

# Espacios del fluir

## Vivencias de lo urbano en el transporte público de pasajeros

Por Karina León Cavallo

---

Licenciada en Comunicación Social, UNR (kar\_lec@hotmail.com / kleoncavallo@gmail.com)

---

### SUMARIO:

El presente artículo apuesta a reflexionar sobre esa experiencia propia de la vida en las ciudades modernas, que implica el uso de medios de transporte de pasajeros como el colectivo, el subte, el tren, en tanto experiencia novedosa del ámbito urbano en la modernidad, indagando las implicancias que la experiencia ha tenido en lo subjetivo.

Abordando lo urbano en relación a la dinámica de "flujos" y "lugares" que implica, estos espacios móviles aparecen como lugares habitados de forma transitoria, adquiriendo este habitar ciertos rasgos particulares.

Cada vagón de tren o subte, cada colectivo, que circula a través de las vías de una ciudad, es un cuerpo de cuerpos, en el que aún hoy se reproduce esa experiencia que señalara Simmel, a través de la cual nos miramos sin hablarnos, pero en la que cada vez más quienes transitan estos espacios móviles se constituyen en nodos de intersección de otras redes, que hacen que este cuerpo de cuerpos se abra a conexiones con otros que transitan la misma ciudad o incluso otras ciudades del globo, perdiéndose en este espacio de lo urbano generalizado.

### DESCRIPTORES:

Ciudad, Modernidad, Transporte, Flujos y Lugares, Subjetividad

### SUMMARY:

This article aims to reflect on that typical experience of modern city life, which involves the use of collective passenger transport such as bus, subway, train, as a new urban experience in modernity, and investigates the implications that this experience has had to subjectivity.

Analyzing the urban experience in relation to the dynamics of "flows" and "places" which it involves, these mobile spaces emerge as places temporarily inhabited, acquiring some particular features.

Each train or subway wagon, each bus, that flows through the city roads, is a body of bodies, in which still today the experience that Simmel noted -in which we look at each other without speaking-, takes place. Nowadays, people who go through these mobile spaces are increasingly becoming intersection nodes of other networks, opening this body of bodies to connections with others who move through the same city or even other cities around the globe, losing themselves in this widespread urban space.

### DESCRIPTERS:

City, Modernity, Transport, Flows and Places, Subjectivity



"La escritura corporal recorre ciudades que se presentan como libros"

Oliver Mongin

"Un día empecé a sentir algo en el metro... yo me había tomado el metro en la estación Saint-Michel y en seguida me puse a pensar en Lan y los chicos, y a ver el barrio... si me pongo a contarte todo lo que vi no lo vas a creer porque tendría para rato... Dos minutos y te he contado un pedacito nada más. Si te contara todo lo que les vi hacer a los chicos... también le oí a mi vieja una oración larguísima... de repente siento que el metro se para y yo me salvo de mi vieja y Lan y todo aquello, y veo que estamos en Saint Germain-des-Prés, que queda justo a un minuto y medio de Odeón... Apenas un minuto y medio por tu tiempo... por el del metro y el de mi reloj, malditos sean. Entonces, ¿cómo puede ser que yo haya estado pensando un cuarto de hora, eh Bruno? ¿Cómo se puede pensar un cuarto de hora en un minuto y medio?... Sólo en el metro me puedo dar cuenta porque viajar en el metro es como estar metido en un reloj. Las estaciones son los minutos, comprendes, en ese tiempo de ustedes, de ahora; pero yo se que hay otro... si yo pudiera vivir como en esos momentos... entonces... no solamente yo sino esa y tú y todos los muchachos, podrían vivir mil veces más de lo que estamos viviendo por culpa de los relojes, de esa manía de minutos y de pasado mañana"<sup>1</sup>.

Las reflexiones que Cortázar nos acerca a través de la voz de Johnny, este saxofonista bohemio que protagoniza *El perseguidor*, dan cuenta de una experiencia que, hecha realidad desde la ficción literaria, se hace posible, y en primer instancia imaginable, justamente a partir del desarrollo técnico que implicó la aparición de un medio de transporte moderno como lo es el metro o subterráneo.

Si bien la preocupación que ronda al Johnny Carter de Cortázar gira en torno al tiempo y los modos en que

podemos vivenciarlo más allá del tiempo cronológico, esta referencia temporal resulta significativa para pensar la experiencia que ha implicado en la modernidad el desarrollo y expansión de estos nuevos modos de desplazarse dentro de la ciudad y entre ciudades, como lo han sido los medios de transporte público de pasajeros. Más adelante volveremos sobre el tema de la vivencia de la temporalidad.

El presente artículo apuesta a reflexionar sobre esa experiencia propia de la vida en las ciudades modernas, que implica el uso de medios de transporte como el colectivo, el subte, el tren, en tanto experiencia novedosa del ámbito urbano en la modernidad.

La ciudad es, fundamentalmente, un espacio de cruces. La concentración poblacional que dio lugar a las grandes urbes modernas, fue motorizada por el desarrollo del comercio, y en relación a ello, la dinamización de los movimientos fue caracterizando cada vez más estos conglomerados de gente. Es posible, pues, pensar lo urbano, siguiendo a Mongin, en relación a la dinámica de los "flujos" y los "lugares".

Deleuze y Guattari afirman en *Mil mesetas*, que "la ciudad está en correlación con la carretera. Sólo existe en función de una circulación y de circuitos; es un punto destacable dentro de los circuitos que la crean o que la ciudad ha creado. Se define en términos de entradas y salidas, es necesario que algo entre en ella y que algo salga de ella. Representa un umbral de desterritorialización"<sup>2</sup>. Nos encontramos, entonces, ante un espacio en el que se hacen posibles una gran cantidad de encuentros -así como de desencuentros-. La urbe tiene un alto potencial de circulación, que la constituye en un ámbito catalizador, que abre posibilidades permanentemente, puesto que habilita múltiples encuentros, sean pautados o azarosos.

Sobre el fenómeno urbano puede posarse una mirada que alumbre distintas dimensiones, como si el cuerpo de la ciudad, fuera varios cuerpos en uno. "La ciudad

como experiencia urbana es polifónica. Es ante todo una experiencia física, el deambular del cuerpo en un espacio donde predomina la relación circular entre un centro y una periferia. La experiencia urbana es luego un espacio público donde los cuerpos se exponen y donde puede inventarse una vida política mediante la deliberación, las libertades y la reivindicación igualitaria. Pero la ciudad es también un objeto que se mira, la maqueta que tienen ante sus ojos el arquitecto, el ingeniero y el urbanista, una construcción y hasta una maquinaria, sometida de entrada a los flujos de la técnica y a la voluntad de control del Estado”<sup>3</sup>.

Focalizando en esa primera dimensión de la experiencia urbana, la ciudad se nos aparece como un territorio poblado, recorrido incesantemente por millares de cuerpos, que trazan recorridos diversos, cuyas rutas pueden cruzarse o no. Actualmente, esos flujos de personas realizan su peregrinaje diario a través de diversos medios. A pie, en vehículos particulares, o a través de medios de transporte público. El metro, el autobús o colectivo, el tren, el tranvía, son espacios en los que esta dinámica de flujos y lugares asume un carácter particular, en tanto los pasajeros constituyen cuerpos en tránsito. El transporte está caracterizado por el fluir, pero al mismo tiempo, en cada uno de estos espacios -subte, colectivo-, hay algo del orden de la permanencia, algo vinculado al hecho de habitar un lugar, si bien ese habitar, es por definición transitorio. Y este habitar transitorio tiene implicancias subjetivas.

En “El reino de lo urbano y la muerte de la ciudad” Françoise Choay despliega, entre otros aspectos vinculados al desarrollo urbano, el papel que la técnica ha desempeñado en la conformación de la ciudad moderna. La presenta como el “deus ex machina que mueve los hilos del teatro urbano”, pero párrafo siguiente aclara, “sabemos que la ciudad es un fenómeno demasiado complejo para que pueda ser pensado en términos de cadenas causales simples”<sup>4</sup>.

Luego, esta historiadora de lo urbano propone tres

grandes ejes de innovación técnica que entre fines del siglo XIX y el siglo XX han sido centrales en el proceso de transformación de las ciudades europeas. En primer lugar los desarrollos en materia de construcción, luego en materia de transporte y por último en relación a las telecomunicaciones.

Así, pues, el desarrollo del transporte es uno de los ejes principales que han dotado a la ciudad del perfil que ha adoptado en este último tiempo. “A partir de 1850, el tren, que permite a la sociedad occidental el acceso a una movilidad en masa sin precedentes, se convirtió en el factor más potente de densificación de las ciudades. Más tarde, a fines de siglo, secundado por el tranvía, y el metro, el tren contribuyó de nuevo a su expansión. A partir de los años treinta, el automóvil devolvió a las redes viarias el papel perdido en la expansión de las ciudades e incrementó aún más la movilidad general, mientras la aeronáutica contribuía a fijar los grandes nudos urbanos”<sup>5</sup>.

El desarrollo de los medios necesarios para la circulación masiva y cada vez más acelerada de las personas a través del espacio, es pues, uno de los rasgos centrales del desarrollo urbano. Pero tal como expone esta misma autora, este desarrollo no pasa únicamente por lo técnico -en un sentido materialista reduccionista que despojaría a la máquina de todo lo social y humano que la atraviesa-, sino que este desarrollo técnico implica en sí mismo una transformación de los modos de relaciones sociales que se hacen posibles a partir de estas innovaciones. “La ciudad convierte las aceras y los jardines en un teatro de relaciones sociales inéditas: aleatorias, anónimas, cosmopolitas”<sup>6</sup>. En consonancia con ello, Oliver Mongin sostiene que “la ciudad es una mezcla de lo mental y lo edificado, de lo imaginario y lo físico. Remite a la vez a la materia, al armazón y a las relaciones que se dan entre los individuos que, coincidiendo en mayor o menor medida, llegan a constituir o no un sujeto colectivo”<sup>7</sup>.

Siguiendo esta línea de indagación, podemos in-

terrogarnos acerca del modo de relación social y el tipo de experiencias que se hacen posibles a partir de la expansión de este nuevo tipo de transporte. En relación a esto y a la incidencia que estas nuevas experiencias implican a nivel sensorial, Georg Simmel dio cuenta del rol central que la mirada adquirió en las interacciones propias de la vida urbana y cómo esto puede advertirse en relación al transporte público. “Antes del desarrollo que adquirieron los autobuses, los trenes, los tranvías, en el siglo XIX, la gente no tenía la ocasión de poder, o de deber, mirarse recíprocamente durante minutos y horas, de manera continua y sin hablarse. Los medios modernos de transporte ofrecen únicamente al sentido de la vista, con mucho, la mayor parte de todas las relaciones sensoriales entre hombres”<sup>8</sup>.

Así, Simmel refiere también a estas particularidades de la dimensión sensorial propia de la vida en las ciudades modernas en Las grandes urbes y la vida del espíritu, donde afirma que la gran urbe “produce ya en los fundamentos sensoriales de la vida anímica... una profunda oposición frente a la pequeña ciudad y la vida de campo, con el ritmo de su imagen senso-espiritual de la vida que fluye más lenta, más habitual y más regular”<sup>9</sup>. El ritmo de las interacciones urbanas produce modificaciones en los modos de percibir, que llevan a que la experiencia de vivir en la ciudad implique un posicionamiento subjetivo que, si bien hoy<sup>10</sup> nos resulta habitual o “normal”, al ser contrastado con los modos de vida propios de espacios menos densos poblacionalmente, puede advertirse como un modo de percibir entre otros posibles.

Más adelante continúa reflexionando Simmel, “en la densísima muchedumbre de la gran ciudad... la cercanía y la estrechez corporal hacen tanto más visible la distancia espiritual... [lo cual implica] no sentirse en determinadas circunstancias en ninguna otra parte tan solo y abandonado como precisamente entre la muchedumbre urbanita”<sup>11</sup>.

Esta soledad en la muchedumbre, ese distanciamiento inevitable que se impone al habitante de la ciudad con relación al otro extraño pero físicamente cercano, es el que permite a Johnny, volviendo al relato de Cortázar, abandonarse a la introspección entre medio de la multitud que puebla un espacio como el metro, volcarse a sus recuerdos y perderse en una reflexión que puede tildarse de metafísica, pero que se erige sobre una observación de corte sociológico o antropológico, pues la reflexión que sobre el tiempo hace Johnny, parte de la observación de que “viajar en el metro es como estar metido en un reloj”. El subterráneo -como el tren, el autobús, o la mayoría de los espacios de la vida urbana moderna-, está delimitado por una estricta organización cronológica, que pauta las interacciones de los cuerpos que lo recorren.

Podría pensarse en las reflexiones de Johnny en el metro de París, publicadas por primera vez por Cortázar en 1959, como una suerte de prelude al ensayo antropológico que casi 30 años después haría Augé a través de su libro *El viajero subterráneo*. Un etnólogo en el metro. Augé encuentra en el metro una metáfora de la sociedad occidental del momento, que va hilvanando a partir de impresiones y experiencias subjetivas de sus propios recorridos por el metro parisino. Así, sostiene al finalizar el ensayo, “cada sociedad tiene su metro, impone a cada individuo itinerarios en los cuales aquél experimenta singularmente el sentido de su relación con los demás”<sup>12</sup>. Observar la dinámica que describen los cuerpos que circulan por el subterráneo, contribuye a “comprender cómo el sentido de la vida individual nace de las coacciones globales que son las de toda vida social”<sup>13</sup>.

Es pues, este carácter de espacio codificado socialmente, a través de horarios rígidamente establecidos -horarios que pautan ese tiempo que el protagonista de *El perseguidor* reconoce al perderse dentro de un vagón del metro-, el que aparece como contrastante con el hecho de que en el subte, cada persona traza

un recorrido singular. "No hay nada tan individual, tan irremediamente subjetivo como un trayecto en particular en el metro... y sin embargo nada es tan social como semejante trayecto, no sólo porque se desarrolla en un espacio-tiempo sobrecodificado sino también y sobre todo porque la subjetividad que en él se expresa y que lo define en cada caso (todo individuo tiene su punto de partida, sus combinaciones y su punto de llegada) forma parte integrante, como en todas las demás, de su definición como hecho social" <sup>14</sup>.

Espacio paradójico, en este sentido, el metro alberga lo social, codificado, que se impone al individuo, así como da lugar a la expresión de lo singular. "Las líneas del metro, como las de la mano, se cruzan; no sólo en el plano donde se despliega y se ordena la urdimbre de sus recorridos multicolores, sino también en la vida y en la cabeza de cada cual" <sup>15</sup>. Además de dar lugar a las singularidades, este medio de transporte, aparece como una especie de maquinaria desbordante, que ofrece al individuo posibilidades que, en función de la abundancia, se muestran ante la imaginación como ilimitadas, infinitas. "Los caminos del metro, como los del Señor, son impenetrables: uno no cesa de recorrerlos" <sup>16</sup>.

Augé se interroga también, sobre aquello que los pasajeros pueden compartir, además de la adecuación a los horarios, de modo que indaga acerca de las referencias históricas a las que remiten los nombres de las estaciones, o sobre la presencia de anuncios publicitarios, sobre aquellas personas que ingresan a los andenes buscando alguna donación, y advierte que los pasajeros están todos, colectivamente, expuestos a estos mensajes, pero que esta exposición, no es como en otros ámbitos, simultánea, sino que debido al carácter aleatorio de los recorridos, la recepción de dichos mensajes se da a un tiempo singular para los diferentes pasajeros. "No es absolutamente cierto que los viajeros del metro no tengan nunca nada en común o que no tengan ocasiones de percibir que

comparten con otros algunas referencias históricas o algunos restos de pasado. Sólo que esta experiencia rara vez es colectiva. El metro no es un lugar de sincronía, a pesar de la regularidad de los horarios" <sup>16</sup>.

Las observaciones que hace este viajero subterráneo, empalman con las reflexiones que hiciera Simmel sobre el efecto subjetivo que produjo la expansión en el siglo XIX de medios como los trenes, autobuses y tranvías, en los cuales los pasajeros se encuentran destinados a permanecer en el mismo espacio junto a una gran cantidad de gente desconocida, ante quienes la conducta esperada es el silencio y la quietud, llevando esto a una introspección generalizada.

Tal como refiere Mongin, para Hannah Arendt, el exiliado es el típico habitante de la ciudad "porque debe rozarse con otros que nunca podrán comprender cómo era el lugar que él debió abandonar" <sup>17</sup>. Nos encontramos ante aquella sensación de soledad, tan transitada por la literatura, que suelen experimentar quienes habitan y recorren las ciudades modernas.

Así, las personas observadas por Augé, se enfrentan a esta situación del anonimato en la multitud de diferentes modos. "Desde el interior del tren aquellos que no tienen puestos los ojos en su bolso ni están entregados a la lectura o a la meditación gozan de otro espectáculo y entonces miran desfilan la intimidad parcelada de las vidas privadas parisienses" <sup>18</sup>. Podría decirse, que este autor advierte que todo viajero subterráneo puede devenir una especie de antropólogo intuitivo, siempre que se detenga a observar a través de una mirada atenta el espectáculo humano que a su alrededor se ofrece, pues cada pasajero, en su modo de vestir y de presentarse en público, habla mucho más allá de ese silencio que observara Simmel.

Sería posible abrir acá otra línea de indagación, que apenas mencionaremos, y reparar en estas experiencias propias de la ciudad moderna, en las que se observa a otros -extraños-, y en las que a su vez se es consciente de que se es observado. Probable-

mente, este tipo de situaciones hayan incidido en la conformación del modo de interacción, cuasi teatral, que estudió Goffman en La presentación de la persona en la vida cotidiana, y que implica una construcción escénica de la propia persona en las interacciones cotidianas<sup>19</sup>. En los medios de transporte de pasajeros, como en otros ámbitos en los que el conocimiento sobre el otro es mayor o menor, cada cual se convierte un poco en actor y otro poco en espectador de ese teatro humano.

Volviendo a la idea de que en los medios de transporte público se da una dinámica singular entre el fluir y el habitar, podemos retomar las palabras de Mongin acerca de las características que está adquiriendo lo urbano, cuando sostiene que "ahora los flujos se imponen a los lugares"<sup>20</sup>. De modo que, "el modelo de la ciudad europea, concebida como una gran aglomeración que reúne e integra, está en vías de fragilización y de marginación... Antes la ciudad controlaba los flujos y hoy ha caído prisionera de la red de esos flujos (network) y está condenada a adaptarse a ellos, a desmembrarse, a extenderse... a conectarse en un espacio ilimitado que no controla, el de los flujos y las redes"<sup>21</sup>.

Hoy, los medios de transporte público, asumen una nueva dinámica, al estar atravesados por dispositivos tecnológicos -para comunicarse telefónicamente, para escuchar radio, música, o ver video, para conectarse a internet- que catalizan los flujos, las conexiones entre las personas.

Cada vagón de tren o subte, cada colectivo, que circula a través de las vías de una ciudad, es un cuerpo de cuerpos, en el que aún hoy se reproduce esa experiencia que bien señalara Simmel, a través de la cual nos miramos sin hablarnos, pero en la que cada vez más quienes transitan estos espacios móviles se constituyen en nodos de intersección de otras redes, que hacen que este cuerpo de cuerpos se abra a conexiones con otros que transitan la misma ciudad o

incluso otras ciudades del globo, perdiéndose en este espacio de lo urbano generalizado.

#### NOTAS

1. CORTAZAR, Julio, *El perseguidor*. Madrid, Alianza, 1993. Pág. 19-23.
2. Citado en: MONGIN, Oliver, *La condición urbana*. Buenos Aires, Paidós, 2005. Pág. 117.
3. MONGIN, Oliver, *La condición urbana*. Buenos Aires, Paidós, 2005. Pág. 32.
4. CHOAY, Françoise, "El reino de lo urbano y la muerte de la ciudad" en *Lo Urbano en 20 autores contemporáneos*. Barcelona, UPC, 2004. Pág. 63.
5. *Ibidem*. Pág. 64.
6. *Ibidem*. Pág. 65.
7. MONGIN, Oliver, op. cit. Pág. 24.
8. Citado por Le Bretón, David, *Antropología del cuerpo y modernidad*. Buenos Aires, Nueva Visión, 1995. Pág. 102.
9. Simmel, George (2001), "Las grandes urbes y la vida del espíritu", en *El individuo y la libertad*. Península, Barcelona. Pág. 376-377.
10. Cabe aclarar que los modos de interacción urbana en los que está pensando Simmel, hoy ya han sufrido una modificación radical que ha llevado a autores que trabajan sobre lo urbano a preguntarse, como en el caso Choay acerca de la posible "desaparición de la ciudad tradicional" y sobre "la no-ciudad". Aunque, dado que estas reflexiones corresponden a la vida en las grandes urbes, cabría considerar en qué medida este proceso de desaparición de la ciudad está impactando también en espacios urbanos que podrían pensarse aun regidos por pautas más cercanas a la modernidad como puede ser el caso de una ciudad como Rosario en la época actual.
11. Simmel, George, op. cit. Pág. 389-390.

12. AUGÉ, Marc, *El viajero subterráneo*. Un etnólogo en el metro. Buenos Aires, Gedisa, 1987. Pág. 115.
13. *Ibidem*. Pág. 115.
14. *Ibidem*. Pág. 64.
15. *Ibidem*. Pág. 15.
16. *Ibidem*. Pág. 21.
17. *Ibidem*. Pág. 45.
18. Citado por Mongin, Oliver, op. cit. Pág. 120.
19. AUGÉ, Marc, op. cit. Pág. 93.
20. GOFFMAN, Erving, *La presentación de la persona en la vida cotidiana*. Buenos Aires, Amorrortu, 1981.
21. MONGIN, Oliver, op. cit. Pág. 22.

### Registro Bibliográfico

LEÓN CAVALLO, Karina

"Espacios del fluir. Vivencias de lo urbano en el transporte público de pasajeros" en *La Trama de la Comunicación, Volumen 16, Anuario del Departamento de Ciencias de la Comunicación*. Facultad de Ciencia Política y Relaciones Internacionales, Universidad Nacional de Rosario. Rosario, Argentina. UNR Editora, 2012.

RECIBIDO 28/06/2011

ACEPTADO 03/08/2011