

XI Jornadas de Sociología. Facultad de Ciencias Sociales, Universidad de Buenos Aires, Buenos Aires, 2015.

VIAJAR DESDE EL NORTE: PRÁCTICAS Y EXPERIENCIAS DE ESTUDIANTES Y TRABAJADORES EN EL TRANSPORTE PÚBLICO URBANO DESDE UNA PERSPECTIVA SOCIOCULTURAL.

Paula Daniela Fernández Lopes.

Cita:

Paula Daniela Fernández Lopes (2015). *VIAJAR DESDE EL NORTE: PRÁCTICAS Y EXPERIENCIAS DE ESTUDIANTES Y TRABAJADORES EN EL TRANSPORTE PÚBLICO URBANO DESDE UNA PERSPECTIVA SOCIOCULTURAL*. XI Jornadas de Sociología. Facultad de Ciencias Sociales, Universidad de Buenos Aires, Buenos Aires.

Dirección estable: <https://www.aacademica.org/000-061/967>

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

VIAJAR DESDE EL NORTE: PRÁCTICAS Y EXPERIENCIAS DE ESTUDIANTES Y TRABAJADORES EN EL TRANSPORTE PÚBLICO URBANO DESDE UNA PERSPECTIVA SOCIOCULTURAL

Autora:

Paula Daniela Fernández Lopes (FSOC/UBA/IIGG) pfernandezlopes@sociales.uba.ar

Licenciada en Sociología. Facultad de Ciencias Sociales. Universidad de Buenos Aires. Becaria Estímulo a las Vocaciones Científicas del CIN 2014/2015. Instituto de Investigaciones Gino Germani. Área de Estudios Culturales. Facultad de Ciencias Sociales. Universidad de Buenos Aires.

Resumen

El presente trabajo se formula a partir del abordaje de las prácticas y las experiencias suscitadas por jóvenes estudiantes universitarios y trabajadores, pertenecientes a diversos grupos de los sectores medios y altos, que son usuarios del colectivo y el tren. Los mismos proponen condiciones específicas de movilidad, así como determinados marcos de interacción, que se ven permeados por estos usuarios que asisten y concurren a sus ámbitos de estudio y trabajo desde la zona norte del Conurbano bonaerense, caracterizada eminentemente por su alto poder adquisitivo.

A partir del uso de herramientas etnográficas de observación participante y no participante en las escenas cotidianas en las que se presenta el transporte y en los diversos eventos sociales que tienen lugar, además de entrevistas en profundidad y focalizadas, es que se procura analizar las experiencias y las prácticas cotidianas de jóvenes universitarios y trabajadores en el colectivo y el tren, y las vivencias vinculadas con estos tipos de transporte -desde la perspectiva de la cultura y su dimensión significativa en los respectivos viajeros-, además de las actividades que se realizan en el medio de transporte; el uso y el manejo del tiempo de los mismos usuarios, las formas de interacción visual, gestual y verbal que se producen en dichos medios de transporte público y en las zonas de espera de los mismos, y los distintos escenarios de interacción, cooperación y conflicto que emergen de estos. Por otro lado, se describen y analizan los diversos sentidos con los que se invisten a los medios de transporte urbano, entendidos como objetos de investigación sociosemiótica a partir de los cuales se hace posible la interacción y la comunicación

(Geertz, 1987; Margulis, 2009) que atraviesa dichas prácticas cotidianas en el momento del traslado.

Palabras clave: prácticas y experiencias -sectores medios y altos- medios de transporte urbano- dimensión y perspectiva sociocultural.

I. Introducción

La corriente ponencia¹, se propone abordar los diferentes medios de transporte, con sus escenarios de interacción cotidianos y los marcos de significación que los atraviesan, centrando su atención sobre las formas que adquiere el lazo social en la ciudad contemporánea y en las condiciones específicas de movilidad, encuentro e intercambio que se establecen en esos ámbitos.

Si bien la problemática del transporte urbano ha sido estudiada desde diversas disciplinas; tales como el urbanismo, la geografía y la historia, ello ha ocurrido en menor medida, por la antropología y la sociología. En estos campos el interés suele concentrarse en la realización de estudios de situación o de factibilidad sobre las potenciales innovaciones a introducir en la estructura de transporte de las ciudades, en el análisis de la movilidad desde el punto de vista de su eficacia o en los efectos que tienen sobre la urbanización y la infraestructura de la ciudad.

En general, los trabajos históricos no tienen entre sus preocupaciones a la relación de los medios con los usuarios o los efectos que los transportes tienen sobre los viajeros. Entre las excepciones se encuentran sociólogos y antropólogos interesados en comprender el tránsito, el flujo de vehículos y las normas sociales que se ponen en juego en esos ámbitos (O'Donnell, 1983 y 1984, pionero sobre conflictos en el espacio público, con y sin autos; Toledo, 2006; Geldstein y Bertonecello, 2006; Wright y otros, 2007, Geldstein y otros 2011). Este trabajo abordará entonces un campo que tiene poco desarrollo, por lo tanto su

¹Se inscribe a partir del Proyecto UBACyT acreditado "El transporte urbano desde una perspectiva sociocultural. Sociología de los traslados intraurbanos", bajo la dirección del Lic. Marcelo Urresti. A su vez la misma se erige en el marco de la Beca Estímulo a las Vocaciones Científicas del CIN 2014/2015, bajo la dirección del Lic. Marcelo Urresti. Instituto de Investigaciones Gino Germani. Área de Estudios Culturales. Facultad de Ciencias Sociales. Universidad de Buenos Aires.

diseño es de carácter eminentemente exploratorio, empírico y cualitativo. Básicamente, el mismo consiste en indagar acerca de las prácticas y las experiencias suscitadas por jóvenes estudiantes universitarios y trabajadores -aunque se retomarán testimonios de empleados jerárquicos-, pertenecientes a diversos grupos de los sectores medios y altos que son usuarios del colectivo y el tren, y sus vivencias vinculadas con estos tipos de transporte; desde la perspectiva de la cultura y la dimensión significativa de las mismas en los respectivos viajeros.

Las condiciones específicas de movilidad, así como determinados marcos de interacción se ven en sí permeados por los usuarios que asisten y concurren a sus ámbitos de estudio y trabajo desde la zona norte del Conurbano bonaerense, caracterizada por su alto poder adquisitivo, sus urbanizaciones cerradas para sectores de clase alta e importantes centros industriales; si bien también proliferan sectores de clase media baja e incluso zonas marginales. Además de las actividades que se realizan en el medio de transporte; se procurará comparar los usos y los manejos del tiempo en los mismos usuarios en dichos medios de transporte público, las formas de interacción visual, gestual y verbal que se producen en estos y en sus zonas de espera, y los distintos escenarios de interacción, cooperación y conflicto que emergen de los mismos.

Por otro lado, se describirán y se analizarán los diversos sentidos con los que se invisten a los medios de transporte urbano, entendidos como objetos de investigación sociosemiótica; es decir, como realidad compleja en la que se expresa la economía simbólica a partir de la cual se hace posible la interacción y la comunicación (Geertz, 1987; Margulis, 2009) que atraviesa dichas prácticas cotidianas en el momento del traslado. Se apelará a la utilización de herramientas etnográficas de observación participante y no participante (Guber, 2001) en las escenas cotidianas en las que se presenta el transporte y en los diversos eventos sociales que tienen lugar, y, dentro de las actividades de producción de datos se trabajará también con entrevistas en profundidad y focalizadas (Navarro, 2009) a partir de un muestreo intencional y bajo el criterio de saturación teórica.

II. ¿El viajar es un placer? Facilidades y dificultades de moverse en el transporte público urbano.

El viajar hacia los ámbitos de trabajo y/o estudio suele ser una actividad cotidiana, monótona y casi sistemática. Los usuarios desarrollan múltiples actividades además de estas mediante el uso del transporte público, con lo cual *el viajar* ocupa una parte muy importante en sus vidas. Todos los entrevistados coinciden en este aspecto. Asimismo, tanto estudiantes como trabajadores, hombres o mujeres, remiten su importancia -y su dependencia- del viajar en los transportes públicos, en tanto carecen de un vehículo propio o auto que los conduzca a destino.

Y...yo depende del transporte urbano para movilizarme a donde sea. No tengo auto y no se manejar de todas formas, así que yo colectivo, subte, tren, muy de vez en cuando, muy de vez en cuando, así que si quiero llegar a algún lado, tengo que recurrir al transporte público. Es que es muy importante para lo que sea que tenga que hacer. (Entrevistada n°3. 23 años. Estudiante de la carrera de Medicina. Se moviliza a Capital para estudiar y trabajar. Olivos, Vicente López).

En un caso en particular, se menciona la necesidad y una especie de “cariño” ligado por consiguiente, a las líneas de colectivo que la usuaria frecuenta.

Le tengo cariño pero no lo veo como una especie de ámbito medio especial para mí, es como...es algo que me sirve un montón y no podría moverme, es decir, no podría hacer nada en mi vida sin el colectivo, la verdad es que uno vive lejos de la zona donde está todo pero ...no sé, le tengo cariño pero no digo “es mi vida”(Risas), es como que en las líneas donde viajo yo le tengo como una suerte de amor(...) el colectivo en general tipo me da orgullo que sea argentino pero o sea...no es algo que me sea importante...o sea, es importante pero no a nivel de interior, ¿entendés? Es una necesidad que me agrada, tipo, hasta me divierte, pero no sé si significa mucho para mí... (Entrevistada n°4. 24 años. Estudiante de Ciencia Política. Se traslada a Capital para estudiar. Carece de vehículo propio. La Lucila, Vicente López).

Por otro lado, esta “dependencia” del transporte público suele hallarse eminentemente naturalizada y en general no evoca a un análisis muy profundo de los entrevistados. El transporte público suele verse como un medio para un fin específico. En el caso de algunos empleados jerárquicos que tienen vehículo propio, el empleo del transporte público es también una fuente de movilidad necesaria, sobre todo para movilizarse hacia zonas céntricas. Las facilidades y las comodidades que presentan el auto, son relegadas por el

“trastorno” que ocasiona estacionar el auto y pagar un estacionamiento, además de moverse con él hacia la Capital Federal desde el Conurbano Norte.

Dado que llegar a capital en auto a veces es un trastorno porque no tenés lugar para estacionar y sino tenés que pagar un estacionamiento, se te encarece, es un problema de costo y tiempo también. (Entrevistado n° 1. Empleado jerárquico y Jefe en empresa familiar. Posee vehículo propio. Trabaja en el Conurbano Norte pero acude esporádicamente a Capital por medio del transporte público. Olivos, partido de Vicente López.)

Positivo, es que primero que no manejás, manejar, nosotros que vamos al centro, manejar es una locura. Yo creo que manejar saca realmente lo peor de cada conductor, es...te pone tan mal, todo, el tránsito, los “avivados”, la falta de respeto por las señales lumínicas, de tránsito...eso sería lo bueno, que uno no maneja, y no estaciona el coche tampoco (...) mucha gente que yo conozco que va al centro, no usa su coche, porque el transporte público está andando bastante bien en la zona norte...no sabría decirte en otras zonas. (Entrevistado n°7. Empleado jerárquico y Jefe en empresa (no aclara). Solo usa el auto propio para moverse por la zona y no para ir al trabajo en Capital. La Lucila, Vicente López).

En este sentido, y retomando los argumentos del entrevistado n°7, el transporte público en el Conurbano Norte parece funcionar bastante bien de acuerdo con la visión de los entrevistados, tanto para hombres como para mujeres -estudiantes, trabajadores y empleados jerárquicos- en términos de regularidad y tiempo de espera tanto en los colectivos como en los trenes. En este último medio de transporte, se destacan las “mejoras” que se están realizando, sobre todo en las líneas Mitre de Olivos y Tigre, y con la línea 152 de colectivo.

Sino, el otro (colectivo) que tomo que es buenísimo, es el 152. Y ese tiene más aire, y los colectivos creo que son mejores. (Entrevistada n°6. Maestra. No se moviliza a Capital para trabajar. Carece de vehículo propio. La Lucila, Vicente López).

La verdad es que viene mejorando, viene mejorando bastante el tren, los últimos años había sido bastante malo, el estado de las vías era malo y todavía sigue siendo malo. Por eso los trenes no van a mucha velocidad. O a la velocidad a la que podrían ir. Pero bueno sí, el último año se hizo una fuerte inversión, ahora los trenes tienen aire acondicionado cuando uno viaja en verano es mucho más cómodo, son bastante amplios y no viajan, no se llena de tanta gente como antes porque tiene mejor frecuencia. La parte de trenes mejoró bastante. (Entrevistado n°10. 28 años. Economista en

prestigioso Banco. Se moviliza a Capital para trabajar en el tren Mitre Tigre, no sabe manejar y carece de vehículo propio. Acassuso, partido de San Isidro.)

Como se puede inferir, la segmentación de recursos y facilidades en los transportes públicos se vislumbra no sólo en torno a las diversas zonas del Gran Buenos Aires (Palma Arce, 2011), sino también dentro del Conurbano Norte mismo.

Sí, claramente la inversión en trenes se hizo primero en zona norte, y son muy superiores a los que hay en este momento en otras zonas. En zona sur principalmente. Aunque sé que eso está empezando a cambiar. (Entrevistado n°10. 28 años. Economista en prestigioso Banco. Se moviliza a Capital para trabajar en el tren Mitre Tigre, no sabe manejar y carece de vehículo propio. Acassuso, partido de San Isidro.)

Para los trabajadores que utilizan por ejemplo el Belgrano Norte, el tiempo de espera es mucho mayor, y a su vez también, la disponibilidad de recursos y facilidades es menor.

Ehh...el tren últimamente no anduvo muy bien. Estás esperándolo 20, 25 minutos (...) Y si yo me pongo a comparar con el tren Mitre, hay diferencias...todos deberíamos tener los mismos derechos. (Entrevistado n°11. 23 años. Boxeador. Posee vehículo propio que sólo lo utiliza en la zona para concurrir al trabajo e ir a entrenar. Para ir a Capital en casos puntuales, utiliza el tren. Munro, Vicente López).

Por otro lado, el desplazamiento desde el Conurbano Norte, más allá de ello, no suele vislumbrarse como dificultoso, sobre todo para los que se movilizan a sus trabajos o lugares de estudio por la zona y se encuentran cerca de alguna avenida. El promedio de tiempo de viaje es de 15 o 20 minutos aproximadamente en “horas pico”. En contraste, los entrevistados que se movilizan hacia la Capital Federal tienen un promedio de tiempo de viaje de 1 hora. Las zonas céntricas son vislumbradas como una lejanía, una suerte de “realidad paralela” con lo que sucede en el Conurbano Norte -si bien muchos de los entrevistados desarrollan sus estudios y sus actividades profesionales allí-. Los piquetes, las marchas, los paros y los cortes son mencionados frecuentemente sobre todo en mujeres, tanto trabajadoras como estudiantes.

En términos de quiénes sí se desplazan hacia la Capital:

Parece que cuando me lo tomo para ir a trabajar o para ir a la facultad cerca de mi casa pasa con mayor periodicidad, pero cuando tengo que volver del centro, tarda mucho más. Ehh...del centro siempre viene como más poblado, desde mi casa no porque está como bastante cerca de la terminal (...). Sí, sí. Muchas dificultades.... Dificultad de tráfico, y si salís a la mañana al trabajo, hay que tomar muchas precauciones para poder llegar a tiempo...bueno, cualquier paro (...) (Entrevistada n°3. 23 años. Estudiante de la carrera de Medicina. Se moviliza a Capital para estudiar y trabajar. Olivos, Vicente López).

Si hay marchas, o hay actos, siempre hay cierta movilización en la sociedad argentina, sobre todo en Capital (...) (Entrevistada n°8. 23 años. Estudiante de Relaciones Internacionales. Se moviliza a Capital para estudiar. Carece de vehículo propio. Martínez, San Isidro).

Sin embargo, las mujeres son las que menos “padecen” estas travesías. Más allá de la necesidad de usar el transporte público, de las ventajas y las desventajas que pueden resultar esperar tanto el colectivo como el tren, así como el desplazamiento en climas cálidos o lluviosos, *el viajar* adquiere siempre para ellas un carácter placentero, ya sea porque les permite desarrollar alguna actividad concreta (en el caso de las estudiantes, aprovechar para leer), ya sea porque la travesía por el “paisaje urbano” recrea la vista y permite indagar acerca de las relaciones y las interacciones sociales que se erigen en el transporte público. Los hombres por el contrario, perciben en contraste que el viajar es una pérdida de tiempo, y, en sus propios términos, “un fastidio”. Aquí no sólo podríamos ligarlo con las diversas concepciones que los sujetos tienen del tiempo, ya sea en el caso de los hombres que consideran el viajar como un tiempo muerto y en las mujeres -sobre todo estudiantes- una forma de “hacerlo rendir”.

Me molesta muchísimo, lo que se demora en contraste con antes, es medio odisea...ya sea en el tren y el colectivo, hay muchísima gente, para ir al centro, no era tanto tiempo el que perdías...el colectivo es mortal, te repito...se están construyendo muchas cosas, el Metrobús, el subte...está bien, es una inversión a futuro, va a ser mucho mejor, pero mientras es un caos (Entrevistado n°7. Empleado jerárquico y Jefe en empresa (no aclara). Solo usa el auto propio para moverse por la zona y no para ir al trabajo en Capital. La Lucila, Vicente López).

No, yo los traslados los vivo bien, los vivo mucho mejor ahora sinceramente con los trenes nuevos porque ya era un castigo total tomar los otros, y bueno lo vivo bien porque no me molesta el transporte público, de hecho me gusta ver lo que le pasa a la gente, desde un lugar más de analizar

como las dinámicas (...) (Entrevistada n°8. 23 años. Estudiante de Relaciones Internacionales. Se moviliza a Capital para estudiar. Carece de Vehículo propio. Martínez, San Isidro).

(...) la verdad es que me re gusta viajar. Tipo, es un tiempo que uso, no es un tiempo perdido para mí, entonces...es algo que me sirve (...) (Entrevistada n°4. 24 años. Estudiante de Ciencia Política. Se traslada a Capital para estudiar. Carece de vehículo propio. La Lucila, Vicente López).

Las dos mujeres que trabajan en la zona por el contrario, dejan a entrever que si viajaran al centro, el viajar sí sería más tedioso en lo que respecta a la espera del colectivo, como al tiempo mismo del trayecto.

No...No tengo problemas. La verdad que... ¿algo malo? No...porque es corto el recorrido, no es larga la espera. No, la verdad es que si fuera largo el trayecto, ahí sí te diría. Porque me pasado de tomar el 60 para ir al centro, volver en el 60 y que pare, pare y pare...y vos sentís que no avanza y ahí sí que se me hacía muy pesado y me ha llegado a pasar hace muchos años, que me bajaba mareada. No era un tema de edad, era un tema de dar vueltas (...) (Entrevistada n°6. Maestra. No se moviliza a Capital para trabajar. Carece de vehículo propio. La Lucila, Vicente López).

En este marco, los hombres argumentan que quiénes menos toleran viajar en el transporte público son las mujeres debido a cierta “fragilidad” física, las dificultades que se presentan a la hora de para desplazarse con carteras y bolsos, el “acoso” o el “roce” en las “horas pico” y cierta molestia hacia el consumo de drogas, sobre todo en el furgón del tren.

Yo creo que es más fácil para el hombre, no es tanto problema viajar apretado pero para la mujer...viajar apretado...puede afectar, no se...su pudor...lo ideal sería que todo el mundo viajara sentado, pero eso es imposible (...) (Entrevistado n°7. Empleado jerárquico y Jefe en empresa (no aclara). Vive en el Conurbano Norte y solo usa el auto propio para moverse por la zona y no para ir al trabajo en Capital. La Lucila, Vicente López).

Y las mujeres son como más. No sé cómo decirlo...les baja la presión y bueno el contacto que se yo...no es por discriminar, ¿no? Pero algunos que vuelven de una planta o de la construcción de Liniers o así que hacen largas distancias y entre el calor y todo y al estar todos amontonados. Me parece que las mujeres son como más quejas (Risas) (Entrevistado n°9. 21 años. Trabajador en un laboratorio. No se moviliza a Capital para trabajar. Carece de vehículo propio. Munro, Vicente López).

(Piensa) no sé, pienso cuando viajás en los espacios dónde dejás las bicicletas...ahí en el furgón, nosotros no tenemos problema, pero a veces vos ves mujeres solas o con chicos y ves que se quejan o que buscan abrir una ventana por el humo (Mirada cómplice). (Entrevistado n°11. 23 años. Boxeador. Posee vehículo propio que sólo lo utiliza en la zona para concurrir al trabajo y a entrenar. Para ir a Capital en casos puntuales, utiliza el tren. Munro, Vicente López).

En contraste, las mujeres, alegan que quiénes se ven más vulnerados en el trayecto de un viaje no son las mujeres *per se* sino las mujeres embarazadas o con niños pequeños y personas con capacidad reducida y que en síntesis, tanto hombres como mujeres tienen el mismo derecho a sentarse y a disponer de las facilidades del transporte público.

En este sentido, la entrevista n°3 lo resume concretamente:

(..) pero bueno todos tienen derecho a sentarse, sea hombre o mujer, yo solo hablo de alguien que está en dificultades de moverse y de estar en una situación física que no está para bancarse algún viaje parado...o a lo mejor alguna señora embarazada, o con nenes (...) (Entrevistada n°3. 23 años. Estudiante de la carrera de Medicina. Se moviliza a Capital para estudiar y trabajar. Olivos, Vicente López).

En tanto el transporte público constituye un escenario propicio dónde las acciones y las prácticas adquieren sentido, es necesario analizar las actividades que los usuarios llevan a cabo durante su trayecto y las interacciones que se gestan dentro y en las zonas de espera de los transportes públicos, así como las diversas situaciones de cooperación y conflicto que han presenciado en el marco de su experiencia. Los viajes serán entonces entendidos como experiencias vividas, interacciones entre personas y grupos, y modos de habitar y negociar lo que sucede a lo largo de los mismos (García C., 1996).

III. Entre la experiencia y el quehacer en el traslado urbano.

En términos de García Canclini (1996), "una buena parte de las tácticas para aligerar los viajes consiste en hacer, entre tanto, otra actividad" (1996: 154). A la hora de indagar acerca de las prácticas recurrentes dentro del transporte público urbano, tanto trabajadores como estudiantes -de ambos sexos- mencionaron la lectura de libros o apuntes (en el caso de los estudiantes), así como el uso de artefactos tecnológicos para escuchar música y el celular. En este aspecto la confluencia de la tecnología con la lectura, sobre todo en los

trenes, se corresponde mayoritariamente con el perfil de los empleados jerárquicos. En el caso de las estudiantes mujeres, prolifera como se mencionó brevemente en el apartado anterior, una especie de disfrute en el observar el paisaje urbano y las situaciones sociales que se gestan dentro del transporte público, así como en las zonas de espera de los mismos. Por otro lado, este tipo de interacción visual puede verse vetado por ciertas reglas sociales o “de juego”. Erving Goffman afirma que la distracción cortés es la más importante de las técnicas que hacen posible la vida en una ciudad, la vida entre extraños. Esta consiste en simular que uno no ve ni oye; o por lo menos en asumir dicha postura y, por sobre todo, que a uno no le importa lo que los demás hacen. La distracción cortés se expresa cabalmente en la evitación del contacto visual (Bauman, 1994).

Ahh sí, pero igual es como una regla social que no se puede mirar a alguien durante mucho tiempo en el colectivo porque queda medio psico (Risas), porque aparte te das cuenta. Si mirás a alguien ehh... no sé, 3 segundos, es como que no sea taaaan obvio (Risas) (Entrevistada n°4. 24 años. Estudiante de Ciencia Política. Se traslada a Capital para estudiar. Carece de vehículo propio. La Lucila, Vicente López).

Esta delgada línea entre la interacción y la indiferencia absoluta, se ve constantemente soslayada en todas las entrevistas realizadas. Constantemente se asume que cada sujeto tiene sus preocupaciones, sus asuntos personales que resolver y a menos que la interacción se lleve a cabo con personas “conocidas”, amigos/as o vecinos, el transporte es muy poco propicio para una interacción de tipo espontánea.

Como sostiene el entrevistado n°7 cuando le pregunté acerca de las escenas de cooperación más frecuentes y cotidianas:

En un punto extremo sí, si alguien se va a caer, nos lanzamos todos para que no se caiga, pero a ese punto, hay desinterés...cada cual va asumido en sus problemas, no hay interacción visual, por otra parte es complicado (Risas)... la casa, los chicos, el trabajo...no es una vida fácil hoy en día en la Argentina, todo el mundo tiene miedo a perder el empleo, miedo a que lo roben, miedo a que la plata no le alcance, varios miedos...no es una sociedad fácil...nadie se siente cómodo, ni respaldado, tiene sus incertidumbres...porque acá se dice que esto es para siempre y mañana las cosas cambian. Por más empeño que uno le ponga, eh...Antes cuando yo era chico, la consecuencia de una vida de trabajo, era que tenías una seguridad absoluta, si vos trabajabas era que ibas a

tener la educación de tus hijos paga, el sistema de sanidad cubierto...era una consecuencia natural. Vos trabajabas e ibas a tener acceso a una serie de servicios esenciales, hoy en día en una familia no es así, el hombre vive en ascuas, ¿viste? (...) (Entrevistado n°7. Empleado jerárquico y Jefe en empresa (no aclara). Solo usa el auto propio para moverse por la zona y no para ir al trabajo en Capital. La Lucila, Vicente López).

Por el contrario, en las zonas de espera, la interacción visual y verbal se torna un poco más frecuente, más no por ello muy intensa. En general suele asociarse con apreciaciones vinculadas a la regularidad del transporte, el tiempo de espera, el clima, o para “ayudar” a alguien que está perdido y/o desorientado. En este contexto de escasa interacción, los escenarios de cooperación que a menudo se mencionan son los de justamente indicar la parada de colectivos (en las zonas de espera) y ceder el asiento dentro del transporte público. Para el entrevistado n°9 de hecho:

Los argentinos somos bastante solidarios, sí, si...sube alguien en silla de ruedas, a una señora se le cede el asiento...la mayoría lo hace...embarazadas con chicos...en general sucede eso. (Entrevistado n°9. 21 años. Trabajador en un laboratorio. No se moviliza a Capital para trabajar. Carece de vehículo propio. Munro, Vicente López).

Las escenas de cooperación a menudo se mencionan también con determinados valores como la “solidaridad” y la “juventud”. Las estudiantes mujeres reivindican así, el papel de los jóvenes dentro del transporte público y en las zonas de espera, así como algunas escenas de conflicto inherentes con los usuarios de otras generaciones.

porque acá en muchos casos la gente grande se queja de los jóvenes, de la juventud pero por lo general somos los de 10 y algo, 20 y algo los que cedemos el asiento, y no los de 40 y pico o 30 y pico o 50 y pico, porque por ahí están todos los asientos ocupados y demás con gente que sé que vienen de trabajar, que trabajan hace más de 20 años, pero de repente se sube un abuelito de 90 años que yo he visto y por más de que vos tengas 45 años, hayas laburado 25 años, te tenés que parar igual, ¿entendés? (Risas) el viejo laburó 60, ¿entendés? Y no lo hacen (...) veo mucha gente grande que tira papeles por la ventana o botellas directamente, y sinceramente no veo muchos chicos que hagan eso...en ese sentido no vamos a hacer generalizaciones tampoco porque ya sabemos que no son buenas pero me parece que justamente por las generalizaciones hay que tener más cuidado a la hora de hablar de “LA juventud” como masa amorfa que está bastante perdida (Risas), descarriada en esta Argentina. (Entrevistada n°8. 23 años. Estudiante de Relaciones

Internacionales. Se moviliza a Capital para estudiar. Carece de vehículo propio. Martínez, San Isidro).

(...) pero bueno las embarazadas o la gente mayor que pasen cuando quieran, pero hay señoras que se toman como atribuciones que tienen que pasar y ni siquiera te dicen “gracias”, y eso te jode un toque porque más allá de que es algo que tenés que hacer, es una muestra de respeto hacia el otro pero ya lo dan por hecho. (Entrevistada n°4. 24 años. Estudiante de Ciencia Política. Se traslada a Capital para estudiar. Carece de vehículo propio. La Lucila, Vicente López).

Por último, las escenas de conflicto que se presentan en los hombres tanto trabajadores como estudiantes -por oposición a las mujeres- tienen que ver esencialmente con la interacción gestada con los choferes de colectivo. En el caso de las mujeres, la interacción con los choferes -aunque breve y apática- no es mencionada como una fuente de conflicto.

(...) Los “tipos” son maleducados, están todo el día en la calle y manejan mal, pasan el semáforo en rojo, aceleran, les tiran el colectivo a los peatones...si querés un cierre, son unos reverendos hijos de puta. (Entrevistada n°5. 25 años. Licenciado en Administración de Empresas en una empresa de finanzas. No se moviliza a Capital para trabajar, pero sí para concluir sus estudios de posgrado. Carece de vehículo propio. Olivos, Vicente López).

Hay algunos colectiveros que son un poco rigurosos con el tema de, me olvidé de cargar la SUBE, sube alguien, y dice: “me olvide de cargar la SUBE, ¿puedo pedirle a alguien para que me saque el boleto y yo le doy el efectivo?”, y muchos dicen que sí. Otros exigen con que la SUBE es personal, y es un registro. Es como el seguro que sacaste el boleto del colectivo, vos no tenés registro, sucede un accidente, a ver el registro del señor que subió y no este no tenía SUBE, entonces muchos son rigurosos en ese punto. Está bien, es un tema de seguridad. La verdad que sí, hay que tenerlo en cuenta. Y eso es lo que últimamente vi. (Entrevistado n°9. 21 años. Trabajador en un laboratorio. No se moviliza a Capital para trabajar. Carece de vehículo propio. Munro, Vicente López).

Un solo testimonio mencionó en la línea Belgrano Norte que es frecuente que los usuarios se suiciden, pero tanto los hombres como las mujeres no suelen mencionar escenas de conflicto dentro del tren. Los robos o arrebatos son también escasamente mencionados en las entrevistas. Tanto hombres como mujeres -estudiantes y trabajadores- aluden no haberlos experimentado personalmente. Si bien consideran que el transporte público es un

lugar propicio para “hacerse de algo ajeno”, las posibilidades de experimentar un robo tienen que ver bajo su percepción con la zona por la cual el transporte público se mueve, con lo cual el Conurbano Norte se presenta aquí en contraste, como una “zona segura”:

El viaje en colectivo depende de la zona, porque si bien no afecta el servicio, tiene sí que ver con los robos, los arrebatos, y afecta a la comodidad, porque así tenés todas las chances de que te roben, te manoteen algo.... (Entrevistada n°5. 25 años. Licenciado en Administración de Empresas en una empresa de finanzas. No se moviliza a Capital para trabajar, pero sí para concluir sus estudios de posgrado. Carece de vehículo propio. Olivos, Vicente López).

En este sentido la entrevistada n°8 argumenta:

Bueno me pasó una vez que iba leyendo colgada de una mano, con el diario doblado en cuatro y el tren estaba estallado, y... me pasó que iba con una cartera con una billetera adentro y me faltó cuando me bajé del tren, pero no me enteré. Calculo que me habrán robado (Risas), yo iba leyendo el diario muy muy tranquila porque aparte nunca sufrí un robo en toda mi vida, así que no, en el 314 y en l64 voy re tranquila, voy sentada, así que no, no hay forma. Pero no, no me pasado y tampoco he visto. Y no voy con miedo, para nada. (Entrevistada n°8. 23 años. Estudiante de Relaciones Internacionales. Se moviliza a Capital para estudiar. Carece de vehículo propio. Martínez, San Isidro).

IV. Reflexiones finales

A partir de la corriente ponencia se ha intentado sistematizar gran parte de las entrevistas que se están llevando a cabo en el marco de un plan de trabajo que no sólo comprende el uso del transporte público en el Conurbano Norte, sino también el traslado mediante el auto dentro de la zona, y hacia Capital Federal. Se ha pretendido además acotar la temática a presentar, y plasmar y contribuir académicamente en la vacancia teórica que existe -en el ámbito de las disciplinas sociales-, en lo que respecta a la relación establecida de los medios con los usuarios o los efectos que los transportes tienen sobre los viajeros.

A grandes rasgos, podríamos concluir que el viajar ocupa temporalmente gran parte de las vidas de los usuarios, no solo cuando estos realizan sus diligencias cotidianas vinculadas con el trabajo y el estudio, sino también en sus actividades de ocio, recreación, y paseo. Con lo cual si bien para muchos entrevistados o entrevistadas, viajar es únicamente una necesidad o un medio para un fin específico, reconstruir el sentido de la importancia

que adquiere el transporte público mediante este trabajo, permite dar cuenta del mismo como un pilar básico para la vida, para estar dónde hay que estar, para cumplir con obligaciones, con los deberes, con los quehaceres, para estar en constante movimiento y para también lidiar con las problemáticas cotidianas del vivir en la sociedad moderna, sobre todo en las grandes ciudades. Y aquí es dónde el transporte urbano adquiere gran relevancia, sobre todo porque este puede ser un servicio confiable para disminuir esas mismas incertidumbres, esos mismos miedos de “vivir en ascuas” del propio sujeto.

En términos de Bauman (2005), la búsqueda de la felicidad se ha transformado en una aspiración ilustrada para el conjunto del género humano en deseo individual. Y en una búsqueda activa más que en una circunstancia estable, porque si la felicidad puede ser un estado, sólo puede ser un estado de excitación espoleado por la insatisfacción. Por ello, el exceso en los bienes de consumo nunca será suficiente. Si bien bajo la percepción de los usuarios del transporte público en el Conurbano Norte el mismo funciona bastante bien, se están haciendo mejoras en lo que respecta al servicio y la regularidad y la instalación de ciertas facilidades como el “aire acondicionado”, y en contraste con otras zonas del Conurbano bonaerense se hacen mayores inversiones en los trenes de la zona, aún se argumenta bajo estos testimonios que “queda mucho por hacer” para que el (...) *transporte sea más rápido y eficiente* (Entrevistado n°10. 28 años. Economista en prestigioso Banco. Se moviliza a Capital para trabajar en transporte público, no sabe manejar y carece de vehículo propio. Acassuso, partido de San Isidro.)

En este aspecto, no sólo se vislumbra en términos de Palma Arce (2011) que los recursos de movilidad no se encuentran distribuidos homogéneamente entre los habitantes del Conurbano Bonaerense (margen de tiempo para la contingencia de la movilidad, problemas en la frecuencia de los servicios, paros de las empresas concesionarias de transporte, entre otros), sino que los mismos habitantes se preocupan únicamente por sus propios medios de transporte; por los que ellos tienen acceso -si bien a la hora de reflexionar sobre la situación del transporte público en otras zonas del Conurbano adhirieron a esta idea de escasos recursos de movilidad, o alegaron desconocer lo que sucede en esas “realidades”-. Esta individualidad propia de nuestros tiempos, debe ser entonces analizada no sólo en términos microsociales y en las condiciones específicas de movilidad, encuentro e interacción que se

establecen el transporte público en el Conurbano Norte, sino en términos finalmente del lazo social “líquido” que caracteriza el vivir y el relacionarse en la ciudad contemporánea.

Bibliografía

- Bauman, Zygmunt (1994).** *Pensando Sociológicamente*. Buenos Aires: Nueva Visión
- (2005). *Modernidad líquida*. Buenos Aires, Ed.: Fondo de Cultura Económica.
- García Canclini, Néstor (1996).** *La ciudad de los viajeros. Travesías e imaginarios urbanos: México 1940-2000*. Fondo de Cultura Económica/UAM, México.
- Geldstein, R. y Bertoncetto, R. (Coord.) (2006).** *Aspectos demográficos y sociales de los accidentes de tránsito en áreas seleccionadas de la Argentina. Buenos Aires. Diagnósticos y aportes para el diseño de políticas y programas de prevención*. Comisión Nacional de Programas de Investigación Sanitaria (CONAPRIS), Ministerio de Salud y Ambiente de la Nación.
- Geldstein, Rosa N.; Di Leo, Pablo Francisco y Ramos, Silvina (2011).** “Género, violencia y riesgo en el tránsito: la dominación masculina en los discursos de automovilistas de la ciudad de Buenos Aires”. *Physis* [online], vol.21, n.2, pp. 695-720.
- Geertz, Clifford (1987).** *La interpretación de las culturas*, Barcelona, Gedisa.
- Guber, Rosana (2001).** *La etnografía, método, campo y reflexividad*. Bogotá: Grupo Editorial, Norma.
- Margulis, Mario (2009).** *Sociología de la Cultura: conceptos y problemas*. Buenos Aires, Biblos.
- Navarro, Alejandra (2009).** “Capítulo 5”. En: *La entrevista: el antes, el durante y el después*.
- O'Donnell, Guillermo (1983).** “Democracia en la Argentina: micro y macro”. University of Notre Dame, Notre Dame.
- (1984). *¿Y a mí qué me importa? Notas sobre sociabilidad y política en Argentina y Brasil*. CEDES, Buenos Aires.
- Palma Arce, Carolina (2011).** “¿Viajar para trabajar o trabajar para viajar? La movilidad cotidiana de trabajadores del conurbano bonaerense en la RMBA”, *Novedades CEIL N°22*, julio URL. Disponible en :<http://www.ceil-conicet.gov.ar/divulgacion/articulo-del-mes/viajar-para-trabajar-o-trabajar-para-viajar-la-movilidad-cotidiana-de-trabajadores-del-conurbano-bonaerense-en-la-rmba-carolina-palma-arce/>
- Toledo, Ricardo Luis (2012).** *Sociología del tránsito*. La Plata: Ediciones Al Margen.
- Wright, Pablo; Moreira, Verónica; y Soich Darío (2007).** “Antropología vial: símbolos, metáforas y prácticas en el “juego de la calle” de conductores y peatones en Buenos Aires”. Trabajo presentado en el Seminario del Centro de Investigaciones Etnográficas, Universidad Nacional de San Martín.