

**MESA 79 | Movilidades. En torno a la circulación (o no) de cuerpos, objetos y saberes.**

**PONENCIA 1868 | Subterráneo de Buenos Aires, Líneas C y D: una etnografía en las profundidades del tránsito y la exclusión\***

Julián Reingold

UBA – FSOC

[julianrq@gmail.com](mailto:julianrq@gmail.com)

**Resumen:** Analizar las ciudades modernas desde una noción de “espacio jerarquizado” nos permite dar cuenta de la presencia de un “habitus urbano” cuyos modos de habitar la ciudad se encuentran determinados por el valor de uso del suelo y del espacio público, pero principalmente por el valor de cambio y el de la lógica neoliberal. El caso del subterráneo en la Ciudad de Buenos Aires -con un aumento excesivo e injustificado de sus tarifas durante las últimas dos gestiones de gobierno- es tratado desde una óptica de “merecer la ciudad” ante el claro proceso de exclusión social que se genera a partir del acceso diferenciado a los medios de transporte metropolitanos, donde las políticas públicas plantean estrategias de movilidad urbana y de acceso al espacio público que dependen cada vez más de la situación socio-económica del ciudadano, y cada vez menos de un proyecto de inclusión y contención social por parte del sector político. Se buscará identificar a los diferentes actores que hacen un uso “legítimo y esperado” de las líneas C y D del subterráneo porteño -como medio de transporte de desplazamiento cotidiano- frente a otros usos posibles considerados “disruptivos” -como la venta ambulante, los espectáculos musicales callejeros, entre otros.

**Palabras clave:** *espacio jerarquizado - habitus urbano – subterráneo - merecer la ciudad - usos legítimos y esperados / disruptivos*

\*Esta ponencia es una versión del trabajo realizado en el marco del Proyecto UBACyT 20020110300026 (2012-2014): “*Discriminación social en la ciudad. La incidencia de las políticas habitacionales en los procesos de jerarquización del espacio urbano*” dirigido por la Dra. Juliana Marcús, con sede en el Instituto de Investigaciones Gino Germani.

## **Introducción y planteamiento del problema**

Partiendo de la noción de “espacio jerarquizado” para poder analizar las disputas en las ciudades modernas, podemos dar cuenta de la presencia de un “habitus urbano”, donde los modos de habitar la ciudad se encuentran determinados no sólo por el valor de uso del suelo y del espacio público, sino, y sobre todo, por el valor de cambio y el de la lógica neoliberal. El caso del subterráneo en la Ciudad de Buenos Aires -con un aumento excesivo e injustificado de sus tarifas durante las últimas dos gestiones de gobierno- merece ser tratado desde una óptica de “merecer la ciudad” (Oszlak, 1991) ante el claro proceso de exclusión social que se genera a partir del acceso diferenciado a los medios de transporte metropolitanos, donde las políticas públicas plantean una estrategia de movilidad urbana y de acceso al espacio público que depende cada vez más de la situación socio-económica del ciudadano, y cada vez menos de un proyecto de inclusión y contención social por parte del sector político.

## **Objetivo general**

Identificar a los diferentes actores que hacen un uso “legítimo y esperado” del subterráneo en la Ciudad de Buenos Aires, es decir, como medio de transporte de desplazamiento cotidiano, frente a otros usos posibles considerados “disruptivos” como la venta ambulante, los espectáculos musicales callejeros, el cirujeo, entre otros.

El mundo subterráneo termina reproduciendo la misma lógica de disputa del espacio que en la superficie, donde los diversos modos de producir, circular y habitar la ciudad moldean las representaciones de sus habitantes e itinerantes. La investigación se plantea en un escenario de un nuevo aumento en las tarifas del servicio a partir de un sistema de tarifas “escalonadas” que dependerá de la mayor o menor frecuencia en el uso del transporte por parte de los pasajeros. El fenómeno de “elitización sin inversión” pone de manifiesto la idea de apreciar un bien en pleno estado de deterioro teniendo en cuenta la evidente decadencia en los trenes, vagones y estaciones que conforman al subterráneo. Se buscará también abordar la problemática respecto a las limitaciones en los horarios de funcionamiento del subte y la precaria realidad en la que transitan los pasajeros, sobre todo en las horas de mayor congestión

Asimismo, se tendrá en cuenta el estado de “anonimia” por el que transitan los pasajeros.

Respecto a éste fenómeno podemos mencionar que el espacio público se organiza en torno al anonimato y a la desatención mutua, lo que redundará en una indiferencia amable (Delgado Ruiz, 2007). Según el filósofo Jean-Luc Nancy, “[en la ciudad] todo el mundo se encuentra y se evita, se cruza y se desvía. (...) Todas las miradas se escamotean y se sumergen en sus ausencias respectivas” (Nancy, 2013; citado en Marcús, 2013). Pero en la Ciudad de Buenos Aires, no todos los itinerantes expuestos a sus exteriores urbanos gozan del derecho a pasar inadvertidos. La mirada estigmatizante, disciplinaria y reguladora recae sobre los que se distancian del modo legítimo de portar los cuerpos y los que hacen un uso no esperado del espacio público.

### **Objetivos específicos**

1. Conocer cuáles son los usos “legítimos” y “esperados” que poseen los usuarios del subterráneo, frente a aquellos usos que consideran “disruptivos”.
2. Observar y describir situaciones de anonimía, de desatención mutua y de regulación y control entre los diferentes actores que hacen uso del subterráneo.
3. Identificar el grado de conformidad de los usuarios respecto a la calidad del servicio de transporte, haciendo énfasis en los valores de las tarifas y los horarios de funcionamiento.
4. Identificar de qué modo incide el uso del subterráneo sobre las estrategias ¿individuales? de producir, circular y habitar la Ciudad de Buenos Aires.

### **Preguntas de investigación**

1. ¿Cuáles son las representaciones que tienen los diferentes actores usuarios del subte respecto a los usos legítimos y esperados y los usos disruptivos?
2. ¿En qué medida el aumento de tarifas del subterráneo incide en el acceso diferenciado del espacio público?

## **Metodología**

La metodología de investigación se basará en técnicas cualitativas como la observación etnográfica en dos líneas de subte (D y C) con el objeto de realizar un estudio comparativo entre ambas (usuarios, usos, desplazamientos, etc.) y entrevistas a los diferentes actores (pasajeros, empleados, malabaristas, vendedores ambulantes, kiosqueros, policías, delegados gremiales, músicos).

## **Trabajo de campo**

Observaciones etnográficas en dos líneas subterráneas (D y C) y realización de entrevistas. Se tomarán en cuenta los diferentes actores que recurren con más frecuencia al subterráneo y sus mediaciones.

## **Estado del Arte**

Entre los trabajos realizados en torno al fenómeno del subterráneo se encuentra la célebre etnografía de Augé sobre el metro de París: “Pues las líneas de 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. Por lo demás, ocurre que esas líneas se cruzan sin cruzarse, a la manera de las líneas de la mano justamente: afectan ignorarse, soberbias y monocromas, rasgos que unen de una vez por todas un punto con otro sin preocuparse de las ramificaciones más discretas que permiten a quien las sigue cambiar radicalmente de orientación.” (Augé 2009:9)

Por otro lado, la obra de Delgado titulada El Animal Público representa un texto visagra para cualquier análisis en profundidad sobre la temática urbana: “Una distinción se ha impuesto de entrada: la que separa la ciudad de lo urbano. La ciudad no es lo urbano. La ciudad es una composición espacial definida por la alta densidad poblacional y el asentamiento de un amplio conjunto de construcciones estables. una colonia humana densa y heterogénea conformada esencialmente por extraños entre sí... Lo urbano, en cambio, es otra cosa: un estilo de vida marcado por la proliferación de urdimbres relacionales deslocalizadas y precarias. Se entiende

por urbanización, a su vez, «ese proceso consistente en integrar crecientemente la movilidad espacial en la vida cotidiana, hasta un punto en que ésta queda vertebrada por aquélla».” (Delgado, 1999:23)

En nuestro país se han realizado investigaciones críticas respecto a la cuestión del transporte público en la Ciudad de Buenos Aires, entre ellas se pueden mencionar la Auditoría Ciudadana Porteña sobre las Líneas de Subtes (2013 / 2014) realizada por la organización Mi barrio, Nuestra ciudad<sup>1</sup>, señala que: en 2011, Metrovías siguió operando la red. A mediados de ese año se desataron varios conflictos gremiales, como así también proyectos para devolver la jurisdicción del subte a la Ciudad Autónoma de Buenos Aires que finalmente fueron aplicados. A raíz de estos tira y aflojas entre el Gobierno Nacional y el Gobierno de la Ciudad, nueve formaciones CNR, provenientes de China en 2012, pasaron todo el año en un galpón esperando ser utilizadas. Además el Gobierno de la Ciudad, aumentó la tarifa un 127% provocando que el Subte pasara de transportar 310 millones de pasajeros anuales a solo 230 millones para fines de 2012 y dejando a mucha gente sin acceso a este servicio público. Mientras, el nivel de reclamos se duplicó casi tanto como las ganancias de la operadora y el conflicto gremial se agravó al punto de llegar a tener una huelga que paralizó la red completa durante una semana completa. (pág. 18)

En muchos casos se observaron menos boleterías abiertas que las necesarias, formándose en ocasiones largas filas, como en el caso de la Estación Retiro de la Línea C o la estación Carlos Pellegrini de la Línea B. A la fecha se encuentra regularizado el sistema de recarga de la tarjeta SUBE teniendo el 100% de las boleterías esa opción. Hace ya algún tiempo ni Metrovías ni SBASE publican los horarios de los subtes o bien el tiempo que debería pasar entre formación y formación. Esta omisión es casi una confesión de lo que se vio constatado en el relevamiento efectuado: las frecuencias son azarosas, no existiendo horarios fijos que respetar. La empresa concesionaria viendo los tan frecuentes contratiempos y demoras que tiene el servicio, ha optado por omitir esta información de su página web y, ante los requerimientos efectuados por MI BARRIO NUESTRA CIUDAD tanto a SBASE como a Metrovías, han preferido el silencio, incumpliendo con la Ley 104 de la CABA. Realizaron 981 encuestas en las bocas de las distintas líneas a los efectos de detectar cuales son los principales problemas de la red según la visión de los usuarios. Los resultados fueron los siguientes: 44% SOBRECARGA DE PASAJEROS. /

---

<sup>1</sup> <https://www.facebook.com/MiBarrioNuestraCuidad>

10% COSTO DEL PASAJE. / 10% PRESENCIA POLICIAL. / 8% CORTES DE SERVICIO. / 8% VENTILACIÓN. / 7% ESCALERAS MECÁNICAS Y ASCENSORES. / 4% VAGONES EN MAL ESTADO. / 9% OTROS. Respecto a la pregunta ¿Qué líneas de subte usas con más frecuencia? Los porcentajes fueron: Línea B 27%, D 26%, A 22%, C 11%, E 9%, H 4%, TOTAL 100% (1,528 encuestados). Este estudio demostró que la Línea C cuenta con tan solo 13 formaciones o 78 coches Nagoya 250/300/1200; mientras que la Línea D funciona solamente con 15 formaciones o 90 coches Alstom 2001/9, 10 formaciones o 60 coches FIAT. A su vez, según la encuesta, la Línea más sucia resultó ser, por lejos la línea C que registró niveles de suciedad elevados (67%).

Otro informe reciente, elaborado por Hernán González Badián para el Programa Subte.Data del Laboratorio de Políticas Públicas<sup>2</sup>, demuestra que durante el 2015 aumentó la cantidad de pasajeros del Subte: En el primer cuatrimestre de 2015 la cantidad de pasajeros transportados alcanzó 78 millones, un 6% más que en el mismo período de 2014, alrededor de 5 millones más de usuarios (ver gráfico). Sin embargo, todavía estamos muy lejos de los 91 millones de pasajeros transportados en el mismo período del 2011, último año de gestión del subterráneo bajo la órbita nacional. Según el Informe, esta recuperación de los pasajeros transportados respecto a 2014 responde principalmente al achicamiento de la brecha entre la tarifa del colectivo y el subte. La tarifa promedio del subte producto del sistema de descuentos se encuentra en torno a \$4,35 por viaje, mientras que la tarifa de colectivo se encuentra en \$3,25. Este achicamiento de la brecha entre ambos servicios explicaría, según González Badián, la recuperación de pasajeros que experimento el subte en esta primera parte del año. De la misma manera que el aumento de la brecha, a partir de la decisión de Mauricio Macri de aumentar la tarifa del subte un 127% por encima de la tarifa del colectivo, implicó la expulsión de una masa significativa de usuarios del subte y la consecuente necesidad de aumentar el monto total de subsidios destinados al mismo. en el 2000 Metrovías tenía en circulación, en las horas pico (de lunes a viernes de 8 a 10 hs. y de 18 a 20 hs.) 96 trenes entre todas las líneas. El mismo informe demuestra que en estos catorce años se agregaron nuevas estaciones en casi todas las líneas y se incorporó la Línea H, pero las formaciones que circulan en hora pico son 93, tres menos que en el 2000. Para completar el cuadro tenemos que en el primer cuatrimestre del año 2000 el subte transportó 76 millones de pasajeros contra los 78 millones transportados entre enero y abril de

---

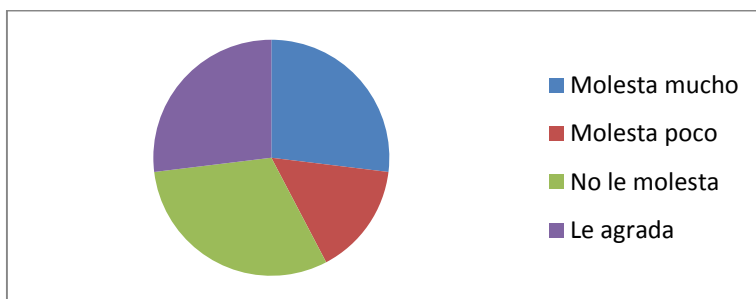
<sup>2</sup> <http://lppargentina.org.ar/subtedata/informe-de-los-pasajeros-transportados-en-el-subte/>

este año. O sea: + Pasajeros, – Formaciones = Peores viajes.

### **Sistematización y análisis**

Este trabajo de investigación se basa en el análisis de un total de 36 encuestas realizadas en las líneas C y D -cuarta y segunda línea con mayor cantidad de pasajeros transportados<sup>3</sup>- se han seleccionado 5 preguntas de los diversos cuestionarios, las cuales fueron procesadas a partir de la elaboración de categorías de análisis, codificación y grillado. A continuación se presenta cada pregunta acompañada de un gráfico ilustrativo y algunas de las respuestas más interesantes.

#### **Pregunta 1: ¿Cuál es tu opinión acerca de la venta ambulante, los espectáculos musicales y los que duermen en el subte?**



Como se puede apreciar en el cuadro, de 26 encuestados, 7 manifiestan que les molesta mucho, 4 que les molesta poco, 8 que no les molesta y 7 que les agrada: - *“Los músicos me molestan, salgo de laburar y los quiero tirar del tren, suena el teléfono y no podés escuchar, línea C, estación Independencia. Pasajero 31 años, sexo femenino, Nutricionista de Morón. / - “Los músicos son una cultura móvil, los vendedores trabajan y los que duermen deberían tener un lugar mejor”, línea C, estación San Juan. Pasajero 24 años, sexo femenino, Estudiante de Avellaneda. / - “Tendría que estar organizada. Nadie ve bien a la venta ambulante porque es una mafia que no pagan impuestos y luego se meten a la villa y la guita vuelve a la droga”, línea C, estación Retiro. Trabajador, 50 años, sexo masculino, empleado de Metrovías. / - “La venta insoportable, los espectáculos buenos, son una posibilidad de trabajo, y los que duermen deberían encontrar otro lugar”, línea D, estación Juramento. Pasajero, 62 años, sexo femenino, Psicóloga de Núñez. / - “Deberían tomar el ejemplo de Santiago, donde apadrinaron a todos los artistas callejeros, les dieron obra social y todo”, línea D, estación Catedral. Pasajero, 26 años,*

<sup>3</sup> <http://nueva-ciudad.com.ar/por-que-viajamos-mal-en-el-subte/>

sexo masculino, Estudiante de Colegiales.

El concepto de *habitus*<sup>4</sup> urbano puede ser aplicado teniendo en cuenta que distintos grupos sociales utilizan la ciudad de forma diferente, lo que produce resistencias, conflictos y negociaciones que van generando un orden urbano, en términos de Duhau y Giglia (2008) donde algunos usos de la ciudad se configuran como más legítimos que otros evidenciando la existencia de relaciones de poder ancladas en el territorio. Ese orden urbano es incorporado por los agentes bajo la forma de *habitus* urbano a partir de sus experiencias duraderas en el espacio social y en el espacio físico. Los agentes introyectan el sentido del juego urbano, es decir, incorporan las lógicas que regulan en un momento determinado la dinámica del espacio urbano que moldean sus percepciones y apreciaciones sobre la ciudad. Es decir, se internalizan los usos esperados que pueden hacerse de la ciudad y aquellos que se consideran disruptivos. Pero, a su vez, los agentes son también quienes a través de sus prácticas disputan esa jerarquía urbana y desencadenan luchas simbólicas por la definición de las reglas del juego urbano. El espacio urbano resulta así un espacio dinámico y en permanente transformación, un espacio en permanente disputa, lo cual nos permite darle una ubicación espacial a la idea de que lo real es lo relacional, o sea, que lo que existe en el mundo social son las relaciones. No interacciones entre agentes o lazos intersubjetivos entre individuos, sino relaciones objetivas que existen interdependientemente de la conciencia o la voluntad individual. Esto permite comprender mejor la teoría de Bourdieu cuando dice que un campo puede ser definido “como una red o una configuración de relaciones objetivas entre posiciones” (Bourdieu, 134:2005)

Así mismo, “la situación es un fenómeno social autorreferencial, en el que es posible reconocer dinámicas autónomas de concentración, dispersión, conflicto, consenso y recomposición en las que las variables espaciales y el tiempo juegan un papel fundamental, precisamente por la tendencia a la improvisación y a la variabilidad que experimentan unos componentes obligados a renegociar constantemente su articulación.” (Delgado, 1999:29) Ante el disímil gradiente de opiniones reflejadas, tanto la noción de campo como la de situación resultan válidas para analizar la interacción de los diversos tipos de pasajeros al interior de un

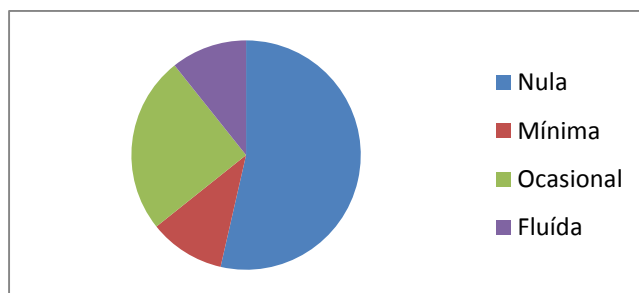
---

<sup>4</sup> El concepto de *habitus* desarrollado por Pierre Bourdieu es definido como "una postura o una determinada manera de construir y comprender la práctica en su lógica específica... El principio de esta construcción se encuentra en el sistema socialmente constituido de disposiciones estructuradas y estructurantes adquirido en la práctica y constantemente dirigido a funciones prácticas." (Bourdieu, 161:2005)



vagón del subte.

**Pregunta 2: ¿Cómo es tu experiencia con el resto de los pasajeros? ¿Interactuás con ellos?**



Como se puede apreciar en el cuadro, de 28 encuestados, 15 manifiestan una nula relación con el resto de los pasajeros, 3 una mínima relación, 7 una ocasional y 3 una fluída relación: - *“No, jamás, casi nunca, no hay que hablar con nadie”*, línea C, estación Independencia. Pasajero 31 años, sexo femenino, Nutricionista de Morón. / - *“No, voy leyendo o rezando”*, línea C, estación San Martín. Pasajero 63 años, sexo femenino, Docente de Recoleta. / - *“No, a veces saludo cuando me bajo del vagón”*, línea C, estación San Juan. Pasajero 24 años, sexo femenino, Estudiante de Avellaneda. / - *“No, a menos que me pregunten en qué estación estamos”*, línea C, estación Diagonal Norte. Pasajero 31 años, sexo masculino, Docente de Temperley. / - *“Se da charla si hay bronca”*, línea D, estación Plaza Italia. Pasajero 24 años, sexo masculino, Contador de Belgrano. / - *“No interactúo, salvo que alguien no se levante para ceder el asiento a quien lo necesita”*, línea D, estación Fac. Medicina. Pasajero 21 años, sexo femenino, Estudiante de Ciudadela. / - *“Voy comparando las vibras de la gente en cada vagón, y donde detecto buena energía me quedo.”*, línea D, estación Catedral. Pasajero 26 años, sexo masculino, Estudiante de Colegiales.

La interacción en el subte puede ser comprendida a través de la noción de *inestabilidad*: “esta se convierte entonces en un instrumento paradójico de estructuración, lo que determina a su vez un conjunto de usos y representaciones singulares de un espacio nunca plenamente territorializado, es decir sin marcas ni límites definitivos. En los espacios urbanizados los vínculos son preferentemente laxos y no forzosos, los intercambios aparecen en gran medida no programados, los encuentros más estratégicos pueden ser fortuitos, domina la incertidumbre sobre interacciones inminentes, las informaciones más determinantes pueden ser obtenidas por casualidad y el grueso de las relaciones sociales se produce entre desconocidos o conocidos «de

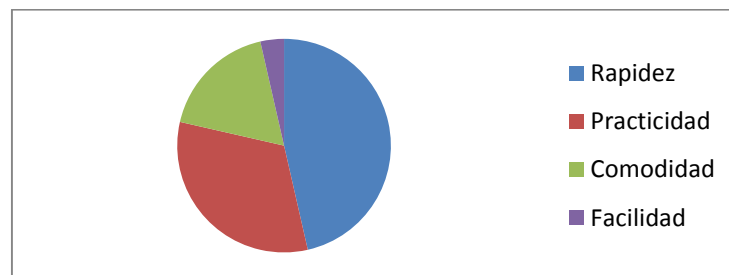
vista».” (Delgado, 1999:23)

“Lo urbano, en relación con el espacio en que se despliega, no está constituido por habitantes poseedores o asentados, sino más bien por usuarios sin derechos de propiedad ni de exclusividad sobre ese marco que usan y que se ven obligados a compartir en todo momento... Por ello, el ámbito de lo urbano por antonomasia hemos visto que era no tanto la ciudad en sí como sus espacios usados transitoriamente, sean públicos -la calle, los vestíbulos, los parques, el metro, la playa o la piscina, acaso la red de Internet- o semipúblicos -cafés, bares, discotecas, grandes almacenes, superficies comerciales, etc.-. Es ahí donde podemos ver producirse la epifanía de lo que se ha definido como específicamente urbano: lo inopinado, lo imprevisto, lo sorprendente, lo oscilante... La urbanidad consiste en esa reunión de extraños, unidos por la evitación, el anonimato y otras películas protectoras, expuestos, a la intemperie, y al mismo tiempo, a cubierto, camuflados, mimetizados, invisibles. (Delgado, 1999:33)

De ahí se deriva el concepto de Marc Augé de no-lugar. El no-lugar se opone a todo cuanto pudiera parecerse a un punto identificador, relacional e histórico: el plano; el barrio; el límite del pueblo; la plaza pública con su iglesia; el santuario o el castillo; el monumento histórico... Enclaves asociados todos a un conjunto de potencialidades, de normativas y de interdicciones sociales o políticas, que buscan en común la domesticación del espacio. Augé clasifica como no-lugares los vestíbulos de los aeropuertos, los cajeros automáticos, las habitaciones de los hoteles, las grandes superficies comerciales, los transportes públicos, pero a la lista podría añadirse cualquier plaza o cualquier calle céntrica de cualquier gran ciudad, no menos escenarios sin memoria--o con memorias infinitas- en que proliferan los puntos de tránsito y las ocupaciones provisionales’: “Si un lugar puede definirse como lugar de identidad, relacional e histórico, un espacio que no puede definirse ni como espacio de identidad ni como relacional ni como histórico, definirá un no lugar.” (Augé, 2000:83) El no-lugar es el espacio del viajero diario, aquel que dice el espacio y, haciéndolo, produce paisajes y cartografías móviles. Ese hablador que hace el espacio no es otro que el transeúnte, el pasajero del subte, el manifestante, el turista. Según palabras del autor barcelonés: “El no-lugar es justo lo contrario de la utopía, pero no sólo porque existe, sino sobre todo porque no postula, antes bien niega, la posibilidad y la deseabilidad de una sociedad orgánica y tranquila.” (Delgado, 1999:41) Cuando vemos pasajeros que se aíslan del resto a través de la pantalla de su celular o de la lectura de un

libro estamos hablando de una ‘situación de supermodernidad’: “una parte de ese exterior está constituida por no lugares, y una parte de los no lugares, por imágenes. Hoy, la frecuentación de los no lugares ofrece la posibilidad de una experiencia sin verdadero precedente histórico de individualidad solitaria y de mediación no humana (basta un cartel o una pantalla) entre el individuo y los poderes públicos.” (Augé, 2000:120)

**Pregunta 3: ¿Por qué elegís usar el subte?\***

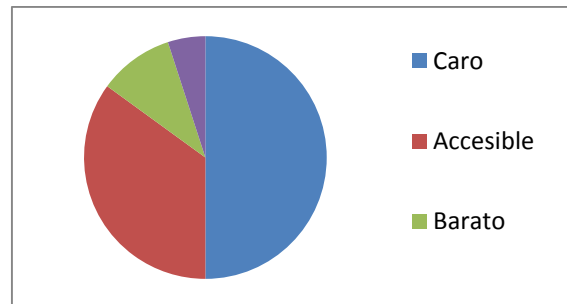


Como se puede apreciar en el cuadro, de 28 encuestados, 13 manifiestan que eligen el subte porque les resulta rápido, 9 por practicidad, 5 por comodidad y 1 por facilidad: - *“Porque es más rápido y seguro en cuestión de accidentes”*, línea C, estación Diagonal Norte. Pasajero 31 años, sexo masculino, Docente de Temperley. / - *“Lo hago desde los nueve años”*, línea C, estación San Juan. Artista 15 años, sexo masculino, Artista de Glew. / - *“Hay más gente que me ayuda”*, línea C, estación Constitución. Artista 60 años, sexo masculino, Pensionado de Berazategui. / - *“Mis parientes trabajan acá, no entra nadie extraño”*, línea C, estación Constitución. Vendedor 29 años, sexo femenino, Vendedora de Lanus. / - *“Hay más gente que me compra”*, línea C estación Moreno. Vendedor 16 años, sexo masculino, Vendedor de Lanus. / - *“Me queda a dos cuadras de mi casa, la B,. Es más rápido que el bondi”*, línea D, estación Catedral. Pasajero 26 años, sexo masculino, Estudiante de Colegiales.

Delgado rescata de la escuela pragmática norteamericana la noción de *experiencia*, entendida como “prospectiva para la acción futura, fuente de usos práctico-normativos, una guía para la conducta adecuada, interpretada ésta no sólo como actividad, sino también como proceso de conocimiento del mundo”. (Delgado, 1999:31).

\*Este apartado será desarrollado con más detalle a partir de un enfoque fenomenológico durante la presentación pública de esta ponencia.

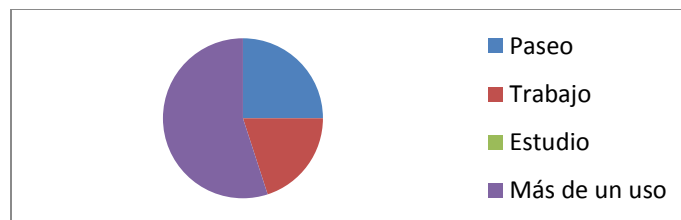
**Pregunta 4: ¿Cómo considerás el precio del boleto: caro, barato, accesible? (¿Por qué?)\***



Como se puede apreciar en el cuadro, de 20 encuestados, 10 manifiestan que el precio del boleto<sup>5</sup> les parece caro, 7 que les resulta accesible, 2 lo consideran barato y a 1 solo le resulta demasiado barato: - *“Accesible, en relación a lo caro que está todo”*, línea C, estación Retiro. Pasajero 35 años, sexo femenino, artesana, de Pilar / - *“Caro porque hacés dos viajes y gastás \$9”*, línea C, estación Independencia. Pasajero 31 años, sexo femenino, Nutricionista de Morón. / - *“Barato. No pago por la combinación”*, línea C, estación Diagonal Norte. Pasajero 18 años, sexo femenino, Estudiante de Bernal. / - *“Demasiado barato en relación a Santiago de Chile y Sao Paulo”*, línea D. estación Catedral, Pasajero 24 años, sexo masculino, Economista de Núñez.

\*Este apartado será desarrollado con más detalle a partir de un enfoque fenomenológico durante la presentación pública de esta ponencia.

**Pregunta 5: ¿Lo utilizás para ir a: el trabajo / para ir a estudiar / paseo / otros?**



De 20 encuestados, 5 utiliza el subte para pasear, 4 para estudiar y 4 para más de un uso, ya sea éste paseo, trabajo o estudio. Los cuatro vendedores encuestados residen en localidades del Gran Buenos Aires (Lanús, San Vicente y Glew). Tres de los cuatro artistas residen en localidades del AMBA (Glew, Berazategui e Isidoro Casanova) y el restante vive en el barrio de

<sup>5</sup> <http://www.buenosaires.gob.ar/subte/tarifas>

Almagro en CABA. La mitad de los pasajeros encuestados residen en localidades del Gran Buenos Aires, mientras que la otra mitad vive en Capital.

Según Oszlak, “el derecho al espacio debe entenderse como un derecho al goce de las oportunidades sociales y económicas asociadas a la localización de la vivienda o actividad... el derecho al espacio se ejerce sobre bienes desigualmente situados respecto del acceso a oportunidades económicas o a la satisfacción de la vida material. (Oszlak, 1991:24) Es así como la disputa por *merecer la ciudad* resulta mucho más evidente para aquellos pasajeros que utilizan el subte para más de un fin, pero sobre todo para aquellos transeúntes que residen en el área del AMBA o en barrios de CABA que todavía no se han visto beneficiados por la red de subterráneos, por lo cual deben viajar primero en colectivo o tren antes de poder hacer uso de ese servicio. En las consecuencias que generan los procesos de gentrificación con desplazamiento de población sobre la movilidad de los grupos desplazados se destacan los siguientes rasgos de los procesos de gentrificación: “el desplazamiento directo, o la presión indirecta para el desplazamiento, de grupos sociales de ingresos más bajos de los que entran al área renovada. Los desplazados suelen ser obligados a dirigirse hacia lugares con menor accesibilidad, más lejanos a los empleos que ya tienen o a las áreas de empleo donde podrían encontrar trabajo, probablemente con menores alternativas de acceso a centros de servicios y desarmando las redes sociales tejidas en el barrio de residencia. Es decir, el desplazamiento implica una mudanza del “sistema residencial” que puede traducirse en pérdidas de accesibilidad o en un aumento de costos y distancias que impida continuar desarrollando sus actividades cotidianas.” (Revista de Geografía Norte Grande, 2014:50)

La construcción de un espacio jerarquizado se ve reflejada a través serie de políticas urbanas llevadas adelante por la última dictadura que desde distintas esferas gubernamentales pusieron de manifiesto la puesta en vigencia de una nueva concepción sobre la jerarquía del espacio urbano manifestada a partir de la expulsión de sectores populares (erradicación de villas y liberalización de los alquileres). Se buscaba perfilar la ciudad como residencial y de servicios, expulsando la industria, priorizando la circulación automotor e implantando una gran cantidad de espacio verde. Junto a Oszlak podemos señalar que la concepción del orden social que sostenía la dictadura es muy similar al del actual gobierno del Pro, como uno de los grandes lineamientos políticos que organizaban medidas aparentemente aisladas y con diversos fines inmediatos.

Antiguos proyectos pudieron ser ejecutados, en tanto los sectores que históricamente los habrían frenado, habían perdido capacidad de respuesta en el contexto dictatorial.

### **Palabras finales**

Tras realizar un análisis sobre la experiencia del subte como no-lugar podemos acercarnos a concluir que “sería un error no ver en este juego de imágenes más que una ilusión (una forma posmoderna de alienación) ya que lo significativo en la experiencia del no lugar es su fuerza de atracción, inversamente proporcional a la atracción territorial, a la gravitación del lugar y de la tradición.” (Augé, 2000:121). Hablar del subterráneo es hablar de movilidades en las cuales circulan cuerpos, objetos y saberes. Foucault -describiendo la transición del ‘suplicio’ al ‘castigo’ en el nacimiento de la prisión- afirma que “aquí el cuerpo se encuentra en situación de instrumento o intermediario... el cuerpo, según esta penalidad, queda prendido en un sistema de coacción y privación... El castigo ha pasado de un arte de las sensaciones insoportables a una economía de los derechos suspendidos” (Foucault, 2008:20) Así, parafraseando al autor de Vigilar y Castigar, parecería que todo aquel que pretenda transitar con su cuerpo por la Ciudad de Buenos Aires será víctima de una microfísica del poder, puesta en juego por aparatos e instituciones del Gobierno de la Ciudad, lo cual genera una red de relaciones tensas bajo un modelo de batalla perpetua. (Foucault, 2008:36)

La historia de nuestro subte es fiel reflejo de la historia del país y sus cambios políticos. Habiendo empezado tempranamente con su construcción, desaprovechamos –en varios momentos históricos- enormes posibilidades de construir un subte de vanguardia que mejorara la calidad de vida de los ciudadanos. Con los años 90 vino la privatización y la desregulación, con un control casi nulo de las inversiones y la calidad del servicio que brindaba la empresa concesionaria, lo que hizo que las obras proyectadas se siguieran demorando, cada vez más. La crisis de 2001 frecuentemente utilizada para justificar los atrasos en las obras, ha quedado atrás, razón por la cual nos encontramos ante una nueva oportunidad histórica de construir un subte de calidad, seguro e inclusivo, indispensable para solucionar el problema de tránsito creciente en la Ciudad de Buenos Aires. Los pasos que la gestión de Mauricio Macri ha dado hasta el momento no parecen ir en ese sentido. No se deben olvidar recientes traspiés, tales como la compra de vagones usados para la línea B, los cuales no pueden ser utilizados debido que poseen una altura

que excede las dimensiones de los túneles por los que debe circular.<sup>6</sup> Por el otro, el gobierno de la Ciudad se desentendió de la promesa de campaña que formulara Mauricio Macri en 2007 de construir 10km de subte por año<sup>7</sup>, y en sus primeros cinco años de gestión se limitó a inaugurar perezosamente estaciones hechas prácticamente por las gestiones anteriores. Y cuando se hizo cargo del servicio, decidió sacar formaciones de circulación y expulsar pasajeros con sucesivos aumentos de tarifa. Probablemente, la situación mejore. Bienvenido. Sin embargo, eso no debe hacernos perder de vista que todo (incluyendo también los trenes) podría haber mejorado antes. Y si no sucedió fue porque los que ahora se ufanan de las mejoras son los mismos que antes decidieron no hacer nada. Más allá de cualquier cambio en la calidad del transporte, existe una constante: “en el anonimato del no-lugar es donde se experimenta solitariamente la comunidad de los destinos humanos.” (Augé, 2000:122)

### **Bibliografía**

**-Augé, Marc (2000):** *Los no-lugares. Espacios del anonimato*. Gedisa, Barcelona.

**-Augé, Marc (2009):** *El viajero subterráneo. Un etnólogo en el metro*. Xalapa, Al Fin Liebre Ediciones Digitales.

**-Blanco Jorge, Bosoer, Luciana y Apaolaza, Ricardo (2014):** *Gentrificación, movilidad y transporte: aproximaciones conceptuales y ejes de indagación*. Revista de Geografía Norte Grande, 58: 41-53

**-Bourdieu, Pierre (2005):** *Una invitación a la sociología reflexiva*. Siglo XXI, Buenos Aires

**-Delgado Ruiz, Manuel (2007):** *El animal público*. Barcelona: Anagrama.

**-Duhau, E. y Giglia, A. (2008):** *Las reglas del desorden: habitar la metrópoli*. Ciudad de México: Siglo XXI.

**-Foucault, Michel (2008):** *Vigilar y Castigar. Nacimiento de la prisión*. Siglo XXI. Buenos Aires.

**-Marcús, Juliana (2013):** “Vida y muerte de la ciudad”, reseña del libro *La ciudad a lo lejos* de Jean-Luc Nancy, Buenos Aires, Manantial, 2013, 144 pp., *Revista CIA (Centro de Investigaciones Artísticas)*, N°3, año 3, diciembre 2013, Editorial CIA, Buenos Aires. En prensa.

**-Oszlak, Oscar (1991):** *Merecer la ciudad. Los pobres y el derecho al espacio urbano*. Buenos Aires: Humanitas-CEDES.

---

<sup>6</sup> <http://www.enorsai.com.ar/sociedad/12180-barato-sale-carro--los-coches-usados-del-subte-no-entran-de-altura.html>

<sup>7</sup> <http://www.diarioregistrado.com/politica/49828-los-10-kil-metros-de-subte-por-a-o-una-fallida-promesa-de-macri.html>