

HACER METRÓPOLI. VIAJE, NARRACIÓN Y EXPERIENCIA METROPOLITANA DESDE EL SUR DEL GRAN BUENOS AIRES

Ramiro Segura¹

Introducción

Este artículo analiza las formas de experimentar y de narrar la metrópoli de viajeras y viajeros metropolitanos que residen en el sur del Gran Buenos Aires. El mismo forma parte de una investigación colectiva más amplia orientada a *pensar en términos metropolitanos*, en tanto las representaciones habituales acerca de la ciudad como el modelo centro/periferia o la imagen de anillos concéntricos son inadecuadas para conocer la experiencia metropolitana. Como señala Bender (2006), la idea de centro y suburbios (o periferias) es errónea: los centros ya no son tan centrales, los márgenes son ambiguos, los suburbios y las periferias son más heterogéneas de lo que pensábamos, las relaciones a través de la región metropolitana son laterales y no solo jerárquicas, los límites no están claros y la superficie es inmensa. Asimismo, temas específicos de la metrópoli como el ambiente, el transporte y la infraestructura requieren una “imagen de la ciudad a escala metropolitana, si no más” (Bender, 2006: 68; traducción propia).

Por este motivo, la investigación² tuvo por finalidad analizar la “experiencia metropolitana” de habitantes de diversos espacios residenciales en el “corredor sur” de la Región Metropolitana de Buenos Aires (en adelante, RMBA), un eje de movilidad urbana conformado por algunas líneas del ferrocarril Roca, la autopista Buenos Aires-La Plata y las avenidas Calchaquí, Belgrano y Centenario como vías principales. Este corredor de 60 kilómetros conecta hacia el sur a la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (en adelante, CABA) con los partidos del primer, segundo y tercer cordón del conurbano, atravesando

¹ Universidad Nacional de San Martín e Universidad Nacional de La Plata, Argentina.

Email: segura.ramiro@gmail.com

ORCID id: orcid.org/0000-0001-6482-3514

² Se trata del proyecto “La experiencia metropolitana del corredor sur de la RMBA: dominios urbanos, espacialidad y temporalidad en actores sociales con posiciones desiguales” (PICT 2012-1370) dirigido por la Dra. Mariana Chaves y financiado por la Agencia Nacional de Promoción Científica y Tecnológica.

los partidos de Avellaneda, Quilmes, Florencio Varela, Berazategui y la región Gran La Plata en el otro extremo. Teniendo este territorio como escenario de la investigación, se realizaron 100 entrevistas de vida cotidiana y movilidad (Chaves y Segura, 2017) a residentes de distintos y desiguales espacios residenciales del corredor sur.

En este artículo se explora la experiencia de *viajeras y viajeros metropolitanos*, personas que en su cotidiano se mueven a una *escala metropolitana* y que en sus prácticas (re)producen una *lógica metropolitana*. Para esto retoma la idea de los viajes metropolitanos como experiencias de la sociabilidad urbana que involucran modos de recorrer, interactuar e imaginar el espacio urbano (García Canclini, Castellanos y Rosas Mantecón, 2000; Soldano, 2017). Asimismo, también se tiene presente que, como remarcó Errázuriz (2012), *lo metropolitano* del viaje no refiere únicamente a su extensión sino también a las modalidades de viaje que involucran relaciones interdependientes entre artefactos tecnológicos de transporte (autos, trenes, colectivos) y la vida urbana cotidiana. Las viajeras y los viajeros *metropolitanos* son aquellas personas que en sus dinámicas cotidianas conectan mediante el uso de diversos artefactos tecnológicos de transporte las localidades del sur de la RMBA donde residen con la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.³ Más allá de la polisemia del término *metrópoli*, existe una relación constitutiva entre *metrópoli*, viaje y poder. Si bien el tamaño (ciudad grande) y las funciones (ciudad capital) se vinculan frecuentemente con la idea de *metrópoli*, el origen griego del término remite literalmente a la idea de la “ciudad madre” que tejía una red de ciudades coloniales a través del mundo mediterráneo, idea que precisamente reaparece en el temprano período moderno para denominar como *metrópoli* a los centros de los imperios coloniales mundiales como Londres, Amsterdam y París (Reif, 2012).

³ Por supuesto, todas las personas que habitan el “corredor sur” de la RMBA viajan, es decir, realizan (diferencialmente) prácticas de desplazamiento espacio-temporal que conectan la vivienda con el trabajo, la escuela, el lugar de compras, los espacios de ocio, etc., a través de la *metrópoli*. Lo que aquí llamo viajeras y viajeros metropolitanos constituye, de esta manera, solo una forma de la diversidad de viajes, escalas y patrones de movilidad identificados. Los datos agregados disponibles muestran esta variabilidad. La Investigación de Transporte Urbano Público de Buenos Aires (INTRUPUBA) realizada en 2006 mostraba que el 43% de los viajes en transporte público se realizaba en la provincia (23% al interior del partido y 21% entre partidos), 35% en la ciudad y 22% entre la ciudad y la provincia. Por su parte, la Encuesta de Movilidad Domiciliaria (ENMODO) realizada en 2010, que no se circunscribió al transporte público, incluyendo vehículos particulares y movilidad no motorizada, mostró que 47,10% de los viajes se realizaban al interior del Gran Buenos Aires (GBA), 24,60% al interior de CABA y 14,10% entre CABA y GBA.

Por otro lado, en el mundo anglosajón contemporáneo hay otra conexión (Farías y Stemmler, 2012): desde 1980 la Escuela de Los Ángeles habla de “metropolitanización” para designar la transformación espacial de los procesos de urbanización consistentes en la fragmentación de las áreas urbanas. Lo metropolitano designa un área urbana que incluye una ciudad y su hinterland suburbano, o un “área metropolitana” compuesta de varias ciudades pequeñas que están localizadas dentro de la zona de influencia de la ciudad central. La metrópoli y lo metropolitano condensan, entonces, sentidos vinculados con la centralidad, la interconexión y la asimetría. Antes que el desarrollo espacial continuo y contiguo propio de nociones como “aglomeración” y “conurbación”, la metrópoli y lo metropolitano remiten a la influencia del centro hacia su entorno (no identificable con la imagen homogeneizadora de “periferia”) y a la dependencia de éste con aquel, legible entre otras cuestiones en las movilidades, en el *movimiento pendular diario* que realizan las personas para satisfacer sus necesidades, principalmente laborales, pero también educativas, de salud y de consumo (Kralich, 1995).

La exploración de estas movilidades metropolitanas articula relato, experiencia y viaje, tríada de categorías íntimamente ligadas. Por un lado, se ha señalado la *conexión entre experiencia y narración*. A la diferencia de la novela moderna (centrada en el individuo, su soledad y el sin sentido), la prensa (preocupada por la información y la novedad) y la historia (presionada por la necesidad de explicación), la narración (Benjamin, 1986) es colectiva, no introduce necesariamente información novedosa y no busca explicar. Remite al terreno del intercambio, lo compartido, la escucha, la compañía, las fuentes de lo vivido y lo escuchado, las huellas de la experiencia. En este sentido, más allá del diagnóstico negativo de Benjamin acerca del fin de la experiencia en el mundo moderno, resulta indudable que las condiciones sociales para la narración (el intercambio, la compañía, la escucha) y el producto de lo narrado (las fuentes de lo vivido y lo escuchado, las huellas de la experiencia) sugieren cierta proximidad entre narración y trabajo de campo antropológico.

El relato, entonces, constituye un registro fundamental de la experiencia social, la historia de un sujeto que se piensa y se construye a sí mismo a través del relato, que moviliza (y a veces desestabiliza) las categorías socialmente disponibles para narrar su vida, producto de la comparación incesante entre lo articulado y lo vivido (Williams, 1997). Por otro lado, *el relato es un viaje* de escalas temporales y espaciales variables (el relato de un día, el relato de una vida, el relato de una comunidad, etc.). Como sostuvo Michel de Certeau (2000) todo relato “es un relato de viaje, una práctica del espacio”. Los relatos “cada día, atraviesan y organizan lugares; los seleccionan y los reúnen al mismo tiempo; hacen con ellos frases e itinerarios. Son recorridos de espacios” (2000:127-128). De esta manera, los relatos se constituyen de descripciones de lugares, narraciones de vivienda o historias de la calle, en los cuales se combinan de maneras cambiantes descripciones de tipo *mapa*, donde predominan el “hay” y el “ver”, y descripciones de tipo *recorrido*, donde prevalece el “ir” y “el hacer” (de Certeau, 2000: 132), trasladándonos constantemente entre el lugar (orden sincrónico) y el espacio (o lugar practicado).

En este artículo se analizan tres relatos de personas jóvenes que realizan de manera cotidiana el viaje desde sus espacios residenciales hacia la Ciudad Autónoma de Buenos Aires: una joven profesional de clase media alta que reside en La Plata y que viaja de manera diaria a trabajar en una empresa multinacional en el microcentro de Buenos Aires; un joven de clase media que vive en un “barrio de trabajadores” en Berazategui y viaja por motivos de estudio a la Universidad de Buenos Aires; y dos cuñadas con hijos que viven en un asentamiento informal en Florencio Varela y viajan de manera frecuente hasta la Estación Constitución repartiendo estampitas en los trenes y vendiendo agendas en los comercios cercanos a la estación para generar un ingreso monetario. El ejercicio consiste en seguir por medio de los relatos estas experiencias metropolitanas, reponer las condiciones en las que las mismas se despliegan y pensar sus efectos y productividad en las dinámicas urbanas. Se sostiene que estas movilidades metropolitanas no solo son expresión de condicionamientos sociales y espaciales, sino también resultado de la lógica práctica de los actores que se despliega ante escenarios específicos con restricciones diferenciales, así como también que los desplazamientos y las experiencias de las y los viajeros metropolitanos con sus umbrales, atmósferas y encuentros componen la propia dinámica de

la metrópoli. Parafraseando a Agier (2015) la estrategia de “seguir a los actores” permite articular lugares, recorridos, imaginarios y experiencias de una “metrópoli en proceso” o “metrópoli bis”. En definitiva, se busca mostrar que la metrópoli –con sus atributos relativos a la cantidad, la densidad y la heterogeneidad de personas que encuentran en ella– se hace y rehace continuamente a través de estas movilidades.

Para esto, el artículo se organiza en cuatro secciones. En la primera se presentan los relatos que permiten describir los itinerarios metropolitanos de las personas entrevistadas. En la segunda se muestra el modo en que estos itinerarios delinear espacios de vida metropolitanos. La tercera se aboca a identificar los umbrales y las atmósferas que experimentan las viajeras y los viajeros en sus desplazamientos cotidianos. La cuarta avanza en un análisis de los encuentros y las interacciones que se generan en estos viajes. Por último, cierra el artículo una breve reflexión sobre los viajes, las narraciones y la experiencias involucradas en el “hacer metrópoli”.

Itinerarios metropolitanos

“Allí donde el mapa corta, el relato atraviesa”, escribió Michel de Certeau (2000: 141) para remarcar la cualidad de práctica espacial, de viaje a través de los lugares, de uso y apropiación efectiva del lugar, que tienen los relatos. En este mismo sentido, los tres relatos que se presentan a continuación permiten seguir a las viajeras y los viajeros metropolitanos en sus desplazamientos cotidianos. Se trata de relatos que reponen las prácticas por medio de las cuales se conectan lugares, personas y actividades; se atraviesan límites, paradigmáticamente aquel que distingue, separa y opone a la ciudad Buenos Aires con el conurbano (Segura, 2015); y se despliega una lógica práctica del viaje no solo en la dimensión ontológica presente en la experiencia de la movilidad, sino también en su dimensión teleológica, relativa a las finalidades de la movilidad (Gutiérrez, 2012).

La experiencia de las viajeras y los viajeros metropolitanos no se agota en los viajes efectivamente realizados. Pensamos estas movilidades en clave de *motilidad*, concepto que conjuga tres dimensiones (Kaufman, Bergman y Joye, 2004): el acceso, es decir, las opciones de movilidad vinculadas con la presencia de infraestructuras y servicios de transporte; las competencias, capacidades y habilidades para moverse, relativas a los recursos, el conocimiento y la información disponible; y la apropiación efectiva que se realiza en virtud de las dimensiones previas y las agencias de las y los viajeros. La motilidad, en definitiva, se interesa por los modos en que el sujeto se apropia del campo de posibilidades en materia de movilidad para desarrollar sus proyectos, focalizándose en el potencial de movilidad y en las lógicas de acción de los individuos en un contexto atravesado de restricciones de diversa naturaleza. De esta manera, la movilidad implica desarrollar la reflexividad con miras a articular las aspiraciones y los proyectos dentro de contextos específicos con restricciones diferenciales. Veamos con se expresan estas cuestiones en los relatos.

Commuting entre La Plata y Buenos Aires

Durante las últimas décadas la ciudad de La Plata está atravesando un creciente proceso de metropolización (Segura, 2019) legible, entre otras dimensiones, en el flujo laboral pendular de profesionales hacia Buenos Aires. Este desplazamiento cotidiano entre la casa y el centro de la ciudad se conoce desde fines del siglo XIX en Estados Unidos como *commute* y a su protagonista como *commuter* (Errázuriz, 2018). Pilar⁴ es administradora de empresas y al momento de entrevistarla tenía 25 años y trabajaba en una empresa global dedicada a la consultoría de impuestos en Buenos Aires. Así relataba Pilar un día cotidiano:

Estoy haciendo un horario [laboral] que es de ocho a cinco de la tarde. Conseguí unas combis que pasan por avenida 13, a una cuadra de acá [su casa]. Tengo un abono, sale 35 [pesos] y el costera [transporte público interurbano] está a 26 [pesos], pero como me lo tomo a una cuadra [de casa] y [evito] lo del taxi, tener que ir a la terminal o volver, o el micro o el tiempo. Me lo tomo a las siete de la

⁴ Los nombres de la totalidad de las personas entrevistadas han sido cambiados en pos de preservar su anonimato.

mañana, ocho y cuarto llego a Buenos Aires, a Capital, estoy a seis cuadras de la parada, voy a la empresa, ahí trabajo hasta la hora de almuerzo, tenemos de una a dos generalmente la hora de almuerzo, nos tomamos esa hora y después seguimos trabajando hasta las cinco. A las cinco voy otra vez hasta la parada, tengo una combi cinco y media que sería la misma y vuelvo. Entonces yo me puedo, por ejemplo, si me quiero bajar acá en mi casa me bajo acá en [avenida] 13, si tengo que ir hasta el centro me puedo bajar en no sé a la altura de [calle] 47, en [calle] 50, o sea como que puedo ir moviendo eso... Más o menos yo salgo cinco y media, tipo siete, siete y piquito depende el tráfico ya estoy acá en La Plata. Y bueno, por ahí hoy sí me quedo acá en casa, sino por ejemplo ayer llegué y me junté con una amiga a tomar algo, como para salir un poco, más que nada organizar lo que son cenas o salir a tomar una merienda medio tarde o ir a visitar a mis abuelos o ver a mi novio o quedarme acá en casa viendo una peli, una serie, cualquier cosa.

Cuando la entrevistamos llevaba casi un año viajando en combi. Inicialmente solo regresaba en la combi porque “la vuelta era lo más complicado, porque tenías que hacer la cola para el Costera y por ahí podías estar una hora”. La combi en la que viaja diariamente “es una empresa que tiene cuatro o cinco choferes y justo los dos horarios que voy yo está la misma persona”. Durante el viaje “generalmente duermo”, aunque reconoce que “en la combi es como que ya tenemos un grupito entonces por ahí ponemos música, vamos tomando mate”.

De esta manera, en virtud de los requerimientos laborales, las opciones de movilidad, los recursos disponibles y las evaluaciones basadas en la experiencia previa (“pago más pero llego más rápido, evito el viaje a y desde la terminal de La Plata, o espero menos”) Pilar despliega una lógica de movilidad específica en su previsible movilidad laboral pendular entre La Plata y Buenos Aires.

Estudiar en la UBA desde el conurbano

Patricio tenía 23 años al momento de entrevistarlo y vivía junto a su familia en el centro de Berazategui, a diez cuadras de la estación homónima del ferrocarril Roca. Trabajaba en la empresa familiar (una mueblería) y estudiada arquitectura en la Universidad de Buenos Aires (UBA). Por las mañanas, entre las 8 y las 2 de la tarde, trabajaba en la mueblería y por las tardes, algunos días de la semana, viajaba a Buenos

Aires para cursar en la universidad. Si bien contaba con un auto propio, solo en casos excepcionales como ser un día de examen lo usaba para ir a la universidad (“demasiado costoso”); habitualmente, en cambio, viajaba en transporte público. Así describía su trayecto habitual hasta la UBA:

Voy caminando o me tomo un colectivo de mi casa hasta la estación de Berazategui, el 300 y ahí me tomo el tren hasta Constitución. En Constitución me tomo el [colectivo] 45 que me deja en la facultad, en Ciudad Universitaria, cerca de la cancha de River.

Mientras que en las pocas ocasiones en las que iba en auto demoraba entre 40 y 50 minutos para llegar a la universidad, el recorrido habitual combinando distintos trasportes públicos le insumía “hora y media, dos horas, si no hay ningún contratiempo (...). No siempre. Es capital, así que cada tanto hay un paro o hay algo que tiene que andar molestando”. Lo que hacía en sus viajes dependía del medio de transporte:

En auto voy escuchando música, cantando, pensando ‘no me tengo que pasar, no me tengo que ir para otro lado’. En auto vengo más relajado, más distendido, boludeando. Después en transporte público voy leyendo, escuchando música, por ahí más atento, por las dudas, siempre alerta a que pase cualquier cosa (...). En los micros o en el tren es prestarle atención a la gente, pero siempre por las dudas. No voy paranoiqueado, ni con nervios; por las dudas porque no sabes qué puede pasar (...). Atento a mis cosas, de que no venga alguien corriendo y te robe el celular o la mochila o no sé algo que tenga a mano o más agresivo que se yo.

A diferencia del viaje de ida, el regreso a su casa por la noche no lo realizaba en tren porque “no pasa a la hora que salgo yo y además porque ya a esa hora Constitución es feo”. El recorrido era otro:

Me tomo primero de mi facultad el [colectivo] 45 o 33, que me deja en Avenida Córdoba, que es justo pasando Retiro, y ahí camino una cuadra y está la terminal de los [colectivos] semi rápidos que me dejan en Berazategui y espero ahí (...). Los semi rápidos salen cada 10 o 15 minutos, si llego muy tarde por ahí sí, ya estoy esperando media hora o cuarenta minutos.

El viaje no se terminaba al llegar al centro de Berazategui: “[por] esas diez cuadras [que separan la estación de la casa] tengo que esperar otro colectivo cuando vuelvo (...).Tipo 11 o 12 [de la noche] espero un colectivo por diez cuadras, eso me molesta”, decía Patricio respecto a lo que parece uno de los momentos más traumáticos de su largo viaje metropolitano. Y agregaba, mostrándonos que la distancia no es solo física, los

temores que le generaba esa espera que después de las 12 de la noche se podía estirar hasta los 40 minutos:

[En esas diez cuadras] te pueden robar, si no iría caminando. Pero ya esperando un colectivo tenés que estar bastante alerta que no pase nadie porque en cualquier momento te pueden pedir algo y chau todo (...). A mí dos o tres veces me quisieron robar y una sola vez me robaron.

Y reconocía, angustiado:

Esas benditas diez cuadras es cuando estoy al límite (...), como que ya tengo que llegar a casa. Estar tranquilo y seguro. Es que es más probable que por ahí, o sea, a mí me robaron acá cerca de mi casa, o sea vengo de años de ir a Capital y nunca me pasó nada.

Por este motivo, si bien le gustaba vivir en Berazategui, no le resultaba “cómodo” para ir a la facultad, que “me queda muy lejos”. Su relato muestra, en efecto, las intrincadas prácticas y estrategias involucradas en el objetivo cotidiano de acceder a la universidad.

Ir a Buenos Aires por rebusque

Yanina y Vanina son cuñadas y viven a pocas cuadras en el mismo asentamiento en Florencio Varela. Al momento de entrevistarlas Yanina (26 años) vivía con su marido y sus dos hijos (de 8 y 2 años de edad) y Vanina (24 años) vivía con su marido y sus tres hijas (de 9, 6 y 2 años). Las rutinas y los desplazamientos de ambas eran similares, combinando tareas de cuidado, trabajo diario en una cooperativa en otro barrio de Florencio Varela y viajes frecuentes –“empezamos el miércoles hasta el viernes”, decía Vanina- a Buenos Aires, específicamente a Constitución. Así relataba Yanina su día habitual:

A las ocho entramos a la cooperativa. Lo llevo a la escuela [a su hijo de ocho años] y de la escuela me voy a la cooperativa y de la cooperativa me voy a trabajar [a Constitución]. A uno lo dejo en la escuela y a uno me lo llevo [conmigo]. En la cooperativa les damos el desayuno a los chicos y preparamos la comida para el mediodía y para la noche. [Ayer] después [de estar en la cooperativa] fui a hablar con la maestra, vine [a casa], los bañé y de ahí nos fuimos a laburar, a la plaza [Constitución].

De manera similar, Vanina describía:

Ayer me levanté a las 7, la cambié a la nena para ir a la escuela, la llevé a la escuela, vine, me puse a lavar, después a las 12 la fui a buscar, después vine y bueno, limpié, la bañé, todo y me fui a Capital.

Consultadas sobre los motivos del desplazamiento hacia Buenos Aires, Yanina contó que reparte tarjetas en el tren y en la estación Constitución, llegando a veces hasta Temperley y Vanina relató: “vamos a Constitución a vender, vendemos agendas, me entendes, y así, laburamos para hacer la comida del día y nos venimos”. Y Yanina aclaró:

Yo voy con mis dos nenes y ella con sus tres nenas. Antes de irnos comemos y cuando venimos también [comemos]. Llegamos y nos ponemos a cocinar, hacemos para comer... Por eso vamos a laburar [a Constitución], porque si nos quedamos [acá] no comemos. No es un laburo. Nos rebuscamos así nosotros. Yo tarjeteo con tarjetas, el que me quiere ayudar, no lo obligo, nada, lo paso y nada más. Con la plata compramos allá, venimos comprando las cosas, les compramos los pañales y lo que nos piden y cuando venimos comemos y nos acostamos a dormir.

Como señalaron todos los habitantes de Florencio Varela entrevistados, las opciones para moverse en transporte público son escasas y los desplazamientos complejos, a lo que se suma en el caso de Yanina y Vanina que los recursos para movilizarse son magros. Para llegar a Constitución tenían que tomar un colectivo y, debido a los trabajos en la Línea Roca del ferrocarril, dos trenes. Como relataba Vanina:

Un bondi [se refiere a un transporte colectivo] hasta la estación de trenes de acá de Varela, de ahí me tomo el tren hasta Claypole y ahí tomamos el otro, porque hay combinación, todavía no está directo. Ayer salimos a las 4 de acá y llegamos a las 7 a Constitución.

Y Yanina complementaba el relato, describiendo lo infructuoso del viaje el día previo a la entrevista:

Ayer llegamos a las siete allá [a Constitución] por quilombo de los trenes y a las ocho y media ya nos teníamos que venir porque era el último tren y a las diez y media llegamos acá, pero si andan bien los trenes eh una hora y cuarto, pero si andan como andan tardamos dos horas, tres horas. A veces cortan las vías y eso lo caga mucho, y hay veces que cancelan estos viste, y cortan muy temprano, a las ocho están cortando el tren.

Nuevamente vemos una agencia desplegándose, en este caso en un contexto de múltiples restricciones. La necesidad de salir del barrio (“si me quedo acá no como”) se cumple por medio de una estrategia colectiva de movilidad que involucra a la cuñada, a los

propios hijos y a los sobrinos y contempla una oferta de transporte imprevisible. En efecto, a diferencia de la experiencia de desplazamiento de Pilar, signada tanto por la regularidad y la previsibilidad (de lunes a viernes, de 8 a 5) como por la linealidad (toma su transporte a una cuadra de su casa y la deja a pocas cuadras del trabajo), el viaje metropolitano de Yanina y Vanina carece de estos atributos. La “compensación” por el intrincado juego de modalidades y de trasbordos así como por un servicio imprevisible se expresa en la alta evasión del pago del servicio ferroviario. De hecho, al consultarlas por los gastos involucrados en el viaje hasta Constitución, que involucraba un colectivo y dos trenes, Yanina dijo “el colectivo de acá, \$6, el tren no [lo] pagamos”.

De esta manera, los relatos presentados muestran que condiciones socio-espaciales como la localización residencial, la infraestructura de transporte y la oferta de servicios, los recursos económicos disponibles, entre otras cuestiones, cualifican los viajes: resulta realmente contrastante la relativa facilidad y previsibilidad con la que Pilar accede al microcentro y los esfuerzos que realizan Yanina y Vanina para viajar desde Florencio Varela a Constitución. A la vez, es precisamente ante estos escenarios específicos con restricciones diferenciales que se despliega una agencia que tiene finalidades específicas para sus viajes; que conoce alternativas de viaje; que evalúa costos, beneficios y riesgos; que delinea estrategias de movilidad según estas condiciones y los contextos urbanos; y que procede a realizaciones concretas de la movilidad que delinear “espacios de vida” amplios en el espacio metropolitano.

Espacios de vida metropolitanos

En su análisis de los viajeros en la Ciudad de México, además de la existencia de ciertas “referencias comunes” constituidas habitualmente por hitos y ejes viales, García Canclini (1997, 2000) señaló -retomando la crítica que Frederic Jameson realizó a las teorías miméticas acerca de las relaciones entre mapa y territorio de Kevin Lynch- que los viajes metropolitanos implican “operaciones precartográficas” que componen *itinerarios, no mapas*. Se trata de diagramas organizados alrededor del viaje existencial realizado por

un sujeto y, por lo tanto, son similares a los “mapas portulanos” que señalan los rasgos de la costa del Mediterráneo para uso de los navegantes que rara vez se aventuran a salir a mar abierto.

Las viajeras y los viajeros metropolitanos no conocen necesariamente la totalidad simultánea que muestra el mapa cartográfico panorámico, sino ciertos hitos, infraestructuras, conexiones y alternativas para conectar los puntos y las actividades que componen su espacio de vida metropolitano: Pilar se baja de la combi y camina pocas cuadras hasta su trabajo, donde pasará nueve horas, antes de realizar el camino inverso; Patricio tiene dos o tres alternativas de desplazamiento (según el día, la hora, el sentido del viaje, la actividad) para llegar desde Berazategui a la universidad y regresar a su casa después de cursar; cuando Vanina y Yanina arriban –tras un gran esfuerzo y un período de tiempo de viaje prolongado- a Constitución se mueven por algunos puntos conocidos donde reparten tarjetas e intentan vender sus mercancías antes de que salga el último tren en el que regresan al asentamiento de Varela donde viven.

De manera similar, en su estudio sobre los mensajeros en moto de Buenos Aires – personas que en su mayoría residen en el conurbano bonaerense y que cruzan diariamente la frontera con Buenos Aires para realizar un trabajo en movimiento- María Graciela Rodríguez (2015: 76) mostró que su experiencia urbana estaba compuesta por itinerarios, líneas y secuencias: los mensajeros “dibujan redes y conexiones lineales y secuenciales”. En este sentido, podríamos establecer cierto paralelismo con la ocupación del espacio de las sociedades nómades tal como las describió Descola (2012:69), la cual “no se despliega a partir de un punto fijo, sino como una red de itinerarios signados por escalas más o menos puntuales y recurrentes”.

En su clásica e ineludible investigación sobre la experiencia urbana en la Ciudad de México, Duhau y Giglia (2008: 22) distinguen entre *el espacio local o de proximidad*, que correspondería a un tipo específico de hábitat con relaciones de densidad variable que, cuando es alta, conduce al sentido de pertenencia o arraigo; y *el espacio metropolitano* en

el que por medio de estrategias de movilidad “los sujetos dibujan sus relaciones en forma de telaraña, mucho menos densa, pero más amplia”.

Tal distinción analítica no debería llevarnos, sin embargo, a contraponer ambos espacios y escalas ya que, como han señalado Lazo y Calderón (2014) para el caso de Santiago de Chile, la gran mayoría de los modos de vida combinan la experiencia de la proximidad y la movilidad cotidiana y donde –como se desprende de los relatos analizados– las características del espacio de residencia son una fuente de oportunidades o de limitaciones para la movilidad cotidiana. Incluso más: al menos en el caso de las viajeras y los viajeros metropolitanos, creemos que debemos problematizar la habitual distinción entre espacio de proximidad y espacio metropolitano para pensar sus movilidades cotidianas. El habitar como una línea que conecta lugares (Ingold, 2011) nos inclina hacia la idea de que en la propia práctica del movimiento las viajeras y los viajeros producen su propio espacio de vida en el que se integran lugares que teóricamente pertenecerían a distintas escalas.

Los relatos expresan itinerarios que componen circuitos cotidianos a escala metropolitana. En este sentido, más allá de sus diferencias, la característica que comparten las viajeras y los viajeros metropolitanos -y que los diferencia de otros tipos de movilidades cotidianas analizadas en este libro- es la amplitud del “espacio de vida” (Di Méo, 1996) cotidiano, es decir, la escala metropolitana de sus desplazamientos efectivos a través del espacio urbano. Se trata de circuitos cotidianos que, en el caso de las viajeras y los viajeros metropolitanos, atraviesan límites y conectan escalas como el espacio de proximidad, el municipio, el límite entre Buenos Aires y el conurbano. El espacio de vida cotidiano se realiza, entonces, componiendo un circuito (Magnani, 2002) que conecta distintos puntos y lugares del espacio metropolitano: apropiaciones efectivas de los lugares en virtud de finalidades diversas y en condiciones desiguales.

Ahora bien, el hecho de que la vida cotidiana de estos viajeros se manifieste como una “unidad indisoluble de morada-viaje” (García Canclini, 2000: 113), componiendo circuitos que conectan escalas como lo próximo y lo metropolitano, no supone que no

existan tensiones y dificultades de articulación entre distintas actividades en la experiencia cotidiana de un espacio de vida metropolitano. Pilar expresaba cabalmente lo que experimentaba como una disociación entre trabajo y vida social, el primero localizado en Buenos Aires, la segunda desarrollándose en La Plata (pareja, amigos, familia). Simmel (1986) sostenía que atributos del espacio como la proximidad y la distancia, si bien no producían lo social, cualificaban la interacción social. Cuando la entrevistamos, Pilar se pensaba “en transición”, evaluando si al año siguiente se mudaría a Buenos Aires y sostenía:

Tengo mucha gente del laburo que es muy amiga, pero hay un montón de actividades que no las puedo hacer [con ellos]. Si surge un *after office*, yo bueno salgo a las cinco, qué hago hasta las ocho dando vueltas acá [en Buenos Aires], me puedo ir a la casa de alguien pero es distinto porque no es esa confianza, ‘che, me tiro a dormir’ (...). [Si me quedo a esas actividades] voy a llegar a las 12 de la noche a mi casa, llegar, bañarme, poner a lavar todo, levantarme a las 6 para irme, no.

Así, la distancia entre casa y trabajo obtura –o dificulta– lo que simmelianamente Pilar refería como participar de los “círculos sociales” de la vida porteña. De un modo similar, aunque con una frecuencia menor, los días que iba a la universidad y regresaba tarde Patricio no se encontraba con su familia a la hora de la cena:

De la facultad salgo a eso de las diez y por ahí llego a mi casa a las doce, doce y media, una de la mañana y ya comieron todos o se están por ir a acostar o están mirando una película depende el día.

De esta manera, la especificidad propia de la escala y de las distancias implicadas en estos espacios de vida metropolitanos modula las interacciones y generan tensiones y dificultades de articulación entre actividades, lugares y relaciones.

Circuitos, atmósferas y umbrales:

A pesar de que podemos graficar el recorrido cotidiano por el espacio metropolitano como una línea sobre el mapa, la experiencia de las viajeras y los viajeros metropolitanos no es continua ni homogénea como esa línea. Pilar describe con bastante detalle las

modificaciones en los atributos del paisaje urbano y en sus sensaciones a medida que se desplaza por el espacio metropolitano:

Desde acá [por la casa] hasta la salida de la autopista es como que estoy cerca, no es mucho, es hasta 13 y 32 y después ya directo, la parte de las vías, más que nada el tema que tenés al lado la circunvalación de 32, y después ya la autopista que está bien porque abrieron otro carril, o sea el tema de haber hecho los peajes que en uno te cobran ya directamente los dos peajes y listo, entonces como que no tenés que frenar dos veces, aparte está lo del telepeaje, que pasas directamente. Entonces eso por ahí lo que hizo fue apurar mucho más el viaje. Y en la autopista por ahí pasas como varias villas o barrios humildes, lo que sea, y hubo veces que por ahí había cortes y por ahí hemos tenido que ir por abajo, por Quilmes o por alguno de esos [lugares] y era medio complicado porque te metías en zonas medias, más inseguras o por ahí que viste, no convenía mucho mandarse porque no conoces y te estás metiendo en un barrio y qué se yo, a veces han tirado piedras, hay micros de Costera o eso que por ahí rompieron algún vidrio o algo. Y después tenemos la subida de la autopista y ya lo que es desde la entrada de Buenos Aires siempre caótica, llena de autos, por ahí tardas 20 minutos, media hora más ahí y ahí ya entras por la parte de Puerto Madero, entonces como que ves más eso ya, o Puerto Madero de un lado o todos los edificios del otro y serán unas 30 cuadras hasta Corrientes más o menos que yo me bajo ahí, y después esa zona del microcentro llena de gente, todo edificio, banco, todo comercio, calle Florida, o sea el que te cambia todo el tiempo plata... es ese movimiento de gente.

La práctica de desplazamiento espacio- a través del espacio metropolitano va conectado lugares que se distinguen entre sí por sus atributos (infraestructura, figuras que lo pueblan, dinámicas habituales) y generan experiencias corporales y sentimientos específicos. Después de salir de su casa temprano en el tranquilo barrio de clases medias altas donde reside, caminar tan solo unas pocas cuadras, subirse al servicio privado al cual está abonada y realizar un viaje de alrededor de una hora que, salvo excepciones como un corte de ruta, parece fluir velozmente mientras duerme o toma mate con personas conocidas, Pilar se baja en el centro de Buenos Aires y experimenta un cambio sensible:

El microcentro es sumarse a las hormigas que van caminando e ir a su ritmo o desviarte una, dos cuadras e ir más tranquilo, por otra calle. Pero por ahí en una calle ya tenés 50 [personas] que te [dicen] 'cambio, cambio', más 50 [personas] que te venden el tango, el show para los turistas, lo que sea, más todos los locales, más los que te venden en la calle, más todos los turistas que hay, o toda la gente que sale de la oficina a comprar el almuerzo, o sea es muchísimo movimiento de gente.

Resulta relevante observar que la relación que establece Pilar con los lugares cambia a medida que se desplaza y, en sentido estricto, cambia de lugar. Mientras en la combi se desplaza –idealmente- sin interrupciones (un nuevo carril, dos peajes que se convirtieron a

uno y el telepeaje que redujeron las veces que la combi debe frenar) Pilar *ve pasar* los lugares que atraviesa: villas o barrios humildes al costado de la autopista, la entrada siempre caótica de Buenos Aires, Puerto Madero a un lado y los edificios del otro ... En cambio, cuando se baja del transporte y camina las seis cuadras que la separan de su empresa, Pilar establece otra relación con el entorno, no solo visual, sino corporal: *sumarse al hormigueo de la ciudad*, moverse a su ritmo o cambiar de recorrido, ser interpelada por promotores de turismo y “arbolitos” que cambian divisas, estar rodeada de comercios y bancos, cruzarse con turistas, vendedores ambulantes, oficinistas como ella... De una relativa insensibilidad del movimiento y de los lugares que atravesaba en la combi como “pasajera” (es decir, como alguien que es trasladada y que no controla el viaje) y con los que solo establecía un vínculo visual, a la sensación de ser una hormiga más en el ritmo vertiginoso del microcentro y el movimiento constante de gente diversa.

Algo similar le ocurría Patricio cuando contrastaba la “tranquilidad” de Berazategui, donde “los tiempos que [las personas] manejan acá son como un cambio más relajado en relación a otros lugares, vive[n] un toque más *light*, no están tan a las corridas, no están tan nerviosos” con *Capital* donde “[todos están] locos, acelerados, viviendo el segundo a segundo, corriendo de acá para allá, siempre teniendo que hacer algo, apurados, apurados, con el reloj en contra van todos”. Y sin embargo, contra lo que podría suponerse a partir del contrapunto entre la tranquilidad de Berzategui y la locura de Capital, Patricio reconocía estar “más atento en Berazategui que en Capital (...), allá estoy más relajado”, ya que “en Berazategui no me queda otra que ir a mi casa y tengo que pasar por lugares medio feos donde me pueden robar” (recordemos ese último trayecto en el viaje de vuelta), mientras “en Capital evito directamente esos lugares” (pensemos nuevamente en el viaje de regreso, en el que evita ir a Constitución).

De esta manera, durante los desplazamientos que configuran circuitos cotidianos por el espacio metropolitano, las personas ingresan, transitan y salen de distintas *atmósferas afectivas* que se vinculan con sentimientos precisos. Siguiendo a Anderson (2009), atmósfera afectiva remite a los tipos de sentimientos que llenan un espacio como un gas (*atmos*) y a una particular forma de organización espacial basada en el círculo (*esfera*),

presentando una espacialidad que combina formas de encierro (un cuarto, una sala, un vagón, una ciudad, una época) y formas de circulación del afecto (envolvente, rodeando, irradiando). Como se desprende la descripción la experiencia de Pilar al llegar al microcentro de Buenos Aires, las atmósferas son generadas por múltiples tipos de cuerpos afectándose unos a otros y produciendo alguna forma de “envoltura” donde las cualidades afectivas emanan del ensamblaje de cuerpos humanos, discursivos, no humanos y todo otro tipo de cuerpos que producen las situaciones cotidianas.

Podemos pensar que los distintos “paisajes” –flujos de personas, recursos, imágenes, ideas- que Appadurai (2001) propuso para analizar el modo cambiante en que se articulan estas dimensiones en cada lugar a escala global, operan de manera también dislocada a escala metropolitana componiendo distintas atmósferas. A la vez, de la noción de paisaje tal como la propone Appadurai nos interesa retener que no se trata de cualidades que se mantengan fijas con independencia del ángulo desde donde se las mira, sino que son constructos *resultado de una perspectiva* que expresa las inflexiones provocadas por la situación de los actores involucrados. En su descripción del microcentro Pilar pone énfasis en el movimiento de hormiga, en la multiplicidad de voces y de actores, mientras que en el contrapunto de Patricio se resalta la cualidad de los lugares que se traducen en formas cambiantes (e inversamente proporcionales) de la “atención”. Por su parte, como veremos más adelante, en el caso de Yanina y Vanina el contrapunto propuesto tuvo que ver con las personas presentes en los distintos lugares: desde la similitud u homogeneidad de habitantes del barrio que, como señaló Yanina, “son iguales” [a ellas y entre sí] hasta las cualidades morales de las personas con las que se encuentran a lo largo de su trayecto en tren hacia Constitución a las cuales les reparten tarjetas o les venden agendas: “algunas son buenas, algunas no, hay gente mala”.

El ingreso a estas a atmósferas con cualidades específicas supone atravesar *umbrales* que median entre ellas. Más allá de ciertas cargas semánticas comunes, siguiendo a Benjamin (2005), el umbral no debería confundirse con nociones como límite (Simmel, 1986) y frontera (Barth, 1976). Antes que una línea o un muro, el umbral es una zona y, en ese sentido, sería equiparable a las “zonas fronterizas” o *borderland* (Anzaldúa, 1987). Los

umbrales marcan el cambio, indican comparaciones, regulan y dotan de sentido al acto de interacción productor del cambio (Stavidres, 2016). Antes que un abordaje dicotómico de la experiencia urbana, el umbral, para Benjamin, es un tercer elemento en el que conviven –en tensión- los opuestos: huella y aura, cercanía y distancia, unión y separación, condensados en “imágenes dialécticas”, cesuras que instauran una discontinuidad espacio-temporal. La ciudad, para Benjamin, está repleta de umbrales que deben ser atravesados y la experiencia del umbral permite a los actores situarse en términos de clase, género, sexualidad en las distintas *atmósferas* que practican, vinculadas con específicas experiencias afectivas, emocionales e imaginarias.

En esta dinámica de umbrales y atmósferas, el propio viaje -y los medios en los que se realiza- opera como un umbral (y una atmósfera) que separa y conecta los lugares y las atmósferas que componen el espacio de vida de las viajeras y los viajeros metropolitanos. En los relatos analizados emerge precisamente que “ser pasajero es un estado al cual se entra y se sale en transiciones desde y hacia otros modos de movilidad” (Errázuriz, 2018: 140). Pilar se baja del servicio privado en el que viaja desde La Plata e ingresa en el hormigueo del microcentro, Patricio desciende el transporte semi-rápido en el que regresa por las noches desde Buenos Aires a Berazategui y espera –solo, alerta y quizás por demasiado tiempo- el colectivo de línea que lo llevará a su casa. Pasajero, pasar y pasaje se unen más allá de su común etimología para resaltar el carácter liminar de estas experiencias de desplazamiento en el espacio metropolitano.

La vida urbana está llena de umbrales que conectan lugares y que abren a atmósferas afectivas distintivas. Ahora bien, mientras desde una perspectiva funcionalista el acto de pasar ha sido reducido habitualmente a la operación instrumental de trasladarse de un lugar a otro, ser pasajero no consiste solo en pasar, sino en estar en un lugar en movimiento donde pasan cosas. Como han mostrado diversas investigaciones, el viaje es una experiencia vivida y el vehículo es un lugar habitable (Jensen, 2009; Jirón e Iturra, 2014). En este sentido, el tren y la combi no solo se diferencian por cuestiones relativas a la puntualidad del servicio, la reducción de la espera y la velocidad del recorrido que

señalamos anteriormente, sino también por las características de cada uno en tanto “lugar habitable”.

Si bien Pilar señalaba que durante el viaje “generalmente duermo”, reconocía que “en la combi es como que ya tenemos un grupito” de personas conocidas:

Yo ya estoy viajando desde febrero más o menos, o sea ya hace varios meses, entonces como que ya nos conocemos, ya vamos charlando, ya cada uno sabe un poco de la vida del otro, entonces por ahí a veces o dormís, o bueno yo tengo un eBook, entonces por ahí me [lo] llevo y leo, hubo veces que me llevaba la computadora porque tenía que llegar y seguir con algo del trabajo entonces me puse un toque en la combi como para adelantar, sino nos quedamos ahí charlando. O sea, depende el día y lo que cansado que estés y el asiento que te toque, porque si te toca por ahí adelante como que ya te prendes al mate.

De la misma manera, cuando entrevistamos a Saúl (57 años), quien vivía a pocas cuadras de lo de Pilar y realizaba una rutina similar ella, viajando en “una empresa privada que hace el servicio de La Plata-Buenos Aires, pasa a dos cuadras de casa y me deja en la puerta de la Cancillería”, señaló que el viaje le resultaba “cómodo” y “placentero”:

De ida voy leyendo el diario [y demoro] 50 minutos (...). La tomo 8 menos cuarto [en 2 y 32] y 9 menos veinte, 8 y media estoy en Buenos Aires (...), va rapidísimo. [Viajan] dos chicos que trabajan en el mismo edificio que yo [en la Cancillería]. Y, después...casi todos profesionales son: abogados, dentistas (...). Gente joven, me parece que soy el más viejo en la combi. A la ida sí, soy el más viejo. A la vuelta, no (...). [Viajamos] siempre los mismos. De 19 asientos, hay 18 abonados. Así que son siempre los mismos (...). Nos juntamos y todo. [A la ida] muy poco hablamos, porque vamos durmiendo. Salvo yo y otro chico que, por ahí, hablamos un poco de fútbol, y...ya te digo, vamos leyendo el diario. Y a la vuelta, por ahí charlamos un ratito cuando salimos, y después ya todos vienen apolillando.

Por su parte, refiriéndose al tren que lo llevaba desde Berazategui a Constitución, Patricio remarcó que “[el servicio] mejoró un montón. Yo siempre viaje cómodo y sentado porque curso de noche y a esa hora no va mucha gente para allá pero ahora que pusieron los trenes nuevos [que] están muy buenos, vas cómodo, fresco, sentado, todo limpio”. A la vez señaló “en el tren hay de todo”:

Gente que va a trabajar, gente que viene de trabajar, gente que esta boludeando, gente que está paseando, gente que está pidiendo cosas, gente que vende cosas ahí en el tren... no sé, se ve de todo... Madres con cinco chicos que están tratando que estén todos ahí, padres tienen a uno tirado por ahí nomás que no le dan pelota.

De esta manera, mientras la combi es un espacio socialmente homogéneo que comparten relativamente pocas personas conocidas, el tren es un espacio socialmente heterogéneo y anónimo (lo que no implica que no se pueda viajar con conocidos o hacer conocidos por la reiteración del viaje). Los medios de transporte, entonces, como objetos en movimiento que funcionan tanto como un umbral (conectan con distintas atmósferas) como, en tanto lugar habitable en movimiento, una atmósfera en sí misma: la afable charla entre el grupo de abonados en la combi, el estado alerta de Patricio en el tren. No lo sabemos, pero podemos imaginar que en alguno de sus viajes hacia Constitución, Patricio se ha cruzado con Yanina, Vanina y sus hijos, “gente que está pidiendo cosas, gente que vende cosas ahí en el tren, madres con cinco chicos”. De este hipotético encuentro tampoco sabemos cómo habrá recibido Patricio las tarjetas que reparten en el tren Yanina y Vanina ni cómo ellas la habrán calificado a él: “¿buena o mala persona?”.

Viajes, encuentros y desigualdades

Para Pilar bajarse de la combi en la que viaja con un grupo de conocidos implica ingresar en una vorágine de estímulos y en una multiplicidad de personas en movimiento. En el tren, según Patricio, “hay de todo” y entre los “tipos sociales” que enumera hay uno que parece nombrar directamente a Yanina y Vanina, “madres con cinco chicos” que piden o venden, para quienes a su vez las personas que se encuentran en el tren o en Constitución se clasifican en “buenas” y “malas”. Al respecto, en el ya referido trabajo sobre los viajeros en Ciudad de México, García Canclini señalaba de manera sensible, la relevancia de los viajes metropolitanos para la cultura urbana en tanto generadores de encuentros entre diferentes: “en los cruces de autos individuales y transporte público, de camiones y peatones, del tráfico y los vendedores ambulantes, ocurren muchos de los encuentros que la vida moderna propone con la alteridad y la diferencia” (1997: 110). De esta manera, en espacios metropolitanos crecientemente desiguales, con tendencias indudables hacia la

fragmentación socio-espacial, a diferencia de lo que ocurre en la casa y el barrio, “los viajes obligan a confrontarse con sectores muy diversos” (García Canclini, 1997: 124).

El viaje *obliga* al encuentro y ese encuentro –incluso cuando no produzca interacción entre diferentes o cuando la misma sea evitada– dispara preguntas y reflexiones sobre la ciudad, sus transformaciones, sus problemas y su futuro, y sobre el sí mismo y los otros en la ciudad. En este sentido, como ya señalamos con el contraste entre el tren y la combi, además de las facilidades prácticas, la inclinación por el transporte privado por parte de quienes pueden costearlo quizá también se deba a las mayores posibilidades de regulación sobre con quiénes se viaja. Como sea, donde hay viaje hay relato (Giucci, 2018), el cual repone los pasos dados en el viaje y busca otorgar sentido a lo vivido durante el mismo. En esta dirección, en su trabajo sobre la experiencia de viaje de habitantes de sectores populares de –y desde– el borde noroeste del Gran Buenos Aires, Soldano sostuvo la hipótesis de que “los viajes metropolitanos son experiencias de la desigualdad social y espacial” (2017: 12).

Los viajes metropolitanos constituyen la condición de posibilidad para observar los contrastes de la metrópoli que, como señalara Saraví (2015), suelen proporcionar imágenes y recursos poderosos para representar la desigualdad en nuestras sociedades: los lugares “feos” (como Constitución de noche) que evita Patricio, las “villas” y “barrios humildes” que ve desde la autopista Pilar, los lugares “lindos” que hay por Temperley cuando Yanina va en el tren repartiendo tarjetas. En todos los casos, más allá de las calificaciones y las evaluaciones realizadas, la experiencia de viaje constituye un insumo poderoso para pensar la metrópoli, al sí mismo y a los demás.

Por otro lado, además de proporcionar materiales para imaginar la metrópoli y la posición propia y de los demás en ella, en los encuentros que obligan los viajes se producen interacciones desiguales. Nos referimos a las desigualdades de trato, al hecho de recibir “malos tratos” en la calle, en el transporte público, en las instituciones a las que se asiste, entre otros espacios cotidianos. En definitiva, se trata de lo que Kathy Araujo (2019: 20) denominó *desigualdades interaccionales*, las cuales refieren a “la manera en que somos tratados por otros individuos o instituciones en las interacciones sociales ordinarias y

concretas”. Para esta autora, la percepción de las desigualdades interaccionales implica que, para las personas, importa el trato que reciben del otro en las interacciones cotidianas, lo cual es un signo de la aspiración de un trato horizontal entre las personas independientemente de la posición social, los signos de distinción o la relación con el poder.

El tránsito por el espacio metropolitano con sus umbrales que se atraviesan, las atmósferas que se generan y los encuentros que propicia constituye un generador constante de experiencias de desigualdades interaccionales, cuyas expresiones más claras son – siguiendo a Araujo- el miedo a la agresión (como el que regula gran parte de los desplazamientos de Patricio) y el miedo a la estigmatización (que se infiere en la experiencia de Vanina y Yanina). Al respecto, consultada acerca de su experiencia con las personas de los distintos lugares por los que Yanina circula cotidianamente (el barrio, la cooperativa da trabajo, el tren, Constitución), se produjo el siguiente diálogo:

Pregunta: ¿Cómo es la gente que está en esos lugares?

Yanina: ¿la del barrio? La del barrio son iguales... y la de la estación [Constitución]... algunas son buenas, algunas no, algunas son malas

Pregunta: ¿te tratan mal?

Yanina: son malas, hay gente mala

Pregunta: ¿y adentro de los bares [donde también reparte tarjetas]?

Yanina: y adentro de los bares me conoce la gente, el dueño, el que está tomando, el que está comiendo, ya me conocen porque paso, qué se yo. Y están casi los mismos que siempre van a comprar, que les gustó ese bar y van siempre a ese bar, gente que trabaja, que trabaja y para a comer.

Por su parte Vanina relata así su experiencia de repartir tarjetas en el tren:

Vanina: Le repartí la tarjeta a la gente que está sentada y después la pasés a retirar y algunos te dan una moneda o algo y otros no.

Pregunta: ¿y la gente qué onda? ¿Cómo...?

Vanina: Y alguno te ayuda, pero otros por ahí te dicen por qué no te vas a buscar un trabajo...

Del mismo modo, Milena (30 años), vecina de Yanina y Vanina, y que como ellas se las rebusca saliendo a vender ropa por las calle, relataba:

He ido a lugares a vender ropa y hay lugares donde te cierran [la puerta], es gente que no da lugar digamos. Muchas veces he ido a lugares lindos a vender ropa donde marcan la diferencia en la clase social. Cómo te puedo explicar. He ido a

lugares y a colegios donde un directivo no te permite entrar porque es como que está un escaloncito más arriba que yo.

Estos testimonios refieren a la experiencia del destrato y el rechazo por parte de los demás, a un sentimiento de indignidad que se produce tanto en los modos de viajar (“viajamos como animales”) como en las interacciones durante el viaje y en los lugares de destino (“te miran mal”, “te tratan mal”). Al mismo tiempo, como señala Araujo, estas desigualdades son percibidas y, en algunas situaciones, cuestionadas en la medida en que existe un horizonte de trato igualitario más allá (o a pesar) de las profundas desigualdades socio-económicas existentes. De esta manera, los viajes obligan al encuentro con la alteridad en espacios metropolitanos fragmentados y, precisamente por esto, los encuentros en los viajes constituyen instancias en las que se interactúa, se negocia y se cuestiona el lugar de cada uno en la vida urbana.

Epílogo. Hacer metrópoli:

Consultado acerca de cómo se imaginaba Buenos Aires en el futuro, Patricio sostuvo: “más locura, más quilombo, más atasco de autos (...). Es Capital, siempre se va a mantener este ritmo que tiene porque es el centro de Argentina”. En efecto, la red de itinerarios y circuitos compuesta cotidianamente por las viajeras y los viajeros es *metropolitana* en tanto tiene a la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (a *Capital*, en el habla coloquial de Patricio y muchas otras personas) como uno de sus hitos en el recorrido: como muchas otras personas diariamente, Pilar va trabajar, Yanina y Vanina van a rebuscárselas, Patricio va a estudiar... y son estas movilidades cotidianas las que constantemente tejen las redes de influencia y de interdependencia alrededor de la metrópoli. El viaje es metropolitano, entonces, en tanto expresa la influencia de la ciudad central sobre la región y la dependencia de ésta respecto de aquella.

A la vez, la metrópoli –con sus características de magnitud, densidad y heterogeneidad que se expresa en la metáfora del *hormigueo* de Pilar y como en la *locura* a

la que alude Patricio- se produce y reproduce por la reiteración continua de estos y otros viajes diarios. Para terminar nos interesa, entonces, remarcar la productividad social y urbana de los viajes metropolitanos que, persiguiendo finalidades diversas y no necesariamente reducibles a un sistema funcional, atraviesan umbrales, componen atmósferas y propician encuentros sobre los que dimos algunas pistas en estas páginas. Parafraseando a Michel Agier (2015), los itinerarios y los circuitos cotidianos de las viajeras y los viajeros “hacen metrópoli”.

Antes que de un objeto delimitado y fijo, debemos pensar que la ciudad (y la metrópoli) se hace y se deshace continuamente. Como argumenta Agier (2015), la ciudad está hecha fundamentalmente de movimiento -una permanente transformación urbana en el espacio y en el tiempo- y precisamente ese movimiento de “hacer ciudad” es el que permite al abordaje antropológico de lo urbano encontrar y decir algo de la ciudad (y de la metrópoli) observando experiencias concretas en el espacio. De esta manera, siguiendo los itinerarios de Pilar, Patricio, Vanina y Yanina no solo pudimos conocer algunos aspectos de sus moviidades cotidianas, delinear sus espacios de vida y describir los umbrales, la atmósferas y los encuentros que caracterizan su experiencia metropolitana, sino también acercarnos a comprender el modo en que sus prácticas componen una metrópoli. En definitiva, es en el propio movimiento de las viajeras y los viajeros quienes, ante escenarios concretos y desiguales en los que buscan desplegar sus propios proyectos, atraviesan umbrales, componen atmósferas y propician encuentros, que se producen, se reproducen y se transforman las dinámicas metropolitanas.

REFERENCIAS

AAVV. *INTRUPUBA. Investigación de Transporte Urbano Público de Buenos Aires*. Secretaría de Transporte, Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios, 2007.

AAVV. ENMODO. *Encuesta de Movilidad Domiciliaria*. Secretaría de Transporte, Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios, 2011.

AGIER, Michel. Do direito a cidade ao fazer-cidade. O antropólogo, a margen e o centro. *Maná*, 21 (3), 483-498, 2015.

ANDERSON, Ben. Affective atmospheres. *Emotion, Space and Society*, 2, 2009, 77-81.

ANZALDÚA, Gloria, *Borderland/La frontera. The new mestiza*. Aunt Lute Books

APPADURAI, Arjun. *La modernidad desbordada. Dimensiones culturales de la globalización*. México, Ediciones Trilce-FCE, 2001.

ARAUJO, Kathya. La percepción de las desigualdades: interacciones sociales y procesos sociohistóricos. El caso de Chile. *Desacatos*, 59, 16-31, 2019.

BARTH, Frederik. *Los grupos étnicos y sus fronteras*. México, Fondo de Cultura Económica, 1976.

BENDER, Thomas. The New Metropolitanism and a Pluralized Public. En: LENZ, Günter;

ULFERS, Friedrich; y DALLMAN, Antje (eds.) *Toward a New Metropolitanism. Reconstituting Public Culture, Urban Citizenship, and the Multicultural Imaginary in New York and Berlin*. Heidelberg, Universitätsverlag Winter, 2006.

BENJAMIN, Walter. *Libro de los pasajes*. Madrid, Akal, 2005.

BENJAMIN, Walter. *Sobre el programa de la filosofía futura y otros ensayos*. Barcelona, Planeta-Agostini, 1986.

CHAVES, Mariana y SEGURA, Ramiro. Entrevista de vida cotidiana y movilidad. En:

GUTIÉRREZ, Andrea (Coord.) *Manual sobre metodologías de estudio aplicables a la planificación y gestión del transporte y la movilidad*. Buenos Aires, EUDEBA, 2017.

DE CERTEAU, Michel. *La invención de lo cotidiano I*. México, ITESO, 2000.

DI MÉO, Guy. *Les territoires du quotidien*. Paris, L'Harmattan, 1996.

DUHAU, Emilio y GIGLIA, Angela. *Las reglas del desorden. Habitar la metrópoli*. México, Siglo XXI, 2008.

ERRÁZURIZ, Tomás. Para una historia del viaje metropolitano, *Bifurcaciones*, 11, 2012.

ERRÁZURIZ, Tomás. Pasajeros. En: ZUNINO SINGH, Dhan; GIUCCI, Guillermo y

JIRÓN, Paola (Eds.) *Términos clave para los estudios de movilidad en América Latina*. Buenos Aires, Biblos, 2018.

FARÍAS, Ignacio y STEMMLER, Susanne. Deconstructing “Metropolis”: Critical Reflections on a European Concept. En: BRANTZ, Dorothee; DISKO, Sasha; WAGNER-

KYORA, Georg (eds.) *Thick Space. Approaches to Metropolitanism*. Transcript, Bielefeld, 2012.

GARCÍA CANCLINI, Néstor (2000). Imaginar la ciudadanía en una ciudad posapocalíptica. En: GARCÍA CANCLINI, Néstor; CASTELLANOS, Alejandro; ROSAS

MANTECÓN, Ana (2000). *La ciudad de los viajeros. Travesías e imaginarios urbanos, México 1940-2000*. México: UAM-FCE.

GARCÍA CANCLINI, Néstor. Viajes e imaginarios urbanos. En: *Imaginarios urbanos*. Buenos Aires, EUDEBA, 1997.

GARCÍA CANCLINI, Néstor; CASTELLANOS, Alejandro; ROSAS MANTECÓN, Ana (2000). *La ciudad de los viajeros. Travesías e imaginarios urbanos, México 1940-2000*. México: UAM-FCE.

GIUCCI, Guillermo. Viaje. En: ZUNINO SINGH, Dhan; GIUCCI, Guillermo y JIRÓN, Paola (Eds.) *Términos clave para los estudios de movilidad en América Latina*. Buenos Aires, Biblos, 2018.

GUTIÉRREZ, Andrea. ¿Qué es la movilidad? Elementos para (re) construir las definiciones básicas del campo del transporte. *Bitácora* 21 (2), 61-74, 2012.

INGOLD, Tim. *Being Alive. Essays on Movement, Knowledge and Description*. New York, Routledge, 2011.

JENSEN, Ole. Flows of Meaning, Cultures of Movements – Urban Mobility as Meaningful Everyday Life Practice. *Mobilities*, 4(1), 139–158, 2009.

JIRÓN, Paola (2018). Lugarización en movimiento. En: ZUNINO SINGH, Dhan; GIUCCI, Guillermo y JIRÓN, Paola (Eds.) *Términos clave para los estudios de movilidad en América Latina*. Buenos Aires, Biblos, 2018.

JIRÓN, Paola e ITURRA, Luis (2014). Travelling the Journey: Understanding Mobility Trajectories by Recreating Research Paths. En: MURRAY, Lesley and UPSTONE, Sara (Eds) *Researching and Representing Mobilities. Transdisciplinary Encounters*. Palgrave Macmillan.

KAUFMANN, Vincent, BERGMAN, Manfred y JOYE, Dominique. Motility: mobility as capital. *International Journal of Urban and Regional Research*, 28(4), 745-756, 2004.

KRALICH, Susana. Una opción de delimitación metropolitana: Los bordes de la red de transporte. El caso de Buenos Aires. *Seminario Internacional La gestión del territorio: problemas ambientales y urbanos*. Buenos Aires, Universidad Nacional de Quilmes, 1995.

LAZO, Alejandra y CALDERÓN, Rodrigo. Los anclajes en la proximidad y la movilidad cotidiana. Retrato de tres barrios de la ciudad de Santiago de Chile. *Revista EURE*, 40(121), 121-140, 2014.

MAGNANI, José. De perto e de dentro: notas para uma etnografía urbana. *Revista brasileira de ciencias sociales*, 17(49), 11-29, 2002.

REIF, Heinz. Metropolises: History, Concepts, Methodologies. En: BRANTZ, Dorothee;

DISKO, Sasha; WAGNER-KYORA, Georg (eds.) *Thick Space. Approaches to Metropolitanism*. Transcript, Bielefeld, 2012.

RODRÍGUEZ, María Graciela. *De fleteros a motoqueros. Los mensajeros de Buenos Aires y las espirales de sentido*. Buenos Aires, Editorial Gorla, 2015.

SARAVÍ, Gonzalo. *Juventudes fragmentadas. Socialización, clase y cultura en la construcción de la desigualdad*. México, FLACSO / CIESAS, 2015.

SEGURA, Ramiro. La imaginación geográfica sobre el conurbano bonaerense. Prensa, imágenes y territorio. En: KESSLER, Gabriel (Dir.) *El Gran Buenos Aires. Historia de la Provincia de Buenos Aires. Tomo VI*. Buenos Aires, EDHASA/UNIFE, 2015.

SEGURA, Ramiro. La Plata, Argentina. En: ORUM, Tony (Dir.) *The Wiley-Blackwell Encyclopedia of Urban and Regional Studies*, 2019.

SIMMEL, Georg. El espacio y la sociedad. En *Sociología. Estudios sobre las formas de socialización*. Madrid, Alianza Editorial, 1986.

SOLDANO, Daniela (Comp.) *Viajeros del conurbano bonaerense. Una investigación sobre las experiencias de movilidad en la periferia*. Los Polvorines, Ediciones UNGS, 2017.

STAVIDRES, Stavros. *Hacia la ciudad de umbrales*. Madrid, Akal, 2016.

WILLIAMS, Raymond. *Marxismo y literatura*. Barcelona, Península, 1997.

Recebido: 29/05/2020

Aprovado: 04/09/2020