actores” (1978: 76), ya que se confirmaron reglas en las que se ejercía la interacción y la convivencia y, por tanto, las institucionalizaciones.

Desde esa postura, entonces, no se pueden ordenar antecedentes y consecuentes que diferencien los procesos de intervención, institucionalización, construcción de reglas y creación de lenguajes, sino que todos se fueron configurando como instancias partícipes de un mismo y complejo proceso social básico. O como lo denomináramos en nuestro análisis (Cimadevilla, 2004), un *proceso primario supra-abarcador*. Es decir, un proceso inherente a la configuración de la vida social en cualquiera de sus formas y circunstancias. Una condición necesaria para que lo social resulte posible por acuerdos o imposición de modos en los que opera la convivencia. Esto es, con la existencia de ciertas reglas, explícitas o no, que se materializan en acciones de *inter-entrar-venición* –en la realidad que viene.

Pero si lo histórico resulta relevante, es porque se reconoce que sobre los procesos sociales básicos se construye mediante praxis realidades diferenciadas, forjadas en culturas también diferenciadas. Sobre ese supuesto, entonces, es posible plantear que los procesos de intervención se han materializado asumiendo modalidades diversas. Por ejemplo, sustentados en teleologías y protagonismos diferentes: por destino “superior” o “manifiesto” y por mandato de fuerza e imposición o consulta y participación, por citar los extremos. Así, en una categorización sintética y lineal, podrían postularse al menos tres modalidades de intervención reconocibles en la experiencia occidental (Cimadevilla, 2004):

- 1) Una *premoderna* caracterizada por mandatos de intervención ejercidos por quienes tenían capacidad de imponer el orden y concentraban la fuerza para aplicarlos en sus territorios.

■ heredada del siglo XIX y afirma que la denominada *selección natural*, en cuanto lucha por la existencia y competencia, resulta evidente y real, pero representa solo un capítulo en la historia de la evolución del género humano. Y expresa: “En condiciones naturales, el comportamiento cooperativo es una forma de interacción entre animales por lo menos tan destacada como el conflicto o la competencia”. Ambos modos de conducta, el competitivo y el cooperativo, se complementan en lugar de oponerse. “En verdad, en un sentido muy real y significativo, la cooperación es una forma de la competencia y esta, en ciertas condiciones, constituye una modalidad de la cooperación” (Montagu, 1969: 27).

2) Una *moderno-progresista*, plasmada una vez que se dieran los procesos de constitución de los estados nacionales (propios de los siglos XVIII y XIX) y en la cual la especificidad se revela en una concepción del tiempo en la que la conciencia colectiva valora la superación: *No hay pasado mejor*, se dice desde esa postura. *La historia muestra lo contrario*, se afirma, por eso cierto optimismo omnipresente se consolida en la evidencia del avance. La conciencia del progreso, entonces, es la del nuevo orden que la modernidad trae de la mano de la razón.^[3] Esta, sostiene Nisbet (1991), alcanza su plenitud en el período que va de 1750 a 1900. Y comenta: “De ser una de las ideas importantes de la civilización occidental, pasó a convertirse en la idea dominante, incluso teniendo en cuenta la creciente importancia de ideas como las de igualdad, justicia social y soberanía popular, que también fueron focos directrices durante ese período” (1991: 243). Bajo el lema del *progreso*, entonces, se instala una modalidad de intervención gubernamental que se proyecta con políticas *racionales y estratégicas* y acciones que indefectiblemente intentan mirar al futuro.^[4]

3) Una tercera modalidad se ensaya luego a través de la propuesta de *desarrollo* cuando —consolidados los estados nacionales y los nuevos fundamentos de derecho y representación— se instalan la ciencia y la técnica como dispositivos racionales para la modernización y despliegue de las fuerzas productivas y se justifica la acción por mandato de derecho y representación. En ese marco, los estados se conciben como protagonistas principales de la construcción del “destino histórico”. Las intervenciones, entonces, se orientan mediante la búsqueda de legitimaciones y consensos en virtud de

[3] Es, a decir de Habermas (1986: 167), la conciencia de la adquisición de capacidades para la resolución de problemas y también de la adquisición de capacidades para reconocer la existencia de problemas nuevos. La confianza en la razón humana se sobrepuso así a los dogmas anteriores, cuestionó el poder divino y la organización social basada en el legado extraterreno. La idea de progreso, asociada a una nueva esperanza fundada en la razón y el conocimiento, por tanto, ocupó la mentalidad del hombre que empezaba a denominarse “moderno”. Ser “moderno”, expresa Marshall Berman, “es encontrarse en un ambiente que promete aventura, poder, alegría, crecimiento, autotransformación y transformación de las cosas que se sitúan alrededor, al mismo tiempo que amenaza con destruir todo lo que tenemos, todo lo que sabemos, todo lo que somos” (1986: 15).

[4] En Inglaterra, los intelectuales liberales —siguiendo a Locke— proponían como función rectora del gobierno preservar el orden y defender la vida y la propiedad. En Francia, en cambio, la mayoría de los teóricos “creían en la posibilidad de remodelar la sociedad indefinidamente mediante la acción política y ponían sus esperanzas para el futuro no solo en las conquistas de la técnica, sino en la actividad ilustrada de los gobiernos” (Bury, 1971: 199).

un mandato delegado por representación.^[5] Esto es, habilitando el Estado para que actúe en nombre de una ciudadanía a la que representa en un territorio. La concepción del protagonismo, por tanto, se reconfigura y se fundan nuevas bases desde las cuales pensar las justificaciones y prácticas de la intervención.

Así delineado, puede decirse que el progreso se convierte en desarrollo cuando los países convertidos en estados nacionales postulan políticas en nombre de su poder de representación y para cumplir con fines colectivos. De ese modo, si el progreso complejiza a la intervención *per se* en cuanto explícita en sus condiciones el carácter de “modernidad” que asumen sus principios teleológicos –racionalidad técnica y avance continuo–, el desarrollo complejiza al progreso imprimiéndoles a las condiciones de intervención la primacía del Estado como actor colectivo que, en un marco de derecho regulador, actúa en nombre y en función del bien común.

En ese marco, el desarrollo pasa a ser un ideal tan fuerte que, a decir de Pipitone (1997), homologa en cada país las principales fuerzas económicas y culturales de la edad moderna. No es otra cosa –afirma este autor– que “una lógica (abierta a distintas formas) de funcionamiento de las relaciones entre economía, instituciones públicas, estilos de vida y formas productivas” (Pipitone, 1997: 13). Puede ser contradictorio (Hinkelammert, 1974), lógicamente falaz (Castro, 1980) o simplemente una ilusión utópica (Berlin, 1992), pero –y aun cuando esa línea nos merezca la mayor atención– es innegable que, como constructo propositivo de época, ha logrado movilizar y continua movilizandob gobiernos, capitales y trabajo de manera constante, aunque sea irregular y con resultados dispares.

LA COMUNICACIÓN QUE ILUSIONA

Ahora, planteado el desarrollo como modalidad de intervención que se constituye en una lógica de funcionamiento en las sociedades modernas, ¿cómo se habilita? Es decir, ¿cómo obtiene el reconocimiento necesario para que una vez perfeñado pueda ser ejecutado?

[5] A inicios del siglo xx, y en una interpretación propia de la época, Harold Lasswell expresaba: “ningún gobierno podía esperar la victoria si no tenía detrás de sí una nación unida, y ningún gobierno habría podido obtenerla sin controlar la mente de su gente” (en alusión al papel de la propaganda y la utilización de los medios de comunicación colectiva para obtener consensos y apoyos) (Laswell, 1927, citado en Wolf, 1987: 9).

La pregunta acompaña a los funcionarios de los estados desde que la política institucionalizada es un asunto que la modernidad asumió como propia. Weber dirá que para comprenderlo hace falta entender la dinámica del poder y cómo esta se refrenda. En ese sentido, Weber se preocupó por analizar históricamente en su obra *Economía y Sociedad* cómo la racionalización de la acción social supuso la representación de la existencia de un orden “legítimo”. Esto es, válido en cuanto la validez del orden implica el reconocimiento de un modelo de conducta y orientación de la acción que se asocia a determinados sentimientos de deber, obligación y variados motivos para la subordinación (rationales de fin, arraigo, afectos y creencias). De ese modo, reconoce que la sujeción a determinado modelo de orientación de la acción no está libre de mecanismos normativos y coactivos, así como también de otros de carácter persuasivo.

La coacción es una fuerza y se encarna materialmente en el que la ejerce justamente para garantizar la permanencia y cumplimiento de los contenidos normativos. Aparece así en escena la problemática del poder, en cuanto capacidad de imposición de cierta voluntad dentro de una relación social, o a decir de Weber, “la probabilidad que tiene un hombre o una agrupación de hombres de imponer su propia voluntad en una acción comunitaria, inclusive contra la oposición de los demás miembros” (Weber, 1996: 682).

Pero el uso de la fuerza de imposición, la intervención de la comunidad mediante la violencia –a decir del autor– es un hecho primitivo. Lo que caracteriza a la modernidad –advierte Weber– es que en tanto antiguamente la intervención de la asociación contra toda posible acción contraria se hallaba sometida únicamente al imperativo de los intereses religiosos o militares, las ofensas contra las personas y las propiedades están ahora garantizadas por el aparato coactivo del Estado, que tiene el monopolio de la violencia. Y este, finalmente, representa a la comunidad política que racionaliza sus intereses en un instituto superior en el que descansa la administración del derecho. El poder del Estado, entonces, deviene del poder de la comunidad que le transfirió sus derechos para que un actor supremo los resguarde por encima de los intereses de los casos individuales.

Por vía eleccionaria pero también de acción cotidiana, el Estado busca reafirmar la autoridad de quien gobierna utilizando diversos mecanismos. Los institucionalizados en múltiples dependencias con capacidad de orientación y control que colaboran en sostener el orden conseguido y otros diversos aparatos que les resultan funcionales por vías más simbólicas. Por acciones de convencimiento y persuasión. Es decir, por vías de una comunicación que todo el tiempo colabora en ofrecer definiciones de la realidad que confirman la autoridad necesaria.

Debray, un estudioso del Estado moderno y los mecanismos de su perpetuación, dirá que “es un hecho que la comunicación del Estado se convierte en lo esencial de su acción”. Y que incluso “cuanto menos autoridad tiene, más cuida su publicidad” (Debray, 1995: 26). La búsqueda de aceptación del ciudadano de las políticas propuestas y ejercidas es fundamental porque no hay sostén de la autoridad, tan solo manifiesto por la legalidad. Hace falta también legitimidad. Al respecto, Weber recordará que un repaso por la historia permite observar que ninguna dominación se satisface voluntariamente con tener como probabilidades de su persistencia motivos enlazados puramente en lo material, afectivos o racionales con arreglo a valores, sino que todas buscan despertar y fomentar la “creencia en su legitimidad”.^[6]

Si la *dominación* supone grados diversos de probabilidad de obediencia de un determinado conjunto social que se rige por el derecho de representación en un marco legalizado por el Estado, despertarla y fomentarla requiere del accionar de determinados mecanismos e instrumentos.^[7] Entre los instrumentos, las imágenes, la información y la presencia continua de ciertas representaciones fomentan credibilidad en tanto actualizan en el orden simbólico de la realidad los sentidos de autoridad y correspondencia. Y justamente de eso se trata. Por eso, comunicar la política y persuadir con la política es un asunto de Estado.

Luego, la pregunta siguiente es: “¿quién es ese destinatario al que se busca persuadir?”. Las sociedades abiertas en las que se puede elegir y ser elegido, representar y ser representado, han dado lugar a una figura que parece sintetizar la expresión del conjunto que resulta gobernado: la *opinión pública*. El *demos*, en tanto masa inarticulada, no “gobierna” nunca por sí mismo, reflexiona Weber. Este es gobernado, cambiando solo el modo en que se seleccionan los gobernantes y la proporción de influencia que pueden ejercer mediante la actuación de la llamada “opinión pública” sobre la dirección y contenido de la política que impulsan los elegidos (Weber, 1996: 739 y ss.). Pero no se podría hablar de opinión pública, al menos en este contexto de sociedad compleja, sin la existencia de los instrumentos

[6] Véase en *Economía y sociedad*, de Weber, particularmente, el capítulo III, dedicado a los tipos de dominación (1996: 170 y ss.).

[7] La forma de legitimidad hoy más corriente –escribe Weber sobre la sociedad democrática– “es la creencia en la legalidad: la obediencia a preceptos jurídicos positivos estatuidos según el procedimiento usual, y formalmente correctos”. Ello implica ordenaciones pactadas (en muchos casos por fuerza de la minoría) u otorgadas (por autoridad legítima), pero también el predominio de ideas de legitimidad (Weber, 1996: 30).

técnicos que la liberan y de la cual también son activos protagonistas. Los medios de información hacen surgir espacios de opinión pública que implantan simultaneidad a una red social virtualmente “siempre presente”, afirma complementariamente Habermas (1987). La lucha por informar se instala entonces como una tensión más entre el conjunto de acciones que operan por ofrecer definiciones de mundo en busca de reconocimiento, en busca de legitimidad.^[8]

Y es en el seno de los medios, por tanto, en los que cabe visualizar el modo en que la seducción tiene lugar. El modo, diríamos inicialmente, en el que las ilusiones se hacen presentes. Vayamos, entonces, a considerar el espacio de los medios y nuestro caso: una política municipal orientada a promover el reemplazo del caballo en las actividades de actores vulnerables que mediante el cateo de basura, el acarreo de áridos y otras changas consiguen resolver su subsistencia diaria en la ciudad.

NUESTRO CASO: LA MÁQUINA DE ILUSIONAR^[9]

La presencia de actores que emplean carromatos de tracción animal para realizar sus labores diarias en ciudades como Río Cuarto,^[10] entre tantas

[8] “Las esferas de la opinión pública y política quedan definidas desde la perspectiva sistémica del Estado como el entorno relevante para la obtención de legitimación”, sostendrá Habermas (1987: 452). Y en su obra *Historia y crítica de la opinión pública*, reproduciendo a Landshut, afirmará: “El Estado moderno presupone como principio de su propia verdad la soberanía popular, y esta, a su vez, tiene que estar encarnada por la opinión pública. Sin esa atribución, sin la sustitución de la opinión pública como origen de toda autoridad de las decisiones obligatorias para todo el mundo, falta a la democracia moderna la sustancia de su propia verdad” (Habermas, 1994: 262).

[9] El caso que aquí presentamos data de investigaciones anteriores (Galimberti, 2008; 2015) que se enmarcan en los esfuerzos de conocimiento que, desde hace algunos años, viene desarrollando el equipo de investigación “Comunicación y Rurbanidad”, dirigido por Gustavo Cimadevilla y Edgardo Carniglia, docentes e investigadores del Departamento de Ciencias de la Comunicación de la Universidad Nacional de Río Cuarto (UNRC).

[10] Segunda ciudad de la provincia de Córdoba con una población aproximada de 180 mil habitantes. Su fundación data de 1786. Su espacio geográfico la ubica entre la sierra y la llanura y su economía se liga fundamentalmente a la producción agrícola y los servicios. Como urbe mediana, Río Cuarto representa un núcleo urbano de importante crecimiento poblacional con una significativa capacidad captadora de población en el sur cordobés. La migración rural hacia la ciudad provino en parte de una disminución muy significativa de las unidades productivas agropecuarias de la región que aconteció dentro de un proceso, aún en curso, de profundización del capitalismo en el campo cordobés (Carniglia, 2015). La creciente modernización agrícola conlleva una notoria reducción de los establecimientos

otras de la Argentina e incluso de Latinoamérica, se constituye en un problema para el orden urbano moderno. Son carreros, recuperadores urbanos u otras denominaciones varias que se utilizan para nominarlos. Nosotros los llamamos “actores rurbanos”.

Las ideas de “rurbanidad”, “rururbanidad” y “nueva ruralidad” postulan la emergencia de formas renovadas de articulación entre lo rural y lo urbano, donde una vasta literatura se ha dedicado a problematizar particularmente los modos en que lo urbano avanza sobre lo rural. Pero también se ha señalado que algunas emergencias en curso advierten procesos de sentido contrario. Hablamos, entonces, de procesos de ruralización de lo urbano y más específicamente de ruralización de la ciudad pampeana (Cimadevilla y Carniglia, 2009). Esto es, de un proceso en el cual se hacen visibles, en el seno de una urbe mediana del sur cordobés, algunos actores cuyas lógicas de acción comprenden saberes, valores, prácticas y dispositivos asociados a lo rural.

El concepto de “rurbanidad” retoma una vieja preocupación expresada por Le Play en el siglo XIX y por Anderson o Guigou en la década de 1960, respecto de la tendencia a la “extinción de lo rural” y la total “arti-

■ agropecuarios, en especial de dimensiones pequeñas, lo que implica la expulsión del campo y, en numerosas ocasiones, la exclusión social para ciertas categorías rurales, como los agricultores familiares y los trabajadores dependientes, y sus núcleos domésticos asociados. La contraparte urbana de esta modernización agraria excluyente muestra una mayor intensidad de los procesos de migración rural-urbana habituales en las transiciones demográficas avanzadas de regiones como el sur de Córdoba. Así, desde comienzos del siglo XXI alrededor del 80% de la población regional reside en los territorios urbanos (Carniglia, 2015).

Por otra parte, la situación contemporánea del empleo en la ciudad de Río Cuarto destaca al núcleo urbano como un centro de servicios y comercio de una región circundante con predominio de las actividades agropecuarias. Cimadevilla y Carniglia (2009) indican que al menos la mitad de los ocupados trabajan en las actividades de servicios y comercio, en ese orden de importancia, y que estas actividades, junto con la industria y la construcción concentran más del 70% de los ocupados. Al mismo tiempo, una proporción de la población de la ciudad, poco significativa cuantitativamente, se ocupa de la producción agropecuaria conformando otro rasgo de la articulación entre el campo y lo urbano en el contexto regional: la experiencia de “trabajar en el campo y vivir en la ciudad”. En términos generales, el empleo en esta ciudad comprende alrededor de un 40% de trabajadores informales, una de las proporciones más altas de Argentina (Puntal, varias ediciones).

Esta descripción de la dinámica urbano-rural que define el perfil de la ciudad es entendida en términos de “agrociedad” (Cimadevilla y Carniglia, 2009), y es lo que permitiría un tipo de integración en formaciones “rurbanas”. La ciudad de Río Cuarto es quizá un caso típico de esta forma de agrociedades que, al menos en parte, constituye relativamente una matriz de la formación y actuación de sujetos que articulan rasgos urbanos y rurales. Actores que, en el marco de nuestros estudios, hemos dado en llamar *rurbanos*.

ficialización del ambiente”. Dicho concepto fue particularmente propuesto por Charles Galpin a inicios de ese siglo (1918) en los Estados Unidos para identificar un movimiento de reforma social preocupado por las transformaciones industriales y el destino de los ambientes y actores rurales. Siguiendo esa línea, diversos trabajos (entre otros: Schneider, 2001; José Graziano da Silva y Mauro Eduardo del Grossi, 2001; Hugo Vela *et al.*, 2003, y Giarracca, 2004) sostienen que se verifica cierta urbanización de lo rural con un crecimiento generalizado de las actividades no agrícolas en ese espacio, en tanto fenómeno que, además de vincularse a la modernización de la agricultura, también se relaciona con alteraciones en las estructuras familiares, los perfiles de la demanda de empleo y el surgimiento de la pluriactividad como estrategia de sobrevivencia. Pero, como también sostuvimos, no todo parece remitir a procesos de ese tipo. Diversos autores están atentos a movimientos contrapuestos. La lectura de procesos de ruralización o desurbanización de la ciudad desde un abordaje que considera la “interpenetración de contrarios”, permite una lectura bidireccional del proceso. En ese marco se postula que la ruralización se manifiesta en la medida que en que se revalorizan culturas de la supervivencia sobre la base de saberes y valores rurales aun cuando se reside en la ciudad (Martín Barbero, 1987; 2004). Con abordajes que en muchos casos se complementan, autores como Freyre (1982), García Canclini (1990; 1997), Baigorri (1995), Weller (1997), Santos (2000), Cimadevilla y Carniglia (2003; 2005; 2007; 2009), Romero (2009) y Sarlo (2009) resultan de especial interés para considerar la perspectiva. Con tales presunciones, puede sostenerse que así como se urbaniza el campo, se ruraliza la ciudad en la medida que otros modos, estilos y lógicas de reproducción no siguen los parámetros urbano modernos dominantes y se encarnan en los actores rurales que viven y/o trabajan en la ciudad. Estos actores y sus prácticas se mimetizan en el contexto urbano, tornándose “naturales”. La ruralización, como lo expresa Martín Barbero (1987; 2004), se manifiesta en las culturas del rebusque o en términos de Weller (1997), en las actividades de refugio como las que llevan a cabo carreros, cartoneros, junta basuras, etc. quienes, movilizándose en carros tirados por caballos modifican los paisajes, planos, estéticas y dignidades, y también regulaciones y convivencias urbanas en el contexto de ciudades intermedias o incluso grandes urbes de la Argentina y varios países latinoamericanos (Cimadevilla y Carniglia, 2009).

Los datos históricos y coyunturales sobre población y trabajo en Río Cuarto resultan fértiles para mostrar cómo la ciudad y uno de sus agentes cotidianos –los carreros urbanos–, se constituyen en la intersección de lo

rural y lo urbano, desplegando un modo de vida particular que no se ajusta a los parámetros urbanos dominantes y da lugar a nuevos híbridos. O si queremos plantearlo de otro modo, configurando una condición y experiencia de vida, ni urbana ni rural, sino *rurbana*.^[11]

Situados en el epicentro ciudadano, los carreros urbanos incomodan a la opinión pública y a las políticas públicas que de manera recurrente se preocupan y ocupan de ellos. La sustitución de los carromatos por “zoótropos”^[12] se presenta como un proyecto “exitoso”: una intervención de cambio tecnológico que permitiría promover el desarrollo e integración socio laboral de los beneficiarios.^[13] “El zoótrofo es una máquina de ilusión social capaz de cambiar la dignidad del cartonero y transformarlo en reciclador urbano”, dice convencido el ingeniero Guillermo Pedruzzi –comunicador orgánico, participante y difusor apasionado de esta propuesta– en un video que en 15 minutos repasa la historia del proyecto y exalta las bondades de la máquina de ilusionar. Video que invita-

[11] La rurbanidad referenciada es definida por Cimadevilla (2009) como una realidad social emergente y resultante de una diversidad de procesos de interpenetración y coexistencia de contrarios. Como condición social significante, interesa por lo que implica y expresa frente a lo que resulta dominante en el sistema cultural y también por lo que supone, en tanto negación de visibilidad, como oculto creciente, dramático y silencioso, y en otros casos como forma de existencia de algún modo integrada.

Para conocer y profundizar sobre la condición de vida rurbana, sus actores, prácticas, ambientes y racionalidades, se sugiere consultar: “Relatos sobre la Rurbanidad” (Cimadevilla y Carniglia, 2009), en particular las secciones “La rurbanidad y sus contextos” y “La rurbanidad en los actores y sus prácticas”; el video educativo Carreros, relatos desde el rebusque, <<http://www.youtube.com/watch?v=yNSYd6hLZC8>> (que en diciembre de 2016 computa 1.312 reproducciones); y el texto “Tecnología, ilusiones y reinenciones. Tensiones y ambivalencias entre la política pública y los actores rurbanos” (Galimberti, 2015).

[12] Especie de motocarga.

[13] El Programa Recuperadores Urbanos (PRU) es la política pública que da marco institucional a la propuesta de sustitución de carromatos tracción animal por motocarga “zoótrofos” que aquí nos importa analizar. Data formalmente del año 2006 y depende del Área de Promoción Social municipal. Su principal finalidad es “facilitar la integración sociolaboral de los recuperadores urbanos de residuos”, para lo cual incluye tres líneas de intervención: a) creación de empresas sociales para las familias que deseen abandonar el cirujeo; b) ordenamiento y mejora de la actividad del cirujeo para quienes desean seguir con la actividad; c) Acciones Complementarias de Promoción Sociocultural. El segundo componente incluye el proyecto “optimización y replazo de los medios de movilidad”, orientado a sustituir los carromatos por motovehículos “zoótrofos”, que se constituyen en nuestro caso de análisis.

mos a considerar, puesto que se constituye en una síntesis paradigmática de la ilusión que se promueve.^[14]

Importa aclarar que a lo largo del presente trabajo haremos alusión al video referenciado, como así también a la multiplicidad de fuentes consultadas durante el proceso de investigación (Galimberti, 2015) que sustenta el análisis y los resultados que aquí compartimos.^[15]

[14] La producción audiovisual referenciada se titula “El zoótropo, máquina de ilusión social”. El protagonista es el ingeniero G. Pedruzzi (director de la Fundación Leonardo Da Vinci, institución participe en el diseño e implementación del proyecto de sustitución de carromatos por zoótrofos en la ciudad de Río Cuarto), quien además ha sido oportunamente entrevistado en el marco de la investigación más amplia que sustenta los análisis expuestos en el presente artículo. Durante el audiovisual, el ingeniero, además de repasar la historia del proyecto, enumerar y explicar las bondades del móvil urbano, realiza una evaluación de su implementación en la ciudad de Río Cuarto. En ese marco, explica qué es el zoótropo y por qué se lo concibe como una máquina de ilusión social. El video fue publicado en la web en diciembre de 2015 por TEDx Cordoba. La dirección electrónica es <<https://www.youtube.com/watch?v=ckw-AeidAqs>>.

[15] Hacemos referencia a la tesis doctoral “Tecnología, ilusiones y reinenciones. Tensiones y ambivalencias entre la política pública y los actores urbanos”. Dicho estudio se basó en una estrategia metodológica de tipo hermenéutica que involucró actividades de campo para un tratamiento cualitativo. En ese marco, se desplegó un plan de acción de conocimiento que, circunscripto al período temporal situado entre los años 2004-2014, combinó variadas fuentes de datos (primarios y secundarios) que implicaron la realización de entrevistas en profundidad, observaciones semiparticipantes, revisión de documentos y registro fotográfico.

El abordaje empírico de la política pública destinada a la ruralidad se realizó mediante la revisión de un amplio y variado conjunto de documentos oficiales y entrevistas directas a los hacedores de la política pública (funcionarios y personal técnico del PRU, responsables de otras áreas municipales directamente vinculados al proyecto de los zoótrofos; seis entrevistas en total). Asimismo, se retomaron datos secundarios de trabajos anteriores (Carlosena, 2009), en particular entrevistas a funcionarios y técnicos (diez entrevistas en total). También se realizó una exhaustiva revisión de las noticias publicadas en el principal periódico local (Puntal) y otros diarios provinciales y nacionales, durante el período comprendido entre enero de 2000 y octubre de 2014, relativas al PRU y al proyecto de replazo de carromatos por zoótrofos (165 notas en total).

El abordaje empírico de la condición de vida urbana supuso un extenso trabajo de campo que incluyó dos etapas: un primer momento, que remite a una instancia de investigación anterior (Galimberti, 2008) que recupera los relatos y experiencias de ocho casos, individuales y colectivos, de carreros dedicados al cirujeo mediante el empleo de carros y caballos en la ciudad; la segunda etapa (Galimberti, 2015) se ejecutó entre agosto de 2011 y mayo de 2012, y recupera los testimonios de siete casos, individuales y colectivos, de carreros beneficiarios del PRU y adjudicatarios del zoótropo. En ambos casos, se trata de mujeres y hombres de entre 15 y 60 años.

A primera vista, la “irrupción” rurbana en la ciudad es vinculada a un conjunto complejo de cuestiones que se refieren a una realidad que comparte un determinado sector social de la población con problemáticas diversas, pero cuando una lente se aproxima a esa realidad, por ejemplo la del personal actuante del PRU, lo que se resalta se resume en no muchas palabras: pobreza, núcleos familiares numerosos, baja instrucción, informalidad, problemas múltiples en y para la ciudad; micro-basurales, riesgo sanitario, contaminación, trabajo infantil, precariedad y riesgo vehicular, entre otros (Garófalo *et al.*, 2009). Al tiempo, las interpretaciones que se le dedican giran en torno a los sentidos de ilegalidad, inseguridad, riesgos, extemporaneidad, atraso y retroceso en el que se sitúa esa realidad. La postal resultante incluye un conjunto de actividades informales no deseadas; un cuadro de pobreza y marginalidad que las impulsa; y unos actores sociales carentes que, mediante el empleo de un particular sistema sociotécnico (carros y caballos), provocan múltiples problemas que se juzga deberían evitarse.

Siempre que la rurbanidad es interpelada, su sistema sociotécnico^[16] deviene central en la definición de la problemática que la circunscribe y en las consiguientes modalidades de intervención. Esto es, la presencia y

[16] La noción de sistema sociotécnico surge en el marco de trabajos anteriores (Galimberti, 2008; 2015) como corolario de una amplia y variada revisión teórica que implicó un repaso por diversas líneas de estudio interesadas en los aspectos materiales, como punto de partida para la comprensión de los diversos grupos socioculturales y la dinámica social en general. En ese marco, se revisaron los planteos de distintos autores –provenientes de diferentes disciplinas y corrientes– (Baudrillard, 1969; Barthes, 1978 y 1990; Moles, 1971 y 1974; Appadurai, 1986; Kopytoff, 1986; Hall, 1997; Santos, 2000; Sanín Santamaría, 2006), quienes sostienen que los objetos son, ante todo, el producto de una elaboración sociocultural e histórica. Asimismo, las perspectivas enmarcadas en los Estudios Sociales de la Tecnología fueron otro importante insumo para nuestras reflexiones y conceptualizaciones. En particular, los estudios inscriptos en el enfoque constructivista social de la tecnología, puesto que brindan elementos conceptuales y metodológicos para la reconstrucción analítica de las complejas relaciones entre actores y artefactos (Thomas y Buch, 2008), las respectivas controversias entre ellos y los vínculos con el orden social general que circunscribe e incide en la configuración material y simbólica de los distintos sistemas técnicos y las tensiones del conjunto.

En este sentido, las contribuciones referenciadas permiten sostener que los sistemas sociotécnicos, lejos de ser simples materialidades, se conciben como construcciones socioculturales e históricas que no tienen un significado fijo; al contrario, este deviene en las interacciones que mantienen con otros objetos y los actores sociales en un tiempo y espacio determinados. Se configuran como un entramado material y social, técnico y simbólico con una fuerte naturaleza relacional. El análisis de los sistemas sociotécnicos exige, por tanto, un enfoque multidimensional a la vez sincrónico y diacrónico, capaz de dilucidar las configuraciones materiales, funcionales y simbólicas; y las controversias y tensiones entre ellos.

permanencia de la tracción animal en el casco céntrico de la ciudad –antes que la condición estructural de los actores propiamente dichos– se convierte en el principal motivo de discusión para la opinión pública y las políticas municipales. Resulta “problemática”, en al menos cuatro puntos: a) constituye una contravención de las ordenanzas y normativas vigentes; b) genera problemas en el tránsito, riesgos y peligros; c) suscita problemas de contaminación, higiene y alteración de la estética urbana; d) porta un carácter extemporáneo y anacrónico: el de su sistema sociotécnico rurbano.

Situado en el centro de la ciudad, el carromato tracción animal exaspera sobremanera al orden urbano. Ilegal, generador de desorden y caos, peligroso y amenazante, viejo, sucio y feo, además de desubicado y atemporal, se configura como la antítesis del proyecto urbano moderno que se busca realizar. Una propuesta sociotécnica “otra” –no válida e ilegítima– que irrumpe e invade la ciudad. Trasgrede sus códigos normativos, corrompe sus parámetros estético-higiénicos y no se ajusta a las prescripciones de progreso. En ese marco, el Estado despliega un conjunto de iniciativas de política pública con propósitos que oscilan entre la regulación de la actividad, la formalización del perfil laboral de sus protagonistas y la erradicación/remplazo de sus sistemas sociotécnicos característicos.

La propuesta de trasvase tecnológico orientada a sustituir los carromatos tracción animal por zoótrofos es el eje clave estructurante de la política pública destinada al sector.^[17] El novedoso móvil urbano se configura como “la” opción sociotécnica correspondiente, verdadera, legítima y deseable; un dispositivo urbano para la integración rurbana.

[17] El trasvase tecnológico se realiza mediante un sistema de comodato por seis meses (en el marco del cual se debe realizar y aprobar el curso de manejo para obtener la licencia de conducir exigida) y un crédito blando que contempla la entrega del carro y el caballo como parte de pago. Una vez conferida la titularidad, los adjudicatarios deben pagar el vehículo en cuotas y asumir los gastos relativos a seguro, patente y demás impuestos. Respecto de los avances parciales del proyecto, desde el año 2010 a septiembre de 2016 se habían entregado 45 motocargas, aproximadamente, de las cuales, se preveía, circulaban activamente treinta. Las 15 restantes fueron dadas de baja y/o remplazadas por unidades nuevas debido a desperfectos recurrentes generados como consecuencia de su inadecuación a los requerimientos y exigencia que conllevan las labores de los “beneficiarios”. Rotura de diferenciales, frenos, palieres y fundición del motor por exceso de carga son algunos de los problemas más frecuentes. “Esta moto no sirve para el trabajo que hacemos los carreros. Necesitamos una caja más grande, más potencia, más frenos y para arreglarlas es todo un lío. Antes, con el carro era más sencillo porque lo podíamos arreglar nosotros con las mismas cosas que cirujeábamos. [...] Los primeros días andábamos bien, pero después ya se empezaron a romper, si no se rompía una cosa se rompía otra, y cuando se te rompe es

El cuadro de problemas y la propuesta de intervención, importa destacar, se definen desde las voces oficiales con escasa consideración de los actores rurbanos, sus relatos y experiencias. Su participación –en principio presentada como condición de posibilidad y viabilidad de la propuesta– se reduce a la expresión de opiniones que, aunque necesarias para validar las argumentaciones que sustentan la propuesta oficial, no son consideradas en los procesos de toma de decisión, salvo en cuestiones menores relativas a una mejor instrumentalización del proyecto. “Es injusto. Nos preguntan a nosotros y al final ellos hacen y deshacen a su gusto”, sostiene Estela (Cimadevilla, 2012) –cirujana y adjudicataria de un zoótrofo– en referencia al accionar institucional.^[18]

“Había que convencerlos para que entreguen su caballo y que usen el triciclo que estábamos construyendo”, expresa el protagonista del video *El zoótrofo, máquina de ilusión social*. Quien señala además que “inesperada e inexplicablemente algunos carreros se resistían al avance”. No así la ciudadanía que, según lo preveía la estrategia publicitaria especialmente diseñada para promover su aceptación, “celebró la propuesta”.

La visión dominante que sustenta la descalificación e inhabilitación del sistema sociotécnico rurbano exalta simultáneamente los beneficios del nuevo móvil urbano, el cual se concibe como un agente de cambio que, instrumentalizado por el Estado y adoptado por los actores rurbanos, permitiría pasar de una condición de inferioridad a mayores niveles de desarrollo material y social. Además de promover un cambio trascendental en la condición de vida rurbana, se constituye en un “ejemplo moderno y eficiente” en materia de gestión de residuos urbanos y resulta correspondiente a la imagen de ciudad “limpia y ordenada” que aspira al “progreso”.

En concordancia con las bondades, augurios y promesas enunciadas en el video de referencia, los técnicos del PRU señalan al unísono las ventajas

■ todo un problema porque tenés que tener la moneda para arreglarla” (Raúl, zoótrofo, 2012).

En 2011, el PRU creó un taller mecánico que presta servicios de acompañamiento técnico y arreglo mecánico gratuito. La extensa lista de vehículos a la espera de ser reparados y los altos costos de los repuestos terminan dilatando e inhibiendo los arreglos a tiempo, lo cual en muchos casos acelera la rotura extrema del vehículo, haciendo que los gastos de reparación terminen siendo inabarcables para el carrero. En respuesta, el PRU pone en marcha un mecanismo de remplazo que incluye vehículos usados y/o nuevos; situación que no es declarada públicamente a la hora de publicitar la compra y/o entrega de nuevos zoótrofos.

[18] Este testimonio y los que siguen responden a nombres ficticios para resguardar la identidad de las personas entrevistadas.

comparativas del zoótrolo: “optimización de las actividades” y “maximización de las ganancias”; “mejores condiciones de higiene y salubridad”; “seguridad y confort”, y “dignificación general de la actividad y del trabajador”. Estas ideas, que encuentran eco en referentes políticos, científicos, empresarios y periodistas,^[19] instan a la aceptación del artefacto cuasi sacralizado: un “novedoso” móvil urbano “especialmente diseñado para los cartoneros” que “permitirá poner fin a los peligrosos carros tracción a sangre”.^[20]

[19] Como puede apreciarse en las declaraciones que diferentes actores realizan en los medios locales, provinciales y nacionales oportunamente identificados y analizados (Galimberti, 2015).

[20] La reconstrucción de la historia del PRU (Galimberti, 2015) indica que hubo al menos tres prototipos de motocarga “zoótrolo”. El primero data del año 2006 y preveía la producción local (mediante cooperativas conformadas por cirujas) de un prototipo especialmente diseñado por la Fundación Leonardo Da Vinci en colaboración con un carrero dedicado al cirujeo. Dicha propuesta fue oficialmente aprobada y se financió la creación del primer y único prototipo (a diferencia de los modelos finalmente implementados, este tenía una capacidad de carga de 500 kg, podía transportar hasta tres personas, contaba con motor diesel y una mecánica de fácil reparación) que, pese a sus ventajas relativas, no fue implementado debido a una serie de desacuerdos políticos y falta de financiamiento. En el año 2011 se retomó la propuesta, pero se terminó implementando un modelo de motocarga que dista del prototipo originalmente diseñado, no cuenta con la participación de los carreros y es producido en serie por una empresa privada dedicada al rubro de los motovehículos. Es el modelo Motocarga 150 de la empresa Motomel que, en el caso de las unidades destinadas al PRU, incorpora “refuerzos mínimos de soldadura en el chasis del vehículo”. Un modelo de carramoto que –en términos del personal actuante del PRU– “no es el zoótrolo original”. Estos “detalles”, importa señalar, son sistemáticamente omitidos puesto que el relato oficial –a nivel local, pero también en otras provincias y ciudades interesadas en implementar los móviles urbanos– lo presenta como una “creación” o “invento” “especialmente adecuado a las actividades y necesidades de los recolectores urbanos” de autoría exclusivamente local. En 2013, y habiendo entregado 15 unidades Motomel, desde el PRU se decide cambiar de proveedor debido a los desperfectos mecánicos recurrentes y las inadecuaciones del modelo con respecto a las características de las labores rurbanas. En dicha ocasión, se adquirieron diez nuevas unidades correspondientes al modelo triciclo de carga SL500 de la empresa Speed Limit que, entre otros rasgos distintivos, posee un chasis más robusto y mayor capacidad. En este marco, pese a que el prototipo de vehículo “original” fue por segunda vez remplazado, los responsables del proyecto continuaron llamándolo “zoótrolo”, a la vez que siguieron reafirmando la autoría sobre el modelo, su carácter novedoso y especialmente adecuado a las labores de los recuperadores urbanos de residuos. Para mayor información sobre las características técnicas e imágenes de los tres modelos, puede consultarse: ediciones del diario *Puntal* (1 de marzo de 2006, 19 de junio de 2006); <<http://www.eco.unrc.edu.ar/wp-content/uploads/2010/04/168.pdf>>; <<http://www.motomel.com.ar/productos.php?id=10#ad-image-0>> y <http://speedlimitargentina.com/?page_id=653>. Este tipo de vehículo, importa agregar, es común en muchos países sin que se lo llame “zoótrolo” ni que se considere especialmente dirigido a actores rurbanos, sino que se presenta y emplea como instrumento de cargas variadas. Asimismo, lejos de ser una invención reciente, los motocarros o motocargas datan del

¿Qué es el zoótropo? Pregunta con ímpetu el protagonista del video. Su respuesta exalta el optimismo manifiesto en declaraciones anteriores: “El zoótropo en los comienzos del cine era una máquina que generaba ilusión. ‘Zoo’, animal y ‘tropo’ es vuelta [...] era un cilindro donde había un caballito que lo hacías girar y a través de un orificio podías visualizar el movimiento del animal. Recuperé esa palabra, ‘Zoo’ por el caballo y ‘tropo’, ¿qué hacemos con el caballo, qué vuelta le encontramos? Ya no era una máquina de ilusión óptica, era una máquina de ilusión social, una máquina que ilusionaba. La ilusión social era pensar en un vehículo que sacara al caballo de la calle y permitiera modificarle la vida al carrero. Quien se subía arriba del zoótropo iba a modificar su vida, una dignificación total de su trabajo, más trabajo y un mayor reconocimiento en la sociedad” (ingeniero director de la Fundación Leonardo da Vinci; Cimadevilla, 2012).

El zoótropo es una máquina de ilusionar, promete transformar la vida de sus adjudicatarios. Depositario de una enorme confianza y optimismo, el móvil urbano se concibe como un dispositivo capaz de promover el desarrollo económico y social, mejorando las condiciones de vida y promoviendo la integración social. Como toda tecnología moderna, el nuevo móvil urbano promete un futuro mejor. Es evidencia e ilusión de progreso (Cabrera, 2006), es constitutivo de aquello que resulta deseable y esperable en y para un sociedad moderna.

Los discursos y las acciones que desde el Estado fomentan y celebran su adopción abonan la profecía: “a partir de la moto se les cambia la vida”, sentencian los portavoces del discurso social organizado. “La moto produce un impacto visual distinto. La gente los para, los felicitan, les sacan fotos [...] nos llaman vecinas para que les mandemos a ‘los chicos de las motos’ para que les retiren la basura [...], han optimizado su trabajo y aumentaron sus ingresos”, expresa la coordinadora del PRU (Cimadevilla, 2012). “Estamos muy conformes y estamos convencidos de las bondades del zoótropo”, sostiene un funcionario en declaraciones a la prensa. “Cambió mucho el trato desde que tenemos la moto. Antes ni nos miraban [...], es como te respetan un poco más, como que pasas a ser parte de la gente. Como que ya no te ven como ciruja aunque vos sigas siendo ciruja”, reflexiona Paola (Cimadevilla, 2012) —una joven ciruja “ahora “zootropera”, aclara risueña—.

■
siglo pasado, reconociendo su apogeo en la Italia de posguerra (véase por ejemplo, el modelo Moto Guzzi 500, construido por la compañía italiana Guzzi en 1940, o el modelo Ape, construido por Piaggio en 1948).

Para los técnicos y expertos, el zoótropo es una herramienta técnicamente superior que promete y garantiza una optimización del trabajo y un reconocimiento social renovado. Estos cambios “trascendentales” cuasi obvios son también reconocidos y celebrados por la ciudadanía que, conforme con la postal urbana renovada, “aplaudió la propuesta”. “La bronca desapareció [...] la pobreza se menguó, no son Rockefeller los guasitos estos, pero están mejor. Gatto [adjudicatario de un zoótropo] me dice que factura tres veces más [...]. Aparte, anda vestido así [señalándose a sí mismo], tiene casquito y toca corneta cuando la lleva a la mujer atrás como una reina” (Cimadevilla y Carniglia, 2015), señala el ingeniero cuando comunica encantado el carácter exitoso del proyecto.

En lo inmediato, a nivel material y simbólico, el zoótropo restaura la pulcra postal citadina. Permite verificar el desarrollo, es la prueba fehaciente del cumplimiento de sus promesas de avance y superación. Además, está colmado de esperanzas e ilusiones de un porvenir que indudablemente será mejor por ser “más” que el hoy: más crecimiento económico, más tecnificación, más de lo mismo en tanto que imperativo mesiánico de un avance indefectiblemente necesario.

Ilusoriamente urbanizados, los excarreros devenidos zootroperos son somera y situacionalmente reconocidos por los vecinos en tanto que correspondientes. El gesto de inclusión empieza y termina en el artefacto. Un gesto que, en términos de Feenberg (2012), confirmaría la eficacia de la tecnología como dispositivo técnico e ideológico afín al orden urbano moderno vigente. Los medios de comunicación y las expresiones ciudadanas que celebran la iniciativa así lo confirman, las declaraciones y omisiones institucionales lo sustentan.

Las ilusiones sociales inscriptas en la tecnología conllevan necesariamente consecuencias reales, dirá Feenberg (2012). Se convierten en un aspecto de la realidad social en la medida que constantemente actuamos sobre ellas. No son solo creencias e ideas, son al mismo tiempo maneras de ver y hacer. Las representaciones de optimismo y confianza pregonadas, tanto por el Estado como por los medios de comunicación, cumplen un papel decisivo en ese sentido; condicionan de manera significativa las interpretaciones y acciones de quienes, convencidos de las bondades y bendiciones de la tecnología moderna, celebran obnubilados el carácter necesario e irreversible del trasvase tecnológico, a la vez que descartan –por impensables– consecuencias negativas y/o no deseables.

En ese devenir, la ilusión de desarrollo se sobrepone a la condición de vida rurbana. El monólogo oficial se antepone a las experiencias y relatos de quienes intentan, no exentos de problemas, incorporar el zoótropo a sus

labores cotidianas. La visión hiperoptimista no da lugar a la queja. La novedosa máquina urbana no se ajusta –tal lo pregonado– a las condiciones de vida rurbanas. Des-ilusiona. En su afán de adaptarlo, los actores despliegan múltiples prácticas reinventivas, en principio prohibidas.^[21] Sus reclamos e inventivas son sistemáticamente negados e invisibilizados por los representantes del discurso social organizado.

El relato audiovisual, en línea con las omisiones y declaraciones de funcionarios y técnicos, exalta las bondades de la nueva tecnología que indefectiblemente traerán una vida mejor. En ese marco, problematizar la adopción del zoótropo y/o cuestionar su positividad intrínseca es negar lo que es, lo que debe ser (Ellul, 1960). Es atentar contra cierto sentido común instalado.

LAS ILUSIONES, LAS MÁQUINAS Y UNA SOLA REALIDAD: LA VULNERABILIDAD

Ante la eminente aplicación de las ordenanzas y decretos que prohíben la circulación de carromatos por el microcentro citadino, la amenaza latente de las multas y/o decomisos correspondientes,^[22] los actores rurbanos –preocupados por la resolución de la supervivencia grupal diaria– aceptan y adoptan el zoótropo de manera activa, desplegando relatos y prácticas de reinención tecnológica relativamente autónomas, que no reproducen total ni literalmente las prescripciones de la política pública.^[23]

[21] Una serie de dispositivos acompañan el trasvase tecnológico con el objetivo de controlar y regular las acciones relativas al uso y mantenimiento del vehículo. A saber: el manual de propietario, el protocolo de uso y los cursos de formación (manejo, mecánica, etc.). Estos dispositivos, además de dictaminar una univocidad instrumental exclusivamente laboral (circunscripta a las tareas de “cartoneo”), también prescriben un uso individual (no puede ser empleado por dos o más personas simultáneamente), exigen controles mecánicos a realizarse por profesionales habilitados oficialmente, prohíben la intervención técnico-mecánica del vehículo (pintura, accesorios, etc.), entre otras prescripciones.

[22] Una vez adjudicados los primeros zoótrofos, los entes abocados al control del tránsito vehicular comenzaron a aplicar con más fuerza las normativas y sanciones correspondientes al empleo de vehículos tracción animal en determinados espacios de la ciudad.

[23] En trabajos anteriores (Galimberti, 2015) advertimos que, situados en sus marcos tecnológicos cotidianos, los actores rurbanos asumen un protagonismo que toma distancia de la adopción acrítica y pasiva prescrita por la política pública y se instituyen como sujetos creadores portadores de habilidades para recrear y apropiarse de aquello que les es dado y/o impuesto. En ese marco, despliegan múltiples prácticas de reinención y resignificación tecnológica (a nivel técnico, funcional y simbólico). Dados los objetivos y alcances

Lo integran a su cotidianidad vivida y lo experimentan en general como algo a la vez impuesto y necesario y, por lo tanto, ambiguamente incorporado.^[24] Sus relatos no se conciden totalmente con las declaraciones oficiales que postulan un cambio tecnológico inmediato, necesariamente

■ del presente artículo, no ahondamos en la descripción y análisis de los procesos de reinención que, de manera genérica, hemos dado en llamar “rururbanización del zoótrolo”. No obstante, importa aclarar que, en concordancia con Thomas y Buch (2008), entendemos que las operaciones de resignificación tecnológica —que resultan características en la configuración de los estilos sociotécnicos latinoamericanos— no son meras alteraciones “mecánicas”, sino complejas operaciones de reasignación de sentidos que involucran artefactos, medios, conocimientos y sistemas, que se sitúan en la interface entre las acciones sociales de desarrollo tecnológico y las trayectorias tecnológicas de concretos grupos sociales.

Nuestros análisis nos permiten sostener que las reapropiaciones operadas responden a la necesidad de resolver la supervivencia diaria. Pero también al rechazo y la resistencia ante una tecnología y un modo de organización del trabajo incompatibles con los procesos de socialización y transmisión de saberes y oficios, la sociabilidad ancha, las concepciones temporales mixtas, el valor de la libertad y la familia, por nombrar solo algunos elementos que, suprimidos en el zoótrolo, son centrales en la cotidianidad rurbana. Así, caracterizadas por su incapacidad de subordinación completa a las prescripción de la política pública y el modelo sociotécnico dominante, las prácticas reinventivas visibilizan los conflictos y negociaciones que subyacen a la propuesta de cambio tecnológico, dan cuenta de la naturaleza política de la tecnología (Feenberg, 2012) y de las múltiples tensiones que atraviesan las relaciones entre el Estado y la condición de vida rurbana.

No conforme con las prácticas reinventivas, la política pública las descalifica y oculta, pero no por ello consigue eliminarlas y/o sancionarlas de manera irrestricta. En última instancia, los hacedores de la propuesta sociotécnica asumirán que el trasvase tecnológico es posible y sostenible en el tiempo, si se acepta —tácitamente— un cumplimiento siempre parcial, muchas veces contradictorio y ambivalente, de los marcos normativos que buscan regular los patrones de uso y adecuación tecnológica desarrollados por los actores rurbanos en sus condiciones concretas de existencia.

[24] Importa aclarar que, a diferencia de otras experiencias de incorporación de motovehículos (por ejemplo en el ámbito de la provincia de Buenos Aires, particularmente en el partido de Morón) donde la implementación no pudo concretarse debido a que los “beneficiarios” se resistieron y/o terminaron devolviendo los vehículos por su alto costo de funcionamiento y mantenimiento, en Río Cuarto la recepción de la propuesta tuvo otros matices. En términos generales, se observa que hubo una escasa resistencia. Situación que se explica, en parte, por el fuerte trabajo previo que realizó el PRU en la selección y seguimiento de los potenciales adjudicatarios, quienes en su mayoría mostraban un significativo nivel de institucionalización (habían participado en los ciclos de formación previstos por el PRU, tenían afiliación a otros programas municipales, etc.). No obstante y pese al carácter selectivo y excluyente del Programa, los inconvenientes y reclamos consecuentes no se hicieron esperar. Una vez puesto en uso, el zoótrolo evidenció sus límites e inadecuaciones sociotécnicas. Sin embargo, pese a su desajuste general respecto de las labores y condiciones de vida rurbana, en ningún caso los actores “beneficiarios” devolvieron el vehículo. En cambio, lograron que los vehículos en mal estado fueran reemplazados por unidades nuevas;

alegre y agradecido. Desde la perspectiva rurbana, el proceso evidencia conflictos, tensiones y ambivalencias que también deben ser leídas.

Los actores consultados reconocen parcialmente la validez y legitimidad de la propuesta sociotécnica promovida por la política pública. Realizan una valoración ambivalente de la nueva tecnología: encuentran algunas bondades, evidencian sus límites formales, confirman y desmienten las ilusiones y promesas en ella inscriptas. La valoración devela, en última instancia, el sentido a la vez positivo y negativo que coexiste en la idea de ilusión que resulta medular a la máquina de ilusionar: lo que no es y lo que podría ser, aunque difícilmente, mediante su adopción.

La evaluación del zoótrope se construye considerando su incidencia en la estrategia general de supervivencia. La nueva tecnología recontextualizada es el principal parámetro de referencia. En ese marco, lo positivo se aprovecha y/o potencia; lo negativo, pese al desencanto, da lugar a la reinención.

Paola se siente “muy contenta con la moto”, su madre aún “extraña mucho la otra vida, los caballos, el carro”. “Es más rápido, más cómodo, más higiénico. Y además cambia la forma en que te ven. La gente te ve de otra manera y lo sentís a eso porque cuando andábamos en carro era como que la gente no se nos acercaba” (Cimadevilla, 2012).

Desde la perspectiva rurbana, la motocarga proporciona rapidez, agilidad, higiene y confort a la hora de realizar sus actividades. “No cansas tanto al animal”; “es más rápido para salir porque no tenés que buscar el animal y atar el carro como antes”; “vas y venís más ligero”; “el conductor tiene menos desgaste físico”; “el trato con la gente ha cambiado, te tratan mejor”: son algunas expresiones recurrentes que dan cuenta de las ventajas relativas del móvil urbano que, como veremos más adelante, no conllevan necesariamente mejoras significativas en el plano económico.

Una parte importante de los aspectos positivos, advertimos, responden a valoraciones urbanas, antes que a las experiencias rurbanas que median su apropiación. En general son extrínsecos a la tecnología y a la relación técnica con los actores “beneficiarios”, son externos a la experiencia de uso rurbana. Surgen de la validación realizada por la opinión pública –antes mencionada– que en conformidad con los agentes modernos, reconoce el impacto visual-estético de la tecnología y celebra la postal urbana renovada. Habilita la circulación del “zootrope” y lo exime situacionalmente de los estigmas y prejuicios comúnmente asignados al “carrero”. El reconocimiento urbano del zoótrope incide finalmente sobre el actor rurbano, quien se

■ otros “volvieron al carro” y emplearon de manera simultánea ambos sistemas sociotécnicos, entre otras opciones variadas.

vale de los beneficios indirectamente obtenidos para continuar y/o recrear su estrategia de supervivencia.

Invisibilizada la condición rurbana, el “excarrero” puede ingresar al microcentro citadino para continuar rebuscándose la vida. Las condiciones de precariedad y pobreza, las múltiples carencias y vulnerabilidades que atraviesan su existencia continúan irresueltas.^[25] El resplandor de la tecnología obtura la experiencia rurbana, opera como evidencia e ilusión de progreso. La máquina de ilusionar se proyecta y augura un futuro mejor.

Sin embargo, la evaluación ambivalente también reconoce aspectos negativos. Dichos inconvenientes surgen de la inserción concreta de la tecnología en las condiciones y modos de vida rurbanos. Si, en el primer caso, la validación urbana asentada en la creencia ratificaba las ilusiones modernas en ella inscriptas, en este caso es la experiencia rurbana la que sobrepuesta a las promesas contradice e impugna parcialmente la validez de sus afirmaciones. Los aspectos negativos, a diferencia de los urbano/positivos, son intrínsecos a la experiencia rurbana que media su uso. Remiten a los sesgos e inadecuaciones formales inscriptos en la configuración técnica, funcional y simbólica del zoótropo que resultan incompatibles con el estilo de vida rurbano y sus estrategias generales de supervivencia.

[...] en lo económico no me suma en nada. Tenés muchos más gastos de todo: combustible, arreglos, seguro, patente y no sirve para los trabajos que yo hago. El problema de esta moto es que es un vehículo muy frágil [...] la mayoría de los carreros siempre hacemos varios trabajos, por ejemplo yo siempre trabajé con el cirujeo pero también junto la basura para los chanchos y si me sale una changa de escombros o de arena también la agarro. Pero con esta moto, ¿qué changa voy a hacer? Otra cosa es que no podés usarla para la familia, solo para trabajar, te dicen. Pero sí, lo que tiene es que es más higiénico esto, vas y volvés más rápido, no mortificás tanto al animal. Se ve mejor en la calle, la gente ya te mira de otra forma. Pero después de eso, mi laburo sigue siendo el mismo solo que con el zoótropo, comenta José (ciruja y beneficiario de un zoótropo; Cimadevilla, 2012).

Concebido como una mera herramienta de trabajo destinada exclusivamente a la actividad de recolección y venta de papel y cartón, el zoótropo fue

[25] Información al respecto se encuentra en el inédito “Informe general del relevamiento de familias con actividades de cirujeo”, realizado en el año 2014 y de manera conjunta por la UNRC y la municipalidad local y coordinado por el equipo de investigación “Comunicación y Rurbanidad” (Cimadevilla y Carniglia, 2005).

diseñado como un artefacto estándar, descontextualizado y despojado de cualquier inscripción que remitiera al universo urbano, sus actores, prácticas y espacios característicos. No se ajusta, en términos técnicos y funcionales, a la heterogeneidad y diversidad que caracteriza las prácticas de rebusque y la tendencia a la pluriactividad de los “beneficiarios”. Situado en la cotidianidad urbana, el zóotro no se adecua a las lógicas de intercambio habituales (trueques, autoconstrucción y reparación, etc.), los saberes y habilidades consuetudinarios, las formas de sociabilidad características (fundamentalmente grupales y comunitarias), a la vez que reduce las posibilidades de rebusque, limita el acceso a externalidades antes vinculadas al carromato (“ayudas” en vestimenta, alimento, mobiliario, etc.), y genera gastos muchas veces inafrontables.^[26] Un cambio en las variables de la macroeconomía, como el valor del combustible, por ejemplo, hecha por tierra los márgenes previstos de los ingresos y manifiesta cómo el cambio técnico por sí solo no puede sintetizar la mejora de vida.

En este sentido, a contracorriente de las profecías oficiales que lo presentan como un medio técnicamente superior capaz de promover un cambio transcendental en la vida de los adjudicatarios, el móvil urbano no implica en sí mismo un avance tecnológico, ni opera indefectiblemente como motor de crecimiento económico y dinamizador social. Conlleva beneficios, pero también promueve y profundiza nuevos y viejos inconvenientes. Cumple parcialmente sus promesas, porque también des-ilusiona.

¿Solucionamos problemas o generamos más inconvenientes? Se pregunta el técnico mecánico responsable del Taller del PRU. Les dieron la moto como si fuera una lámpara de Aladino que la frotás y te va a traer la riqueza. En el mejor de los casos, les va a mejorar la calidad del trabajo, pero no les ha cambiado la vida [...]. Cuando vos vas a la casa, todo sigue igual, el tipo está clasificando la basura al rayo del sol, el patio está lleno de mugre, tienen problemas de salud, los chicos no van a la escuela, algunos no tienen ni siquiera un baño interno, ¿qué vida cambió con este proyecto? Lo material, lo que está a la vista. El impacto visual, ese es el foco de la propuesta (entrevista; Cimadevilla, 2012).

[26] Por ejemplo, las cualidades de rapidez y agilidad –ampliamente reconocidas por los entrevistados– no repercuten necesariamente en un incremento significativo de la producción. Sus potenciales impactos se ven contrarrestados por el tamaño reducido de la caja y la baja capacidad de carga del vehículo que los obliga a realizar mayor cantidad de viajes por día, lo cual acrecienta los gastos de combustible. Al final del día, la diferencia es mínima respecto de lo recolectado y recaudado con el carromato tracción animal.

La visión cuasi mesiánica del zoótropo como una máquina generadora de ilusiones y puras bendiciones, capaz de promover el desarrollo material, social y espiritual del hombre no se condice con las paradojas y contradicciones que develan los usuarios protagonistas. La praxis rurbana opera también un proceso de desencantamiento que la palabra revela. Evidencia el carácter mezquino y la incompreensión que preside las interpretaciones y actuaciones institucionales; muestra los límites y sesgos del artefacto; devela las contradicciones intrínsecas de las ilusiones postuladas. Devela, en último término, la coexistencia tensa de la promesa y la imposibilidad fundante y configurante de toda ilusión: los augurios de un futuro mejor y los límites que impiden su concreción.

Reconocer los límites y sesgos de la tecnología implicaría problematizar la “matriz mágica” o la “ensoñación social” (Cabrera, 2006; 2011) que la revisten. La naturalización que se impone en y por medio del zoótropo promueve una suerte de hechizo y/o fascinación irreflexiva que niega cualquier cuestionamiento intrínseco y lo sitúa, en tanto que tecnología moderna, dentro de las definiciones últimas de la realidad, sostenidas y promulgadas por las principales instituciones modernas (Kreimer, 2006).

“¿Qué hizo el zoótropo?”, pregunta retóricamente el ingeniero para ir culminando el relato audiovisual: “Mejóro la pobreza en ese estado, se acabó la bronca [...] fue una especie de puente donde pudimos transitar los unos y los otros, poder verse, poder mirarse y poder abrazarse”.

La explicitación de las bondades y beneficios del nuevo móvil urbano son proporcionales a la invisibilización y negación de las inadecuaciones sociotécnicas que la palabra y experiencia rurbana revelan. Esto es, la narrativa que difunde las promesas e ilusiones modernas inscriptas al zoótropo esconde y/o tergiversa sus sesgos formales y debilidades concretas; a la vez que desconoce la generación de consecuencias irracionales, tales como la actualización de ciertas condiciones de “irregularidad” (inseguridad e ilegalidad), las cuales, paradójicamente, definen la relación problema/solución (Thomas y Buch, 2008) que lo presenta como “la” solución.^[27]

[27] Durante el trabajo de campo (Galimberti, 2013 y 2014), la mayoría de los zoótropos en actividad presentaba serias irregularidades respecto a los marcos legales que regulan sus condiciones de uso en el ejido urbano. No tenían el seguro contra terceros al día y el “permiso especial” (una suerte de autorización provisoria) tramitado por el PRU ya había caducado. Asimismo, los entrevistados (zootroperos y técnicos municipales) reconocían que habitualmente no se respetan las normativas que regulan el uso de motovehículos (por ejemplo, se circula en compañía de una o más personas, incluidos menores de edad, quienes van ubicados en la caja del vehículo muchas veces sin casco). Por otra parte, al menos dos casos hacía un año que circulaban “casi sin frenos” y otro vehículo presentaba serias

En el video de referencia Pedruzzi (2015) concluye: “[...] fue una utopía [el zoótropo], pero dejó de serlo. ¿Por qué dejó de serlo? Porque hubo tecnología, hubo decisión, hubo palabra, mirada, y hubo abrazo. Nos pudimos encontrar los unos y los otros. Eso es el zoótropo”. Con la aparente realización de la ilusión utópica, bajo la forma de profecía autocumplida, para la política pública desaparece de escena el problema que motivó la intervención: se erradicó el carromato tracción animal y, en su lugar, se adoptó una tecnología moderna. Se consumó el diseño: el desarrollo ya es un hecho; el zoótropo es su evidencia y garantía.

Así, además de reforzar los sesgos que resultaron fundantes y configurantes del trasvase tecnológico, el relato hiperoptimista contribuye a invisibilizar (aún más) los múltiples problemas de fondo que persisten y vulneran la condición de vida rurbana:^[28]

La gente ya no nos ayuda como antes, comentan los excarreros. Creerán que uno está mejor porque nos dieron la moto, dicen buscando una explicación. Seguimos siendo los mismos. La moto no te cambia la vida [...]. Ahora necesitamos igual o más que antes. Solamente tenemos esto, vivimos de lo mismo, rebuscándonos todo el día, advierte José.

Las ilusiones postuladas, entonces, lejos de suponerse resueltas en su sentido positivo y activo, conllevan en sí una serie de contradicciones relativas a la relación que las postula y los sesgos correspondientes. El fin último que las guía oblitera su completa realización. A pesar de las desilusiones que se

■
deficiencias en sus luminarias. Los actores rurbanos expresaban que aún no habían realizado los arreglos pertinentes porque el técnico mecánico estaba permanentemente ocupado en la reparación de otros zoótrofos y al no estar disponible el vehículo de repuesto (un “muleto” provisto por el PRU) se quedaban sin medio de transporte para trabajar.

[28] En el marco del relevamiento de familias con actividades de cirujeo en la ciudad de Río Cuarto realizado en 2015, se identificaron importantes déficit en materia de salud, educación, condiciones habitacionales y condiciones generales de trabajo. Respecto de este último punto, la mayoría de los hogares consultados registran ingresos semanales que no superan los \$300 (aproximadamente 30 dólares). Entre sus principales preocupaciones, se destaca la necesidad de que el Estado intervenga en la cadena de compra-venta de materiales en especial, regulando los precios que monopólicamente dictaminan las chacharitas. En relación con la situación educativa del sector, se destaca una significativa presencia del analfabetismo que alcanza a un 12,1% de los integrantes de estas unidades domésticas, o sea, a casi una de cada ocho personas. De 1.478 sujetos relevados en 377 hogares con recolectores informales de residuos había en el primer semestre de 2014 unos 179 casos de personas mayores de 12 años que reconocían su incapacidad para la lectura.

revelan, la fe en la máquina de ilusionar continúa vigente. El “arte de la palabra”, una praxis comunicacional que el protagonista del video proclama como propia, es aquello que a pesar de todo sostiene la fiabilidad y legitimidad de la propuesta. Discursos, imágenes, gestos, representaciones que en boca de agentes legitimados y legitimantes re-producen un permanente juego de in-visibility con el fin de garantizar la consumación de lo inevitable: en el caso que nos convoca, el desarrollo tecnológico, la realización del proyecto moderno y el reconocimiento de la legitimidad del orden vigente. Se impone el monólogo. La reafirmación del orden urbano se antepone a la condición de vida rurbana. Mediante un permanente ejercicio de invisibilización, el zoótropo se presenta pese a todo y ante todo como “la” mejor solución. La autorreferencialidad y autopropagación obturan la integración ilusoriamente propuesta.

Las valoraciones y reinventiones rurbanas, situadas en condiciones de persistente vulnerabilidad, deshacen el hechizo. Desmienten la matriz mágica, nos despiertan de la ensoñación.

A MODO DE CIERRE: ADAPTARSE O CONSTRUIR CAMINOS

A fines de la década de 1960, Paulo Freire (1921-1997) se ocupó en su texto *Extensión o comunicación* de desnudar el dominio que el profesional orientado por problemas de desarrollo ponía en juego en su relación con los campesinos. Comunicar, y no extender, fue su propuesta sencilla pero insidiosa en la crítica para destacar cómo lo humano debía sobreponerse a las recetas técnicas. En su óptica, los preceptos de la modernización llevaban a los sujetos a ser meros objetos de las políticas ilusionadas con la transformación. Meros adoptantes sin considerar su razón. Pero en este medio siglo, parece que su denuncia poco cambió.

En su campo asociativo, reflexionaba Freire, la extensión se asocia con la “transmisión, entrega, donación, mesianismo, mecanicismo, invasión cultural, manipulación”, etc. Con ella no llega el diálogo ni un otro considerado par, sino más bien un inferior al que hay que rescatar de cierto analfabetismo, afirmaba. Y en su análisis concluía: antes que persuadir hay que “educar”.

Porque, ¿sabemos que nuestras respuestas son superiores? ¿Qué conocemos realmente de aquellos a los que buscamos convencer? ¿Podemos augurar que un trasvase técnico resolverá sus condiciones de vida? ¿Son esas condiciones realmente indeseables? En todo caso, ¿para quiénes o respecto de qué parámetros? ¿Es necesariamente su adecuación a nuestra

mirada la que resuelve la problemática que empuja el desarrollo? ¿No hay alternativas para construir otros caminos, o al menos ensayar otras opciones que se inicien incluyendo la perspectiva de quienes son destinatarios de oficio?

El caso que analizamos permite observar cómo el desarrollo, en tanto modalidad de intervención, continúa pergeñándose básicamente desde quienes auditan y diseñan su carácter de solución. En ese marco, la modernidad no deja lugar a dudas. Los ejes de la eficiencia, el cálculo, la eficacia y hasta cierta estética de la conveniencia técnica se imponen por sobre cualquier otra dimensión. Hay que convencer al otro porque el otro no sabe que en realidad esta alternativa será su salvoconducto. Aun cuando cualquier análisis histórico de trasvase técnico recomiende poner cierta perspectiva holística para considerar el alcance de la “solución”, este se desvanece frente al deslumbramiento de lo nuevo técnico de “calidad superior”.

Mientras la palabra que se pregona es fundante/configurante de la ilusión, la experiencia revelada muestra luego que es la vivencia la que finalmente puede juzgar su condición. Pero el “arte de la palabra” del que busca convencer le deja al sujeto que la recibe solamente la “mirada” como registro de su falta de enunciación. Lo que moderniza no tiene huecos por donde indicar sus fallas o inadecuación. Su naturaleza superior excluye, hasta nuevo aviso, cualquier crítica de presunción.

La máquina de ilusionar avanza, así, bajo premisas que solo la vulnerabilidad de los actores luego desacraliza. ¿Podría ser distinto?, se preguntaría Freire. Tal vez sí. Si la comunicación fuese cierta y la persuasión, una materia no obligatoria. Para ello, el trabajo de escuchar, sumar voces y experiencias requeriría otros modos de concebir el desarrollo. Menos como ilusión para el convencimiento y más como construcción en la que las alternativas no resulten un a priori, sino como una conclusión diversa, atenta al mundo real en el que se desenvuelven sus actores. Contradictoria, precaria, pero con inteligencias propias, atendibles y necesarias para cotejar visiones y construir bases más sólidas.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

AA.VV. (2011), *Carreros, relatos desde el rebusque*, video educativo, Equipo de investigación Comunicación y Rurbanidad, Departamento de Ciencias de la Comunicación, Universidad Nacional de Río Cuarto. Disponible en: <<http://www.youtube.com/watch?v=yNSYd6hLZC8>>.

- Appadurai, A. (1986), “Introducción: las mercancías y la política del valor”, en Appadurai, A. (comp.), *La vida social de las cosas*, México, Grijalbo, pp. 17-87.
- Baigorri, A. (1995), “De lo rural a lo urbano. Hipótesis sobre las dificultades de mantener la separación epistemológica entre Sociología Rural y Sociología Urbana en el marco del actual proceso de urbanización global”, trabajo presentado en el V Congreso Español de Sociología.
- Barthes, R. (1978), *El sistema de la moda*, Barcelona, Gustavo Gili.
- (1990), *La aventura semiológica*, Barcelona, Paidós.
- Baudrillard, J. (1969), *El sistema de los objetos*, México, Siglo XXI.
- Berger, P. y T. Luckmann (1978), *La construcción social de la realidad*, Buenos Aires, Amorrortu Editores.
- Berlin, I. (1995), *El fuste torcido de la humanidad*, Barcelona, Península.
- Berman, M. (1986), *Todo lo sólido se desvanece en el aire. La experiencia de la modernidad*, Madrid, Siglo XXI.
- Bury, J. (1971), *La idea de progreso*, Madrid, Alianza.
- Cabrera, D. (2006), *Lo tecnológico y lo imaginario. Las nuevas tecnológicas como creencias y esperanzas colectivas*, Buenos Aires, Biblos.
- (2011), *Comunicación y cultura como ensoñación social. Ensayos sobre el imaginario neotecnológico*, Madrid, Editorial Fragua.
- Carlosena, M. A. (2009), “Política pública y rurbanidad”, Facultad de Ciencias Humanas, Universidad Nacional de Río Cuarto.
- Carniglia, E. (2015), “Rurbanidad y mediatización. Consumos de televisión en una agrociedad latinoamericana”, presentado en el congreso “Communication, Hegemony and Power: Latin American Perspectives”, Montreal, Asociación Internacional de Estudios de la Comunicación Social, Universidad de Quebec.
- Castro, E. (1980), “A falacia do desenvolvimento sócio-económico ou o surgimento de uma ideologia ‘científica’”, *Revista do Centro de Ciências Sociais e Humanas*, vol. 4, Nº 4, pp. 23-56.
- Cimadevilla, G. (2004), *Dominios. Crítica a la razón intervencionista. La comunicación y el desarrollo sustentable*, Buenos Aires, Prometeo.
- (2009), “Contrapuntos con Lefebvre. Apuntes para una entrada comunicacional”, en Cimadevilla, G. y E. Carniglia (coords.), *Relatos sobre la rurbanidad*, Río Cuarto, Editorial Universidad Nacional de Río Cuarto, pp. 11-21.
- (2012), “Entre dilemas y certezas. El desarrollo y su vía en América Latina”, en Martínez Hermida, M. y F. Sierra Caballero (coords.), *Comunicación y desarrollo. Prácticas comunicativas y empoderamiento local*, Madrid, Gedisa, pp. 127-144.

- Cimadevilla, G. y E. Carniglia (2008), “La ruralización de la ciudad pampeana”, en Thornton, R. y G. Cimadevilla (eds.), *Grisas de la extensión, la comunicación y el desarrollo*, Buenos Aires, Ediciones INTA, pp. 80-116.
- (coords.) (2009), *Relatos sobre la rurbanidad*, Río Cuarto, Unirío Editora.
- (2015), “Informe General del Relevamiento de Familias con Actividades de Cirujeo en la ciudad de Río Cuarto”, Universidad Nacional de Río Cuarto, mimeo.
- Debray, R. (1995), *El Estado seductor*, Buenos Aires, Manantial.
- Ellul, J. (1960), *El siglo XX y la técnica. Análisis de las conquistas y las técnicas de nuestro tiempo*, Barcelona, Labor.
- Feenberg, A. (2012), *Transformar la tecnología Una nueva visita a la teoría crítica*, Bernal, Editorial de la Universidad Nacional de Quilmes.
- Freire, P. (1973), *Extensión o comunicación*, México, Tierra Nueva.
- Freyre, G. (1982), *Rurbanização: que é?*, Recife, Editora Massangana.
- Galimberti, S. (2008), “Más que carros y caballos. Rurbanidad, objetos y significados”, memoria para optar por el título de Licenciada en Ciencias de la Comunicación, Facultad de Ciencias Humanas, Universidad Nacional de Río Cuarto.
- (2015), “Tecnología, ilusiones y reinenciones. Tensiones y ambivalencias entre la política pública y los actores rurbanos”, tesis doctoral, Facultad de Ciencia Política y Relaciones Internacionales, Universidad Nacional de Río Cuarto.
- Galpin, C. (1918), *Rural Life*, Nueva York, The Century Co.
- García Canclini, N. (1990), *Culturas híbridas. Estrategias para entrar y salir de la modernidad*, Madrid, Paidós.
- (1997), *Imaginario urbano*, Buenos Aires, Eudeba.
- Garófalo, A., C. Azocar y A. Cocco (2009), “El Programa de Recuperadores Urbanos de Residuos. Un informe desde la intervención municipal”, en Cimadevilla, G. y E. Carniglia (coords.), *Relatos sobre la rurbanidad*, Río Cuarto, Unirío Editora.
- Giarracca, N. et al. (2003), *Territorios y lugares. Entre las fincas y las ciudades. Lules en Tucumán*, Buenos Aires, La Colmena.
- Graziano da Silva, J. y M. del Grossi (2001), “A evolução do emprego não agrícola no meio rural brasileiro”, *Projeto Rurbano*, Instituto de Economía, Unicamp.
- Habermas, J. (1986), *Teoría de la acción comunicativa I*, Madrid, Taurus.
- (1994), *Historia y crítica de la opinión pública*, Madrid, Gustavo Gili.
- Hinkelammert, F. (1974), *Dialéctica del desarrollo desigual*, Buenos Aires, Amorrortu.
- Kopytoff, I. (1986), “La biografía cultural de las cosas”, en Appadurai, A. (comp.), *La vida social de las cosas*, México, Grijalbo, pp. 89-124.

- Kreimer, R. (2006), *La tiranía del automóvil*, Buenos Aires, Anarres.
- Martín Barbero, J. (1987), *De los medios a las mediaciones. Comunicación, cultura y hegemonía*, Barcelona, Gustavo Gili.
- (2004), *Oficio de cartógrafo. Travesías latinoamericanas de la comunicación en la cultura*, Buenos Aires, Fondo de Cultura Económica.
- Moles, A. (1971), *Los Objetos*, Buenos Aires, Tiempo Contemporáneo.
- (1974), *Teoría de los objetos*, París, Colección Comunicación Visual.
- Montagu, A. (1969), *Qué es el hombre*, Buenos Aires, Paidós.
- Nisbet, R. (1991), *Historia de la idea de progreso*, Barcelona, Gedisa.
- Pipitone, H. (1997), *Tres ensayos sobre desarrollo y frustración: Asia Oriental y América Latina*, México, CIDE.
- Romero, J. L. (2009), *La ciudad occidental. Culturas urbanas en Europa y América*, Buenos Aires, Siglo XXI.
- Sabines Gutiérrez, J., *Poemas del Alma*, <<http://www.poemas-del-alma.com/jaime-sabines.htm#block-bio>>.
- Sanín Santamaría, J. D. (2006), “Estéticas del consumo. Configuraciones de la cultura material”, Medellín, Universidad Nacional de Colombia. Disponible en: <http://cmap.upb.edu.co/rid=1153175739921_1060940786_1049/EST%C3%89TICAS%20DEL%20CONSUMO.%20Juan%20Diego%20San%C3%ADn%20Santamar%C3%ADa.pdf>.
- Santos, M. (2000), *La naturaleza del espacio. Técnica y tiempo. Razón y emoción*, Barcelona, Ariel.
- Sarlo, B. (2009), *La ciudad vista. Mercancías y cultura urbana*, Buenos Aires, Siglo XXI.
- Schneider, S. (2001), “As atividades rurais não-agrícolas e as transformações do espaço rural: perspectivas recentes”, *Cuadernos de Desarrollo Rural*, vol. 1, Nº 44, pp. 11-40.
- Thomas, H. y A. Buch (coords.) (2008), *Actos, actores y artefactos. Sociología de la tecnología*, Bernal, Editorial de la Universidad Nacional de Quilmes.
- Vela, H. et al. (2003), *Agricultura familiar e desenvolvimento rural sustentável no Mercosul*, Santa Maria, Editora da UFSM.
- Weber, M. (1996), *Economía y Sociedad*, México, Fondo de Cultura Económica.
- Weller, J. (1997), “El empleo rural no agropecuario en el Istmo Centroamericano”, *Revista de la Cepal*, Nº 62, pp. 75-90.
- Wolf, M. (1987), *La investigación de la comunicación de masas*, Madrid, Paidós.