

Rosario en bondi:

viajes y reflexiones a bordo del
Transporte Urbano de Pasajeros.



Luz Victoria Lozano Rendón



UNR Universidad
Nacional de Rosario



MAESTRÍA
EN ESTUDIOS
CULTURALES



CENTRO DE ESTUDIOS
INTERDISCIPLINARIOS

UNIVERSIDAD NACIONAL DE ROSARIO
CENTRO DE ESTUDIOS INTERDISCIPLINARIOS
MAESTRÍA EN ESTUDIOS CULTURALES

**Título de la tesis: “Rosario en bondi: viajes y reflexiones a bordo del
Transporte Urbano de Pasajeros”.**

Maestranda: Lic. Luz Victoria Lozano Rendón.

Director: Dr. Arq. Javier Fedele.

Fecha: 19 de junio de 2019

Dedicado a:

Al río Paraná.

A Luz Nereida Rendón.

A Rosario, a Bogotá, a Paraná, a Santa Fe y a San Pablo, las grandes y pequeñas ciudades que me habitan. No hay investigación sin vísceras.

Agradecimientos:

En 2012 yo elegí Rosario por la Maestría en Estudios Culturales y a cambio la ciudad y el programa de estudios me entregaron: un río Paraná que hipnotiza, un estilo de vida, un tema de investigación y una familia ensamblada de Norte a Sur, a quienes agradezco que estén en mi vida y hoy sean parte de esta pesquisa.

En Colombia:

A mis madres Luz Nereida y Victoria González, las más grandes alcahuetas de esta aventura académica; a mis sobrinos Adrián y Naiyana; a mis hermanos: Eva, Lia, Jorge y a mi padre: Tadeo Lozano.

En Argentina:

A la Maestría en Estudios Culturales: a sus directoras Sandra Valdettaro, Mónica Bernabé y al equipo de docentes por su apoyo, enseñanzas y orientación. A la secretaria María Chiponi, por su colaboración incondicional desde el momento de mi inscripción hasta el presente. A mi director Javier Fedele por guiar este proceso, por sus aportes críticos, por alentarme siempre y por su paciencia oceánica en las idas, vueltas, bloqueos, fugas y silencios a lo largo de estos años.

A Yanina Giorgis, Noelia Rivero y Georgina Milatich, del Departamento de Estadística y a Jessica Rojo del Ente de la Movilidad de Rosario. A los viajeros y a los choferes del T.U.P por inspirar éste trabajo, por cuidarme, guiarme, compartir sus almuerzos y regalarme un poco de su ciudad, y en especial a los conductores Cristian Natale de la Línea 125 y Juan de la Línea 123.

A los investigadores Laura Badaloni, Gisella Galasi, Mariana Chaves, Víctor Lenarduzzi y Ana Laura Alonso, por su apoyo, sus sugerencias y aportes claves en esta tesis. Al profesor titular Diego Valiente y al equipo

docente por abrirme las puertas de las cátedras: Urbanismo I, II y Taller de Proyecto Urbanístico, de la Facultad de Arquitectura Diseño y Urbanismo de la Universidad Nacional del Litoral. Al equipo de profesores y organizadores de SP Mobilities: Primeira Escola de Ciência Avançada em Mobilidades, Teoria e Métodos, de la Universidad de San Pablo, Brasil. A la fotógrafa Yisel Díaz Mahecha por el préstamo de algunas de las imágenes que acompañan el texto.

A Román Mayorá, mi compañero en la vida y en la Maestría, quien transitó conmigo el cursado y compartió con amor, paciencia y respeto todos los momentos de esta experiencia. A mis amigos Deivid Forapany, Ana Rosa Cruz, Ariana Ríos, Alejandro Silió, Natalia Lascialandare, Melisa Martyniuk, Milena Bertolino, Bernardo Orge, María Belén Herrera, Liliana González, Jacqueline Descoins, Alana Reis, Bertrand Douet Herrera, y Dominique Lieutet.

Resumen:

En una práctica empírica y teórica de los Estudios Culturales, que establece cruces con los Estudios Urbanos y de Movilidad, esta investigación describe y analiza cómo viven la experiencia cultural del desplazamiento los viajeros y choferes a bordo del Transporte Urbano de Pasajeros (T.U.P) de la ciudad de Rosario, Argentina.

A partir de una serie de viajes realizados en el T.U.P durante el año 2014, la tesis define al colectivo de transporte como un *espacio público en movimiento*, que se crea a partir de: en primer lugar, la práctica táctico – normativa del viaje y las acciones que ocurren en ese periodo de tiempo tales como: tomar mate, trabajar, hacer amistades o descansar, que dan cuenta de la apropiación del espacio; y así también, por las voces en viaje - quejas, anécdotas, opiniones y comentarios- que expresan los viajeros y choferes y a través de los cuales sintetizan sus experiencias subjetivas de movilidad.

Para esta pesquisa, viajar fue también una práctica espacial y metodológica y a partir de ella, se problematizó sobre el rol de la investigadora, sus atributos socioculturales -negra, mujer, colombiana- y las formas en las que intervinieron en la interacción con los viajeros y choferes. De este análisis se evidencia y se destaca entre otros aspectos, la significación propia del contexto sociocultural argentino, vinculada a la figura de “lo negro”, que equipara como una condición de clase un atributo étnico. Desde esa postura, se nombra a “los negros” para referirse a los jóvenes de clases populares sobre quienes se proyecta el sentimiento de inseguridad durante los viajes.

Abstract:

Through an empirical and theoretical practice of Cultural Studies, that connects with Urban Studies and Mobility Studies, this investigation describes and analyzes how commuters and drivers live the cultural experience of commutes on Urban Passenger Transport (T.U.P) in Rosario, Argentina.

As of a series of commutes made in (T.U.P) during 2014, this thesis defines the bus as a *public space in movement*, that is created from: 1, the practical practice and normative of commutes and the activities people do at that time like: drinking mate, working, making some friends or resting, that show us how they appropriate this space and 2, through *the voices in commutes* –complaints, tales, opinions and comments- which commuters and drivers tell to talk about their mobility experiences.

For this research, commutes were also a spatial and methodological practice, and through them the role of the researcher was problematized, her social and cultural attributes –a black colombian woman- and how these characteristics intervened in the social relations with commuters and drivers. This analysis reveals how in the cultural context of Argentina, the social significance of being “black” is not linked to the ethnicity, it is taken as socioeconomic class condition. In this position, when people names “the blacks”, they are talking about poors or young women and men from lower classes toward whom they project their feeling of insecurity during their commutes.

Índice

Introducción.....	6
Contexto.....	13
Imagen 1: Mapa de división distrital de Rosario	
Capítulo 1: Colectivo de transporte: espacio público en movimiento...	16
Relato 1. Mi primer día.....	17
Imagen 2: Mapa de recorrido Línea 142 Roja	
1.1 Comprender la experiencia de viaje y resignificar al bondi.....	20
Relato 2. Línea 106 Negra: “Las tortillas más ricas de Rosario”.....	24
Imagen 3: Mapa de recorrido Línea 106 Negra	
Relato 3. Maxikiosko/Santería: El señor de los milagros Mailin.....	26
Imagen 4: Mapa de recorrido Línea 123	
1.2 Viajeros del T.U.P de Rosario.....	29
Imagen 5: Línea 115: Empresa Mixta de Transporte.	
Imagen 6: Cortesía Yisel Díaz Mahecha (Seta Yisel).	
Imagen 7: Línea 130: Empresa Rosario Bus.	
Imagen 8: Línea 126: Empresa Mixta de Transporte.	
Imagen 9: Línea 146: Empresa Rosario Bus.	
1.3 La tecnología móvil en los tiempos de viaje.....	32
Imagen 10: Línea 140: Empresa Mixta de Transporte.	
Imagen 11: Línea 127: Empresa Mixta de Transporte.	
Imagen 12: Línea 144: Empresa Rosario Bus.	
Imagen 13: Línea 128: Empresa Rosario Bus.	
Imagen 14: Línea 120: Empresa Mixta de Transporte.	
Imagen 15: Línea 142: Empresa Rosario Bus.	
1.4 Amistades, tácticas y alianzas en el T.U.P de Rosario.....	36
Imagen 16: Tarjeta SUBE.	
Imagen 17: Tarjeta Sin Contacto.	
1.5 Acoso sexual en los colectivos de transporte.....	43
Imagen 18: Línea 115: Empresa Mixta de Transporte.	
Imagen 19: Línea 144: Empresa Rosario Bus.	
Imagen 20: Línea 115: Empresa Mixta de Transporte.	
Capítulo 2: Vidas y “voces en viaje”.....	47

2.1 Viajar y trabajar en el T.U.P de Rosario.....48

Imagen 21: Cristian Natale, chofer Línea 125.

Imagen 22: Decoración de colectivo. Cortesía: Yisel Díaz Mahecha (Seta Yisel)

Imagen 23: Línea 141: Empresa Rosario Bus.

Imagen 24: Línea 142: Empresa Rosario Bus.

Relato 4. Una profesión heredada.....52

Imagen 25: Mapa de recorrido Línea 125

Relato 5. El primer día de Maxi.....54

Imagen 26: Mapa de recorrido Línea 144

Relato 6. Agustín, un rosarino de “pura cepa”55

Imagen 27: Mapa de recorrido Línea 106

2.2 “Ya nos tratamos como chanchos”57

Relato 7. El Barrio Acindar.....61

Imagen 28: Mapa de recorrido Línea 129

2.3 Escuchar, experimentar y recopilar las voces en viaje.....64

2.3.1 El sentimiento de inseguridad en el T.U.P de Rosario.....65

2.3.1.1 Los choferes y el sentimiento de inseguridad.....66

Imagen 29: Guía de recorridos – Línea 123.

Imagen 30: Cortesía Yisel Días Mahecha (Seta Yisel)

2.3.1.2 “¡Cuidado con los negros!”: los viajeros y el sentimiento de inseguridad.....69

Imagen 31: Zapatillas deportivas.

2.3.1.3 “Todo se pudo cuando llegó la Democracia”.....71

Relato 8 - ¿Viajero o custodio?.....74

Imagen 32: Mapa de recorrido Línea 134

Capítulo 3: Indagar sobre el T.U.P desde los Estudios Culturales.....78

Relato 9 - “Mamá, mirá una negra”.....79

Imagen 33: Mapa de recorrido Línea 129

Relato 10 - “¿Y vos te codeas con los carteles...?”81

Imagen 34: Mapa de recorrido Línea 112

3.1 El yo en el T.U.P.....82

3.1.1 Grupo 1: Mi presencia en el colectivo.....	82
3.1.1.1 Identificación / Complicidad.....	82
3.1.1.2 Coqueteo de los choferes.....	83
3.1.1.3 Vigilancia.....	83
Imagen 34: Estampita. Línea 130: Empresa Rosario Bus.	
Imagen 35: Volante. Línea 122: Empresa Semtur.	
3.1.1.4 Curiosidad.....	85
3.1.1.5 Estereotipo.....	87
Relato 11 - Una deuda con Rosa.....	89
Imagen 36: Mapa de recorrido Línea 146	
3.1.2 Grupo 2: encuestador, viajero, investigador.....	91
3.1.2.1 Viajera/etnógrafa.....	91
3.1.2.2 Viajera/flâneur.....	92
3.1.2.3 La investigadora encuestadora/encuestada.....	93
3.1.2.4 Relatos de viaje/ registro biográfico.....	95
3.1.2.5 Encuestar, viajar, investigar en y sobre el T.U.P de Rosario.....	96
Fin del viaje: conclusiones.....	101
Compañeros de viaje: bibliografía.....	106

Introducción:

“Si querés conocer Rosario nena, subíte al bondi”.

Esa fue la recomendación que me dio una desconocida en el año 2012 frente al cine El Cairo, cuando en nuestra “charla de fila” le mencioné que había llegado a la ciudad algunos meses atrás para continuar con mis estudios de posgrado. Poco crédito le di ese día a su sugerencia, sin embargo, dos años más tarde en mayo de 2014 recordaría su consejo.

Algunas veces podemos elegir los temas de investigación, pero otras los temas nos eligen, y ese fue mi caso. Tras una larga temporada de desempleo en 2014, surgió una oferta que no pude rechazar por el apuro económico. Desde el Ente de la Movilidad de Rosario (E.M.R)¹, me contrataron para viajar en el Transporte Urbano de Pasajeros (T.U.P), como parte del equipo de encuestadores de la Encuesta Permanente de Pasajeros (E.P.P), que se realiza anualmente desde el año 2006 para recopilar información sobre la calidad del servicio.

Así transcurrió el 2014, primero por trabajo y luego por curiosidad, decidí viajar en las distintas líneas de colectivos y recorrer Rosario de un extremo a otro. Conversé con los viajeros, los choferes y con las demás personas vinculadas al rubro del transporte, quienes durante los viajes, en las puntas de línea² o en las garitas de espera, me contaron sobre la ciudad, las líneas de colectivos en las que viajaban y algo de sus vidas.

Meses más tarde, con el mapa de la ciudad y el de los recorridos de los colectivos en la cabeza, comprendí que esta experiencia no sólo me sacó del apuro económico, también me “dio calle” y me alejó de la condición del turista o de la estudiante extranjera, que caminaba siempre sobre un mismo radio. Después de viajar y de encuestar en movimiento, se hicieron visibles aspectos socioculturales de Rosario, que hasta entonces se hallaban solapados y que posteriormente se convirtieron en preguntas, sobre las

¹ Mi trabajo consistió únicamente en recopilar la información, no participé del análisis de los resultados. Las opiniones y argumentos que aquí se presentan corresponden a una postura subjetiva y no representan al conjunto de empresas e instituciones estatales vinculadas al T.U.P.

² Como puntas de línea se nombran desde la Municipalidad de Rosario a los lugares donde los colectivos finalizan sus recorridos.

cuales me decidí a investigar para esta tesis de la Maestría en Estudios Culturales de la Universidad Nacional de Rosario (U.N.R).

Sobre la tesis.

La investigación se planteó los siguientes objetivos: describir y comprender cómo se vive la experiencia de viaje a bordo del T.U.P de Rosario para los viajeros y choferes y a partir de la experiencia de viaje, reflexionar sobre el rol de la investigadora y sus atributos socioculturales: negra, mujer, extranjera y colombiana. Para ello, viajamos durante un año en más de 20 líneas de colectivos de las empresas Semtur, Rosario Bus y Empresa Mixta de Transporte. Recopilamos imágenes, quejas, anécdotas, opiniones, comentarios y conversaciones con viajeros y choferes; elaboramos una serie de relatos breves de viajes que dan cuenta en primera persona de la espera, el abordaje, los desplazamientos, las interacciones, los espacios de socialización que exceden al colectivo, la exploración de la ciudad y las situaciones experimentadas junto a las personas vinculadas al T.U.P.

Los viajeros sobre los que aquí nos referimos, son mujeres y hombres mayores de 15 años que se desplazaban en una misma línea de colectivo, cuatro veces o más durante los siete días de la semana. Hablamos de viajeros y no de pasajeros o usuarios al observar usos tales como: tomar mate, pasear a bordo del colectivo, construir un microespacio para aislarse al viajar o hacer amistad con los choferes, que son acciones que trascienden la lógica exclusiva del consumo en el transporte público y dan cuenta de la apropiación de los viajeros con este espacio. Entre tanto, el grupo de los choferes estaba constituido por hombres que van desde los 18 hasta los 60 años de edad aproximadamente y que trabajaban en alguna de las tres empresas de colectivos en las que viajamos³.

³ En 2015, en Rosario sólo había una mujer trabajando como chofer en la Línea 127 de la Empresa Mixta de Transporte (La Capital, 19/07/2015). Sin embargo, en 2017 las empresas de colectivos lanzaron una convocatoria para incorporar a más mujeres como choferes (Página 12, 3/02/2017; Vía Rosario, 11/10/2017). Desde entonces, el tema ha ido cobrando cada vez más relevancia. En mayo de 2019 “un grupo de mujeres presentó un amparo judicial por discriminación de género contra la firma Movi. La medida busca que se cumpla con una ordenanza municipal que promueve el ingreso de mujeres a las empresas del

La hipótesis que guía este trabajo define al colectivo de transporte urbano como un *espacio público en movimiento* que se crea y consolida a partir de dos cuestiones transversales: 1, los viajes, las acciones, los usos y apropiaciones de los viajeros y choferes con el espacio del colectivo y 2, a través de las quejas, anécdotas, opiniones y comentarios que ellos mismos expresan en sus recorridos a bordo del T.U.P. El primer eje nos permitió entender que los viajes son una práctica de tipo táctica (De Certeau: 2000) que produce una intimidad temporaria en la cual las personas interactúan, negocian, improvisan y crean códigos o normas. Definimos al viaje como una práctica táctica debido a que no cuenta con un lugar propio, pues siempre se realiza sobre un espacio común y sobre ella influyen factores externos como la duración, el clima, el tráfico urbano y las habilidades de cada viajero para habitar esa experiencia.

Observamos además, que a partir del uso de los dispositivos de tecnología móvil con conexión a Internet, para algunos viajeros el colectivo de transporte se transforma en una extensión móvil de las oficinas de trabajo durante los tiempos de viaje y, se introdujeron otras formas de vivir los viajes al fijar todos los sentidos en la pantalla portátil como entretenerse y desplazarse virtualmente, que otorgan otros matices al aislamiento.

El segundo eje, está basado en las quejas anécdotas, opiniones, comentarios que nombramos como “*voces en viaje*”⁴ y que nos permitieron conocer cuáles son algunas de las situaciones más recurrentes a bordo del T.U.P y evidenciar las formas en las que los viajeros y choferes sintetizan parcialmente sus experiencias subjetivas de movilidad, de las que se destacan sentimientos muchas veces contradictorios, como la satisfacción, la inseguridad, el hartazgo de viajar en un colectivo diariamente, los

transporte urbano de pasajeros”, en respuesta a esta acción, Manuel Cornejo titular de la Unión Tranviarios Automotor (U.T.A) de Rosario, expresó que: “el cuerpo de la mujer no está preparado para manejar un colectivo” (La Capital, 15/05/2019). Estas declaraciones generaron el rechazo de la Federación de Choferes de Colectivos y posteriormente el Concejo Municipal aprobó modificaciones a la ordenanza de 2006 para lograr un 50 por ciento del cupo de género y estableció sanciones para las empresas que no cumplan con la normativa (La Capital, 15/05/2019 y 05/06/2019).

⁴ En su mayoría, los comentarios están identificados con nombre, edad de las personas y la línea de colectivo en la que viajaban o trabajaban. Sin embargo, no siempre fue posible conocer los nombres de los viajeros o choferes y en esos casos, se las registró únicamente con la referencia de género: hombre o mujer, edad y línea de colectivo.

conflictos y las soluciones espontáneas frente a los errores de la planificación urbana.

A partir de esto, también fue posible observar cómo los viajes en el T.U.P revelan las experiencias diferenciadas de las personas en su tránsito o permanencia por los espacios urbanos en relación a sus atributos socioculturales. Algunos de los rasgos más recurrentes fueron:

I) El género, vinculado al acoso sexual ejercido en su mayoría por los varones hacia las mujeres, a través de acciones como “el apoyo”, la masturbación o el exhibicionismo.

II) La clase social, en la objetivación del temor sobre hombres y mujeres jóvenes, a los que otros viajeros nombraban como “los negros” y que se distinguen por el uso de ropa deportiva, gorras y zapatillas de colores fluorescentes. Durante los viajes estos accesorios actuaron como signos de diferenciación y convirtieron a quienes los portaban en potenciales amenazas para otros viajeros que reaccionaban creando una distancia espacial sobre estas personas.

III) La manifestación del prejuicio sociocultural durante los viajes, frente a personas étnicamente reconocidas como negras, que al igual que con los jóvenes nombrados como “los negros”, también se vio reflejado en una distancia espacial y en la negación de algunos viajeros de compartir el asiento, esta vez no por la ropa que usaban sino por su procedencia cultural y el tono de su piel. Éste hecho fue experimentado en primera persona y se analiza en detalle en el tercer capítulo, junto a un repertorio de situaciones que van desde la curiosidad, la facilidad para iniciar una conversación, la burla, el coqueteo o la afrenta; todas ellas dan cuenta de la multiplicidad de las reacciones de los viajeros y choferes frente al hecho inusual de la presencia de una mujer negra, extranjera y colombiana viajando en el colectivo como encuestadora municipal y como investigadora.

A partir de las experiencias vividas a bordo del T.U.P, identificamos cómo las *voces en viaje* junto a las tácticas cotidianas que surgen al viajar, convierten al colectivo de transporte en un escenario móvil de manifestaciones y en un *espacio público en movimiento* que articula, en sus recorridos por la ciudad, las situaciones que tienen lugar durante los viajes y

las que ocurren en otros espacios urbanos (por ejemplo, las paradas y las puntas de línea), configurando una “estructura de sentimiento” (Williams: 2001) en la que las personas intercambian, aprenden tácticas para habitar y desplazarse por la ciudad, proyectan sus miedos, advierten los peligros, divulgan los placeres y configuran una relación indisociable entre la experiencia del viaje y la vida urbana, es decir entre lo que viven a bordo del colectivo y fuera de él.

La escritura de la tesis oscila entre dos voces: la tercera persona utilizada en los capítulos 1 y 2 y la primera persona empleada en el capítulo 3; además, se emplea en los relatos de viaje que están acompañados por mapas que permiten visualizar los recorridos realizados y están separados a modo de advertencia gráfica, por dos barras negras al principio y al final de cada historia para indicar al lector cuándo comienza y termina una narración.

La tesis está dividida en tres momentos: 1. Colectivo de transporte: espacio público en movimiento 2. Vidas y voces *en viaje* y 3. Indagar sobre el T.U.P desde los Estudios Culturales.

En el capítulo 1, definimos al colectivo de transporte como un *espacio público en movimiento*, describimos qué son y cómo viven los viajeros sus desplazamientos en el T.U.P, a partir de la mediación de los dispositivos de tecnología móvil, las amistades, las tácticas y las alianzas que surgen al viajar. Así también, nos referimos a la problemática del acoso en los colectivos de transporte, como una situación de conflicto que afecta principalmente a las mujeres.

En el capítulo 2, describimos cómo viven los viajes los choferes desde su profesión, la relación con los viajeros y la ciudad. Analizamos los viajes como experiencias compartidas y reflexionamos sobre la importancia de las voces *en viaje*, a través de las cuales los viajeros y choferes dan cuenta de sus experiencias subjetivas a bordo del T.U.P y las vinculan con aquellas que ocurren en otros espacios urbanos. Al respecto, dedicamos parte del análisis al sentimiento de inseguridad comúnmente expresado durante los viajes y abrimos la indagación hacia la coyuntura sociopolítica y cultural de Rosario en el 2014.

En el capítulo 3, reflexionamos a través del registro personal, sobre los principales recursos metodológicos y teóricos empleados en la pesquisa tales como: los viajes, los relatos de viaje en clave biográfica, la *flânerie*, la etnografía, los Estudios Urbanos y los Estudios de Movilidad. Asimismo, indagamos y problematizamos sobre las formas en las que los atributos socioculturales de la investigadora: negra, mujer, colombiana y extranjera, intervinieron en la interacción con los viajeros, los choferes y en la experiencia de viaje. El objetivo aquí siguiendo a Leonor Arfuch (2007), fue reivindicar el uso de la primera persona y reconocer el valor de lo biográfico como insumo y materia prima, en el ejercicio de documentar y reflexionar sobre la experiencia, por esta razón el apartado está escrito en primera persona, a diferencia de los dos capítulos anteriores.

Finalmente, cabe mencionar que esta investigación comenzó en 2014, concluyó en 2018 y se escribió en tres ciudades Rosario, Paraná y Santa Fe. En este trayecto nos es relevante nombrar la participación en dos experiencias que fueron de gran importancia: el 3er Congreso Internacional de Estudios Urbanos / URBARED MUNDO URBANO, en la Universidad Nacional de Quilmes (2016) y SP Mobilities: Primeira Escola de Ciência Avançada em Mobilidades, Teoria e Métodos⁵, en la Universidad de San Pablo, Brasil (2017). En ambas ocasiones, tuvimos la oportunidad de conocer, compartir e intercambiar experiencias de investigación, vinculadas a los Estudios Culturales, los Estudios Urbanos y la movilidad, desde disciplinas muy diversas tales como la psicología, la ingeniería, la arquitectura, y la historia, con las cuales pudimos encontrar afinidades y ampliar el análisis hacia otras dimensiones.

En esta dirección, destacamos la publicación del libro: *“Términos clave para los estudios de movilidad en América Latina”*, de Dhan Zunino, Guillermo Giucci y Paola Jirón. Éste texto es el “resultado de la colaboración de un grupo diverso de investigadores (...) de distintas disciplinas que incluyen sociología, antropología, historia, geografía, arquitectura, ingeniería, literatura y que trabajan en los campos de los estudios urbanos, sociales, del transporte, de la movilidad, del ambiente, de las migraciones o del turismo”

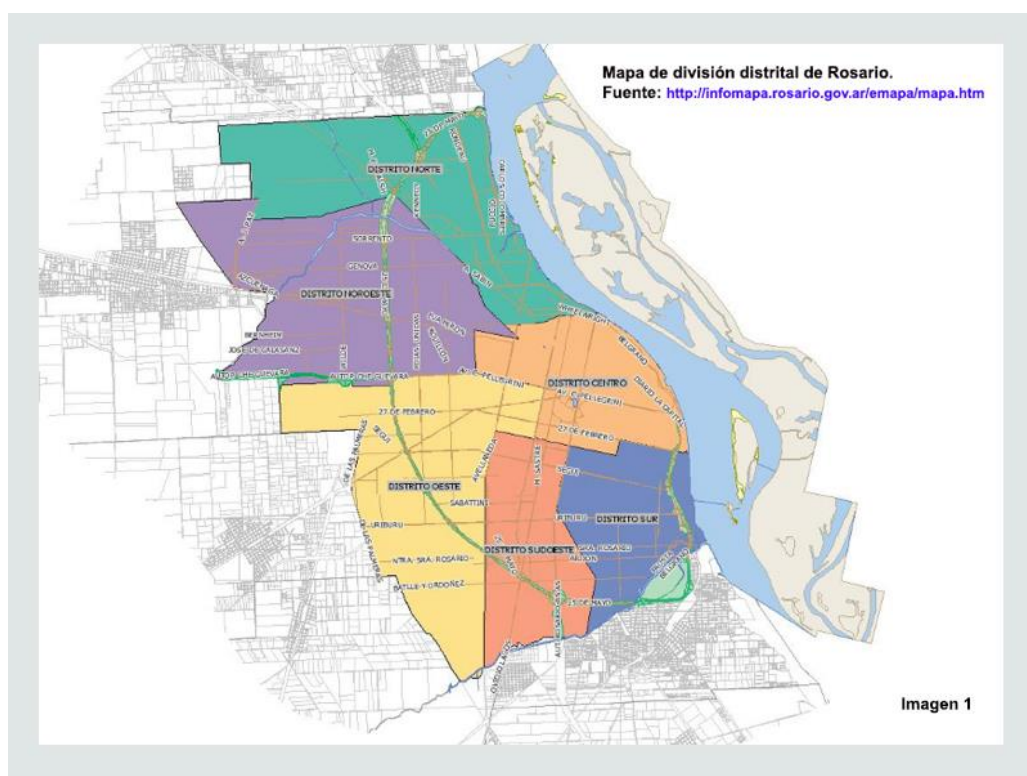
⁵ Ver: SP Mobilities 2017: <https://spmobilities.wixsite.com/2017>

(Zunino, Giucci y Jirón: 2018, 16). Guiados por las reflexiones académicas surgidas a partir del *mobility turn*, los editores seleccionaron 22 términos que permiten “una aproximación inicial que ofrece un mapa de conceptos, debates, temas y fenómenos de la movilidad” o las movilidades, entendidas como “prácticas sociales con sentido, (y) por lo tanto como experiencias que son representadas y producen cultura, así como expresan y producen relaciones sociales y de poder” (Ibídem: 13).

Así, esta tesis se incorpora desde una mirada local a una serie de investigaciones (Canclini; et al: 2013, Jirón: 2011, Zunino: 2016, Soldano: 2017) que indagan sobre las experiencias de viaje en los sistemas de transporte urbano de pasajeros en sus diversas variantes: metros, trenes, colectivos, buses articulados etc... y que entienden los viajes de escala urbana como problemas sociales que nos ayudan a develar las necesidades y tácticas cotidianas de desplazamiento de las personas, a través de las cuales construyen ciudad.

Contexto.

Rosario es una ciudad ubicada en la zona sur de la provincia de Santa Fe -en el área central de la República Argentina- y “concentra las principales vías de comunicación territorial del país. Se constituye como la ciudad central y de servicios de un área metropolitana integrada por más de 20 localidades que alcanzan 1.300.000 habitantes, cuya principal característica es ser un nodo industrial con perfil agroexportador” (EMR: 2014, 9)⁶.



La historia del transporte rosarino describe que en el periodo de 1960 hasta el año 2000, predominó un enfoque de gestión basado en el transporte automotor, éste hecho se afianzó con el cierre definitivo de los servicios ferroviarios en la década del 90 y, el transporte masivo se caracterizó por

⁶ Según el Censo Nacional de Población, Hogares y Viviendas de 2010, registró 948.312 habitantes en el área urbana y un total de 1.300.000 habitantes en el área metropolitana. De acuerdo con la Dirección de Estadística de la Municipalidad de Rosario, en 2015 se produjo un aumento de población que alcanza los 985.624 habitantes: mujeres: 52,5%, varones: 47,5%.

tener una diversidad de dueños particulares que administraban los colectivos (Baladoni y Garcilazo: 2010).

Progresivamente, se produjo una concentración que redujo el número de propietarios a diez empresas, hasta alcanzar los rasgos del año 2014, en el que “una sola empresa privada –Rosario Bus- y dos empresas vinculadas en distinto grado al estado municipal, (eran) las responsables de la totalidad del servicio” (Ibídem: 263).

Según el E.M.R y la encuesta periódica Origen – Destino 2008 (E.O.D), se estima que los rosarinos realizan más de un millón de viajes diarios y los principales motivos son: trabajo y estudio. Este mismo sondeo reveló, que “la distribución horaria de los viajes muestra tres momentos pico en los cuales se concentran los desplazamientos diarios: por la mañana, al mediodía y por la tarde, siendo el horario de las 12hs el de mayor registro, con más de 200.000 viajes” (E.M.R, 2014: 52).

2014 año bisagra:

En el 2014 el T.U.P estaba integrado por las empresas Rosario Bus, la Empresa Mixta de Transportes de Rosario y Semtur, las cuales estaban coordinadas por el E.M.R. Rosario Bus es una firma de capital privado dedicada al transporte de pasajeros en la región centro del país y brinda el servicio a través de distintas líneas urbanas e interurbanas. La Empresa Mixta de Transportes de Rosario está organizada como un ente autónomo formado por capitales privados y municipales y Semtur es administrada con capitales del Estado.

Encontramos al 2014 como un año bisagra por dos razones: la apertura de la licitación para la prestación del servicio, que en 2018 otorgó la licencia a la empresa mendocina El Cacique y porque nuestros viajes estuvieron marcados por un clima pre eleccionario en el que Rosario estaba tapizada de políticos sonrientes abonando simpatías y voluntades en una campaña para las elecciones del año siguiente. Desde el 2014 se proyectaba cómo el 2015 marcaría el cierre de un ciclo de gobierno iniciado

por Néstor Kirchner en 2002 y continuado por Cristina Fernández, elegida presidenta en dos ocasiones: 2007 y 2011.

Mientras los medios de comunicación hablaban de continuidad o cambio en los cargos públicos provinciales y nacionales, en las calles y en los colectivos se percibía la incertidumbre por ese rumor que vaticina una crisis económica cada diez años, el desgaste por las campañas anticipadas y la indisposición de los viajeros para contestar la encuesta presuponiendo que se les preguntaría sobre cuestiones políticas.

Capítulo 1: Colectivo de transporte: espacio público en movimiento.

Aquí reproducimos tres relatos de viaje a bordo de las Líneas 142 (norte), 106 Negra (sur) y 123 (oeste), que narran los desplazamientos hacia tres extremos opuestos de la ciudad y la importancia que adquieren las puntas de línea como espacios de contacto y socialización entre viajeros, choferes y otras personas vinculadas al T.U.P. En este capítulo, planteamos la hipótesis del colectivo de transporte como un *espacio público en movimiento* y la trabajamos a partir de la revisión teórico-conceptual, la reflexión sobre los recorridos realizados y el análisis descriptivo sobre qué es y cómo se vive la experiencia de viaje desde el punto de vista de los viajeros: las tácticas que utilizan para viajar, el uso de la tecnología que abre la posibilidad de la co-presencia, las amistades espontáneas y por último, la problemática del acoso.

Relato 1.

Mi primer día.

Línea 142 Roja: Desde Alvear y Santa Fe (zona centro) hasta Miniterminal de Barrio Rucci (zona norte).



Un lunes de otoño, abordé en la intersección de las calles Alvear y Santa Fe la Línea 142 Roja, con destino hacia Barrio Rucci (Ver imagen 2). El chofer de ese día se llamaba Leonardo. Era pelado, tenía la piel morena, usaba lentes oscuros y la camisa blanca del uniforme a medio abotonar. Hasta que cruzamos calle Cafferata, el colectivo permaneció vacío y Leonardo iba cantando las canciones de rock nacional que pasaban en la radio. Ante una norma explícita que rige para los viajeros pero también para los choferes de: *“No escuchar música en el colectivo a alto volumen o con parlantes”*, Leonardo aprovechó ese momento de relativa soledad para cantar.

Una hora más tarde, después de atravesar la Avenida Circunvalación en sentido norte, los viejos edificios residenciales y los graffities en amarillo y azul de Rosario Central, me anunciaron la llegada a Barrio Rucci, que popularmente es lo mismo que decir: *“el barrio del Padre Ignacio”*. Hasta ahí llegan miles de personas desde distintas ciudades de la Argentina, para la

misa y una consulta con el cura milagroso. En algunas de las casas rosarinas, la imagen del padre Ignacio comparte el rincón sagrado, junto a las estampitas del Gauchito Gil, la Virgen del Rosario y San Expedito.

Leonardo me advirtió que él no iba a regresar al centro, por lo cual tuve que bajarme en la Miniterminal⁷ de Barrio Rucci, que está ubicada en las calles Peirano y Manzi y esperar el próximo colectivo de la Línea 142. En 2014, ese espacio estaba conformado por una pequeña plaza con una porción de pasto que amarilleaba por el cambio de clima; una taquilla para recargar la tarjeta del colectivo, una patrulla de policía que permanecía estacionada a su lado; un armazón oxidado de lo que fue una garita de espera y un pequeño bar con una vieja galería de cemento en la entrada.

Para entrar al bar era necesario bajar dos o tres escalones desde la vereda. Era uno de esos lugares en los que el tiempo se detuvo: su fachada color ocre, la iluminación baja, los avisos gastados y la pintura resquebrajada así lo indicaban. La luz tenue, contrastaba con el resplandor del televisor de 20 pulgadas que permanecía encendido como el pilar de reunión de quienes entraban, sobre todo si estaban transmitiendo fútbol. La puerta estaba abierta y del marco colgaba una cortina anti moscas de color gris.

En la Miniterminal se estacionaban los colectivos, allí los choferes bajaban a tomar sus 10 minutos de descanso antes de comenzar un nuevo recorrido, fumaban o iban al bar para alimentarse rápidamente o tomar un café. Todo esto, si tenían la suerte de haber llegado a tiempo y el colectivo no estaba muy sucio, porque de lo contrario, arrancaban de nuevo o se los veía desfilan con escobas y trapos para limpiar. Al ser medio día, la Miniterminal estaba colmada de gente que iba y venía, fue una sorpresa escucharlos saludarse por el nombre cuando llegaban a la parada a esperar el colectivo. Pasaban las doñas que regresaban de las verdulerías, los vendedores de películas piratas y las madres que llevaban a los niños a las escuelas.

⁷ Así se nombra desde la Municipalidad de Rosario al espacio en el que ingresan y estacionan las diferentes líneas de colectivos en el Barrio Rucci.

En medio de las conversaciones de las personas que estaban en las plataformas, escuché un acento que se distinguía de los demás, era una tonada colombiana. Se trataba de Marta, una mujer de 45 años que había nacido en la ciudad de Medellín. Ella tenía la piel morena, los ojos verdes y el pelo negro enrulado. Había llegado a Rosario en 2013 junto a sus hijos Andrés (18 años) y Juan (10 años).

-“Nosotros nos vinimos porque mi hijo Andrés quería estudiar Medicina y usted sabe mamita que en Colombia eso es imposible⁸. Nosotros no lo pensamos mucho y nos vinimos. Al principio me dio duro el cambio de vida, pero todo sea por los hijos”.

Marta terminó la conversación cuando llegó su colectivo porque iba a acompañar a su hijo hasta la escuela. El próximo 142 llegó 20 minutos después, cuando se bajó la última persona le pregunté al chofer si salía en ese momento y me contestó entre enojado y aburrido:

-“No voy a salir ahora porque tengo que llevar el colectivo a los galpones para que lo limpien. ¡Fíjate!, hay un forro sucio tirado en el suelo y así no puedo salir”.

Me quedé sin palabras y regresé a esperar con las demás personas. Media hora más tarde llegó un nuevo colectivo, ni bien se detuvo y se bajó la última persona, una turba enojada, confundida y acalorada, se subió y se abalanzó sobre los asientos. El barullo de quejas no se hizo esperar. El chofer trató de limpiar rápidamente el pasillo, los aromas del humo del caño de escape y del limpiador de pisos se mezclaron saturando el ambiente. No había remedio, era lunes, la semana apenas comenzaba y era fácil predecir que todos llegaríamos tarde a donde quiera que fuéramos.

⁸ La educación en Colombia es privada, sobre todo en los niveles de pregrado y posgrado. Este modelo es una de las mayores motivaciones que año a año impulsa a miles de jóvenes a estudiar en otros países cuya oferta universitaria es pública o los aranceles de las matrículas son más bajos que en Colombia. Según el informe de la OIM: “La migración colombiana en Argentina”, publicado en 2016, el 56,8% de los colombianos que ingresó al país lo hizo por razones académicas, seguido de un 13,5% que respondió que el motivo es “Trabajo” y un 11,5% “Motivos familiares”.

Al concluir con el primer mes de viaje pudimos constatar que casi todos los caminos, o más bien la mayoría de las rutas de colectivos rosarinas conducían a Barrio Rucci; hasta en cuatro ocasiones llegamos sin preverlo a la misma punta de línea por avenidas distintas. De esta forma, el paisaje se tornó cada vez más familiar: los vecinos saludándose por el nombre y comentando sobre el día, el mercadito de Pérez, el vendedor de las películas piratas, las madres con sus hijos y los Prefectos apostados sobre calle Peirano, quienes apenas veían pasar a las adolescentes con su falda escolar, se alborotaban y comenzaban a gritarles “piropos”, mientras las veían acelerar el paso agachando la cabeza.

1.1 Comprender la experiencia de viaje y resignificar el bondi⁹.

El relato anterior narró el primer día de trabajo a bordo del T.U.P como vivencia de iniciación, después de repetir esta acción a lo largo de un año y compartir conversaciones y diversas experiencias junto a viajeros, choferes y otras personas vinculadas al T.U.P de Rosario, planteamos que el colectivo de transporte es un *espacio público en movimiento* que se crea a partir de: 1, las acciones, usos y apropiaciones de los viajeros y choferes con el espacio del colectivo y 2, a través de una polifonía de expresiones que nombramos como *voces en viaje*, que agrupa las quejas, las anécdotas, las opiniones y los comentarios que los choferes y viajeros manifestaron en sus recorridos, a través de los cuales sintetizan parcialmente sus experiencias subjetivas de movilidad.

Estas *voces en viaje* recopiladas e incluidas a lo largo del texto, son fragmentarias e intermitentes, por esta razón fueron interpretadas a partir de tres categorías que vinculamos entre sí. La primera de ellas es la que Leonor

⁹ Según los glosarios de lunfardo (jerga popular utilizada en el Río de la Plata), una de las versiones registra que la palabra bondi surgió a principios del S.XX en la ciudad de San Pablo, Brasil y se deriva de la palabra inglesa *bond* que se traduce como bono o boleto. “En esa época los tranvías paulistas en gran medida eran propiedad de compañías inglesas y por tal motivo solían llevar carteles que señalaban el precio del pasaje con la palabra *bond*, para los brasileños esta palabra pasó a ser entendida como equivalente a tranvía y a todo transporte público urbano de pasajeros (...) Los inmigrantes italianos a fines del siglo XIX e inicios del siglo XX, llevaron esta palabra a ciudades como Buenos Aires y Montevideo, en donde pasó a nombrar a los buses o colectivos de transporte”.

Arfuch nombra como el espacio biográfico¹⁰, que remite a una confluencia de múltiples formas y géneros discursivos, como una especie de “espacio *intermedio* entre (lo) público y (lo) privado (2007: 27) o “configuraciones de enunciados en las que se entrama el discurso (Ibídem: 54).

En segundo lugar, se encuentra la categoría de los prerrelatos propuesta por Alicia Entel que es definida como: “relatos más parecidos a “expresión” en sentido catártico que a comunicación como intercambio, voces entrecortadas, rumores (y) estallidos expresivos” (2007, 22). Y en tercer lugar, incluimos la categoría de “discursos de (en) viaje” propuesta por Sebastián Román, que pone el foco sobre “una diversidad de géneros discursivos que tienen como condiciones de producción la experiencia del viaje” (2012: 28, 29), que es la cualidad que aquí nos interesa y nos apropiamos.

Teniendo en cuenta esto, las *voces en viaje* conformaron “un escenario móvil de manifestaciones” (Arfuch: 2007, 60) y configuraron lo que podríamos llamar siguiendo a Raymond Williams una “estructura de sentimiento” (Williams: [1973] 2001) o un “orden social compartido” (Kessler: 2015, 44), mediante el cual fue posible observar cómo los viajeros y choferes creaban o negociaban tácticas, códigos y normas para habitar la experiencia de viaje en el colectivo de transporte, como así también para intercambiar los conocimientos, significados y vivencias comunes sobre Rosario (Grossberg: 2012). Así, cada vez que sea necesario referirnos al conjunto de quejas, anécdotas, opiniones y comentarios expresados por viajeros y choferes, será nombrado como *voces en viaje* para dar cuenta de la multiplicidad de características, pero también del contexto que les da sentido.

¹⁰ De acuerdo con Arfuch, el espacio biográfico “podría incluir: biografías, autorizadas o no, autobiografías, memorias, testimonios, historias de vida, diarios íntimos, correspondencias, cuadernos de notas, de viajes, borradores, recuerdos de infancia, autoficciones, novelas, filmes, video y teatro autobiográficos, el llamado *reallity painting*, los innumerables registros biográficos de la entrevista mediática, conversaciones, retratos, perfiles, anecdotarios, indiscreciones, confesiones propias y ajenas, la video política, los relatos de vida de las ciencias sociales y las nuevas acentuaciones de la investigación y la escritura académicas” (2007: 51).

Para nombrar al colectivo de transporte como un *espacio público en movimiento*, además de los viajes realizados, retomamos libremente los aportes conceptuales de Paul Gilroy¹¹, y entendemos que el colectivo como elemento móvil, se consolida como un espacio de interacción sensorial de imágenes, olores, texturas, ruidos y silencios, que vincula, interrelaciona y da cuenta de los espacios cambiantes y fijos que conecta en su travesía (2014).

También, nos apoyamos en la categoría de *espacios transversales* o *espacios tránsito* propuesta por Manuel Delgado, que remite a aquellos espacios que tienen por objetivo “el de *traspasar*, cruzar, (e) intersectar otros espacios devenidos territorios” (1999: 36). Si bien el autor hace referencia a las calles, vías y cruces urbanos como topografías móviles en las que transcurren las prácticas de movilidad, consideramos que los colectivos de transporte al igual que estos espacios, no sólo producen la travesía, “sino que son la travesía en sí” (Ibídem: 36).

Como espacios fijos y cambiantes podemos entender a todos los lugares que se conectan a través de los viajes, pero que también se extienden a los nodos que son de importancia para el T.U.P, como por ejemplo: las calzadas, las calles, las garitas de espera, las taquillas oficiales que venden los pasajes, las puntas de línea etc... que crean un conjunto de lugares vinculados a los viajes, en los que se intercalan otros usos y actividades asociadas al “comercio, al ocio, o los servicios” (Herce: 2013, 14).

Así lo evidenciamos al llegar hasta lugares como la Miniterminal de Barrio Rucci, que era un punto de referencia para el T.U.P desde el cual salían seis líneas de colectivos diferentes hacia distintas zonas de la ciudad (102 Negra y Roja, 103 Roja, 142Roja, 143 Roja y 153 Negra) y que en el

¹¹ Aquí tomamos la reelaboración que hace Paul Gilroy del barco negrero de William Turner, reproducimos la cita completa: “El extraordinario cuadro del barco negrero de Turner sigue siendo una imagen útil, y no sólo por su fuerza moral autorreflexiva y por el modo asombroso en el que apunta directamente a lo sublime en su invocación del terror racial, la trata y la degeneración ético-política de Inglaterra. Habría que recalcar también que los barcos eran el medio vivo por el cual se unían los diferentes puntos del mundo atlántico. Eran elementos móviles que representaban los espacios cambiantes entre aquellos lugares fijos que conectaban. Por consiguiente hay que pensarlos como unidades culturales y políticas, en vez de como encarnaciones abstractas del comercio triangular. Son algo más: un medio de transmisión del disenso político y, posiblemente, un modo específico de producción cultural” ([1993] 2014, 32).

horario del mediodía, concentraba a numerosos viajeros y choferes, transformándose en un gran espacio de socialización entre los viajeros que en su mayoría eran habitantes del barrio, los comerciantes de los pequeños negocios, los choferes de los colectivos y los vendedores ambulantes.

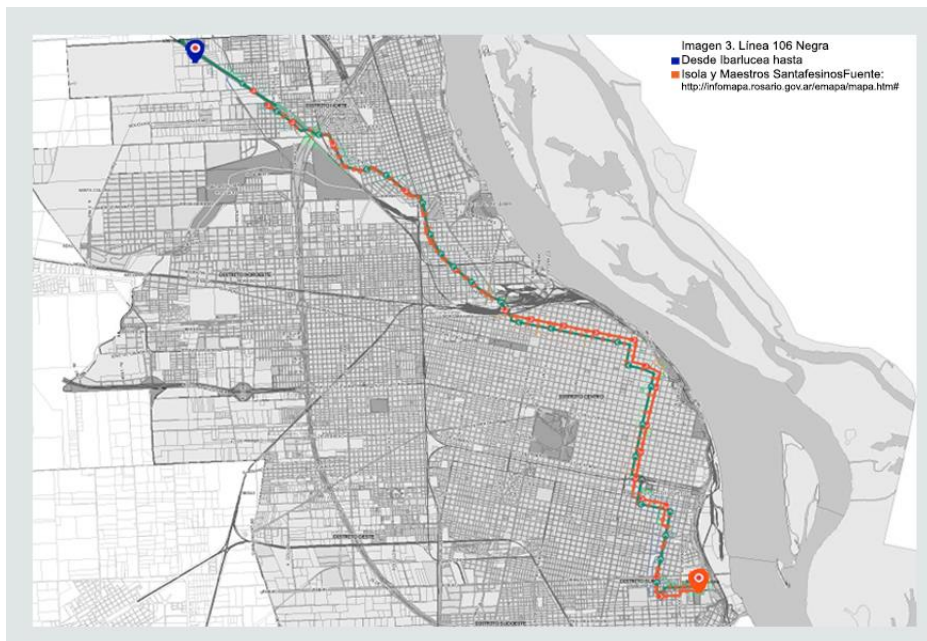
Aunque podría decirse que la existencia de estos espacios es característica de las puntas de línea, es necesario mencionar que en no todos los casos existen terminales diseñadas para el uso específico del ascenso y descenso al colectivo o para el descanso de los choferes. En la mayoría de puntas de línea, los locales comerciales como los kioskos, rotiserías o estaciones de servicio son los que configuran de forma espontánea o no planificada sobre el paisaje, la sensación de fin del recorrido que se une al uso cotidiano que hacen de ellos vecinos, viajeros y choferes, a través del consumo de alimentos, de los momentos de descanso o las charlas sobre los recorridos.

Tal es el caso de dos ejemplos que presentamos a través de los relatos de viaje, a bordo de la Línea 106 en su recorrido hacia la zona sur hasta las calles Isola y Maestros Santafesinos y en la Línea 123 hasta el límite municipal con la localidad de Pérez en el distrito oeste.

Relato 2.

“Las tortillas más ricas de Rosario”.

Línea 106 Negra: Desde Ibarlucea (zona noroeste) hasta Isola y Maestros Santafesinos (zona sur).



Una mañana, después de llegar hasta la localidad de Ibarlucea en la Línea 106 Negra, retomé el viaje en dirección opuesta hacia la zona sur (Ver imagen 3). Con la brújula en marcha pude identificar mientras atravesábamos el centro: la Plaza de Mayo, el Monumento a la Bandera, el edificio del Correo Argentino, el Palacio de los Leones y la peatonal Córdoba. Al cruzar calle Pellegrini, nuevamente perdí el sentido de orientación y una hora más tarde, el colectivo se detuvo frente a una pequeña plaza que tenía juegos infantiles y estaba rodeada por casas de techos bajos y edificios residenciales de pocos pisos.

En la esquina estaba el letrero que decía: Isola y Maestros Santafesinos. Bajé para esperar sobre la vereda al próximo 106 porque Agustín, el chofer de ese día, me había avisado que cambiaba de recorrido. Él cerró las puertas del colectivo y me dijo:

-“Vení flaca, vos debés estar cagada de hambre, vení que te muestro dónde se prepara la tortilla de papas más rica de Rosario”.

Lo seguí hasta un local muy pequeño que está sobre calle Isola. Agustín abrió la puerta como quien llega a su casa, me presentó a sus compañeros de trabajo y dijo:

-“Rosa, aquí te traje gente de aguas internacionales, para probar especialmente tu tortilla de papas”.

Adentro estaban Rosa y su marido, ellos se encargaban de preparar las delicias que alimentaban a los conductores que llegaban a diario. Tenían un menú fijo (ese día era paella), pero también había algunas alternativas como sándwich de milanesa o tortilla de papá. Rosa era una mujer regordeta, de baja estatura, pelo negro y sonrisa amable. Cuando Agustín terminó con su presentación, ella me alcanzó dos servilletas de papel y puso encima la porción de tortilla que estaba hirviendo.

-“Yo invito.” Dijo Agustín haciéndome un gesto para que no pagara. Y agregó: *-“Rosa, anotáme en la cuenta los 18 pesos de las dos tortillas”.*

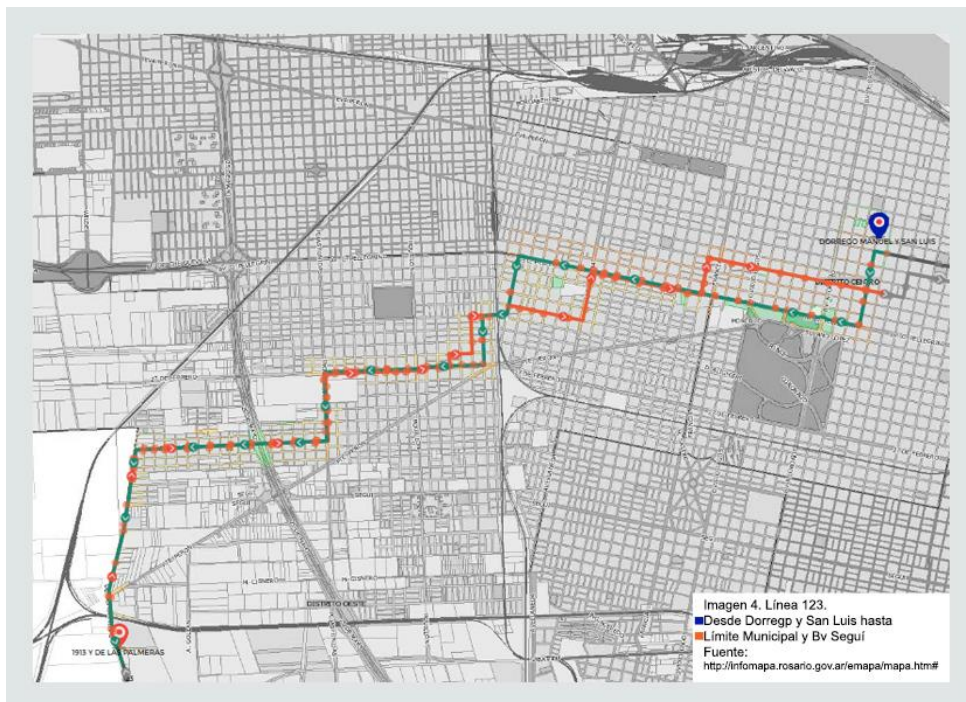
Ni bien terminó de comer el último bocado, Agustín se despidió y salió del kiosko de Rosa, puso en marcha el colectivo y se fue.

En seguida, el segundo relato de viaje en el que describimos el desplazamiento y la llegada hasta un lugar de características similares al “kiosko de Rosa”, pero que se encuentra ubicado en la zona sudoeste de Rosario.

Relato 3.

Maxikiosko/Santería: El señor de los milagros Mailin.

Línea 123: Desde San Luis y Dorrego (zona centro) hasta Límite del Municipio hasta Boulevard Seguí (zona sudoeste).



Después de mucho esperar y tener que subir a un colectivo lleno concluí lo siguiente: encuestar a mediodía tiene sus puntos a favor y en contra, a veces se puede conversar con muchas personas en poco tiempo, pero en la mayoría de las ocasiones, no se puede hablar con nadie porque no hay espacio y no se puede caminar adentro del colectivo. La gente está viajando incómoda y por lo tanto no tiene ganas de responder preguntas.

Por esa razón, decidí irme hasta la punta de línea, no bajarme y retomar las encuestas mientras el colectivo estuviera más vacío. No tenía idea a dónde iba a llevarme pero me quedé. Pasando Pellegrini, al llegar a calle Matienzo, en una estación de servicio se subió otro conductor para hacer el relevo.

El nuevo chofer tenía más de 50 años, era alto, tenía el pelo largo y ondulado, cortado en capas, estilo Los Ramones, con algunos mechones negros y otros grises por las canas. Vestía jeans ajustados, zapatillas deportivas y chaqueta de cuero negra. Su nombre era Juan, pero todos sus

compañeros lo llamaban Charly, según él, porque le gusta mucho el rock y por su supuesto parecido con Charly García.

Me contó que estaba casado hace 24 años y tenía tres hijos, el más pequeño de un año en ese momento. Me dijo que él también había vivido lejos de su país cuando decidió huir del servicio militar obligatorio:

-“Me embarqué durante 8 años, estuve viviendo en embarcaciones que transportaban armas a Israel. Viví en Grecia, Francia y algunos países árabes”.

Al llegar a la punta de línea saludó a uno de sus compañeros agarrándole los cachetes mientras le decía:

-“¡Hola lindo, ¿cómo estás?! Sos lindo vos”.

Llamó mi atención observar a estos hombres expresándose cariño y afecto con tanta naturalidad. Al bajar del colectivo supe que había llegado al límite con la localidad de Pérez, más exactamente con Cabin 9, un territorio con jurisdicción fantasma de la que ni Pérez ni Rosario, según rumora la gente, *“quieren hacerse cargo”*.

-“¿Querés tomar un café?”, dijo Charly y me hizo señas para que lo siguiera. Caminamos hasta la puerta de un lugar que tenía un letrero en sus paredes que decía: *maxikiosko/santería “El señor de los milagros Mailin”*, ahí se unían dos rubros comerciales que hasta entonces imaginé incompatibles. Por un pasillo angosto entramos al lugar, del lado izquierdo estaban las mercancías, la mujer que atendía se protegía detrás de un tejido metálico de rejas grises que iban desde el suelo hasta el techo, del lado derecho había repisas de madera y sillas con patas de hierro para sentarse a comer o beber.

De maxikiosko tenía todo, vendían agua, galletitas, stickers de dibujos animados y personajes de la televisión. De santería también tenía todo, vendían velas, velones, esencias, botellas, botellitas, imágenes del gauchito gil y de santos sacros y paganos cuya existencia hasta ese día yo ignoraba. También preparaban un menú de almuerzos para los choferes: ese día había ensalada rusa con muslos de pollo. Los tres choferes que había esa tarde afirmaron que doña Stella –la dueña- cocinaba muy bien y comentaron:

-“*Qué rica que estaba la lengua en salsa que preparaste para el bautismo de Almita*”. Se referían a la nieta de 6 meses de doña Stella, pues ella invitó a los choferes de la 123 al bautismo y Charly fue designado padrino.

Nos apuramos para terminar el café, teníamos que comenzar el viaje antes de que se desatara la tormenta que durante todo el día había estado amenazando.

Los ejemplos de los kioscos de Rosa y Mailin que caracterizamos en los relatos anteriores, dan cuenta de los espacios que vincula en su travesía el colectivo de transporte y de las formas en las que los viajeros, choferes y vecinos de la zona, se las arreglan para construir un espacio que marque un corte temporal entre viajes o momentos del día y cubrir la ausencia de un equipamiento determinado para el descanso como una miniterminal.

Así, trabajar en la Línea 106 Negra para Agustín (el chofer) no es solamente llegar hasta las calles Isola y Maestros Santafesinos, sino también almorzar el menú preparado por Rosa, o en el caso de Charly, el chofer de la 123, llegar hasta el Límite Municipal representa no sólo el final de su recorrido sino la posibilidad de visitar a Alma, su nueva ahijada.

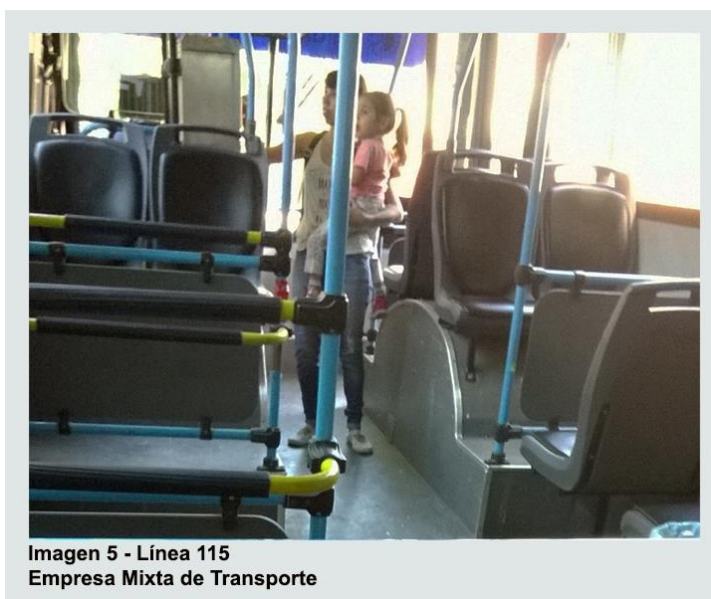
A partir de las conexiones entre los distintos espacios que habilita el colectivo de transporte en su travesía y en los vínculos de afecto que fomenta entre quienes se desplazan y quienes trabajan en cada punta de línea, también se construye el *espacio público en movimiento* que aquí proponemos. Entendemos que el espacio público no es un lugar estático en el cual se materializa el ideal de “una masa de seres libres e iguales”, sino que por el contrario es un territorio en constante desterritorialización, que paradójicamente se afianza a través de las relaciones sociales: las de larga duración y las efímeras, que evidencia los conflictos, las desigualdades y pone a prueba los códigos de urbanidad (Delgado: 2011).

El colectivo de transporte se nutre de todas estas características y el momento en el que se expresan de forma más evidente es durante los viajes, por eso a continuación, definimos qué son los viajes y describimos la

experiencia a bordo del T.U.P de Rosario desde el punto de vista de los viajeros.

1.2 Viajeros del T.U.P de Rosario.

Los viajes son prácticas regidas fundamentalmente por el tiempo, en las que se cruzan los horarios de trabajo de unos con el tiempo de ocio de otros (Augé: 2014) y se movilizan personas, mercancías y recursos. Durante los viajes los sentidos entran en interacción, pues las personas intentan “saber quiénes son mediante la mirada, el olor y el contacto” (Sennett, 1994: 374). A través del ruido, de los gritos, las carcajadas, los murmullos o las conversaciones, los viajeros participan de forma indirecta de las actividades ajenas de quienes se desplazan, sobre todo cuando se trata de grupos numerosos que con sus palabras y gestos acaparan la atención y en algunas ocasiones provocan las risas cómplices de quienes los rodean.



Si viaja una pareja de novios, uno de los dos se recuesta sobre el hombro del compañero para descansar, surge una conversación a veces en un tono bajo o moderado sobre los temas del día; se besan y se abrazan o se quedan en silencio. Algunas madres que viajan con sus hijos en brazos aprovechan para amamantarlos y si los niños son pequeños se duermen en o hacen infinitas preguntas sobre lo que ven en el colectivo o en la calle.

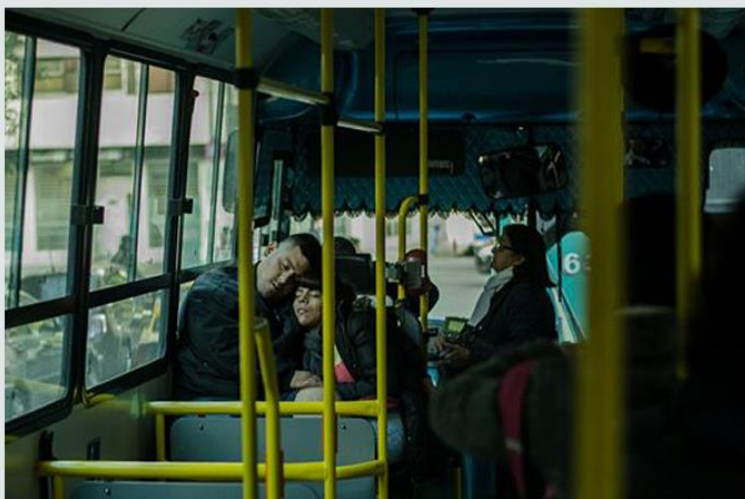


Imagen 6 - Cortesía Yisel Díaz Mahecha (Seta Yisel).



**Imagen 7 - Línea 130
Empresa Rosario Bus**



**Imagen 8 - Línea 126
Empresa Mixta de Transporte**



**Imagen 9 - Línea 146
Empresa Rosario Bus**

Un viaje¹² comienza cuando las personas abordan el colectivo saludan al chofer (si saludan o si el chofer responde), pagan el boleto y a través de una mirada rápida buscan un asiento para acomodarse o un espacio libre para permanecer de pie. En Rosario, desplazarse en colectivo puede tener una duración mínima de 15 minutos y máximo de 2 horas, ese fue el tiempo estimado de nuestros recorridos entre los extremos opuestos de la ciudad.

¹² Desde un enfoque de movilidad, la investigadora Andrea Gutiérrez señala que el estudio de un viaje puede ser abordado como una secuencia de momentos: “1. Momento “pre viaje”, vinculado a la decisión, planificación y organización. 2. Momento “viaje”, vinculado al trayecto entre el lugar de origen y de destino. 3. Momento “pos viaje”, vinculado a la realización de la actividad fin del viaje” (Gutiérrez: 2009, 69). Nuestra investigación analiza en su mayoría los “momento viaje” en los colectivos, como expresión de la proyección realizada, pero también describe las situaciones previas al abordaje del colectivo como así también las que ocurren durante la espera o el descenso. Los conceptos de viaje y desplazamiento son tomados aquí como sinónimos.

-“Yo prefiero toda la vida los días soleados, porque si llueve o está gris, todos se suben con cara de orto y ni saludan” (Agustín. Chofer Línea 106).

Por la ventana el paisaje se convierte en una escenografía móvil, en la cual el viajero comienza a identificar las actividades diarias de las personas que viajan en su misma línea o de los que pasan por las calles que van atravesando. Aunque no se produzca una interacción con otras personas, al conocer los rituales cotidianos los repasa mentalmente: en la próxima se baja la mujer regordeta. A la misma hora todos los días abre el señor de la ferretería. Se ve pasar al hombre en su bicicleta llevando a los niños al jardín de infantes; y así en un infinito de situaciones que no sólo son interacciones visuales sino que también crean puntos de referencia urbana y señalizan la experiencia del viaje.

A través de los olores, la interacción varía según la estación del año. Durante las temporadas frías o invernales, es común que los choferes enciendan la calefacción pero a cambio exigen que se cumpla la norma de mantener las ventanas cerradas, lo cual no permite que el aire circule y en el transcurso del viaje éste se transforma en un tufo cálido y denso. Si la temporada es de primavera o estival y la humedad alcanzó el 90%, el aroma de la transpiración de los cuerpos abarca el espacio, sobre todo cuando el coche no cuenta con equipo de aire acondicionado, pero en los casos en los que la unidad está climatizada, Agustín, el chofer de la Línea 106 comenta:

-“Y no sabés lo que es en verano, vos ves y la gente se sube, arma el mate y después de un rato se duerme la siesta, hacen todo el recorrido, sólo por el aire acondicionado” (Agustín. Chofer Línea 106).

Si nos guiamos por este comentario podríamos pensar que en Rosario en esa época del año, los colectivos de transporte y las orillas del río son los únicos refugios contra las temperaturas que superan los 40 grados. Pero además, vemos cómo la funcionalidad del medio de transporte que traslada a las personas desde un origen hacia un destino, es alterada por el uso como travesía en sí misma para recorrer y conocer la ciudad.

Aunque esta manera de viajar es quizás la más inusual pudimos observarla a bordo de la Línea 125, en la que un grupo de tres niños entre 6 y 9 años subieron al colectivo sin la compañía de ningún adulto, pagaron el pasaje con monedas y se sentaron juntos en la última fila. Al llegar a la zona del microcentro los tres se acercaron con curiosidad a la ventana que está al lado de la puerta trasera, reían y gritaban. Hicieron todo el recorrido y no descendieron en ningún lugar, se subieron y se bajaron en las mismas calles: Provincias Unidas y Rueda. Ellos no iban a la escuela ni volvían de ella, no iban con sus padres y en apariencia no tenían un destino en su viaje sino el recorrido mismo, el paseo en colectivo parecía ser el plan.

En otros casos, para algunos viajeros el tiempo de viaje los acerca a otras actividades o crea microlibertades (De Certeau: 2000) como el ocio, el descanso o el reposo (Augé: 2014) o a través del uso del *smartphone* realizan un trueque del tiempo y el tedio -que para muchos significan las distancias- por información y entretenimiento. Mientras una parte de su cuerpo permanece en relativa pasividad, otra parte de sí se activa a través de un espacio virtual. Sobre este tema reflexionaremos a continuación.

1.3 La tecnología móvil en los tiempos de viaje.

-“A mí se me pasa más rápido si voy con el celu. No veo los semáforos o las avenidas, yo me siento, juego los jueguitos, chateo, escucho música y después de un rato miro por la ventana y me doy cuenta de que ya llegué” (Maximiliano, 28 años. Línea 125).

La postura corporal del viajero se cierra sobre sí misma en silencio, la espalda encorvada, la cabeza agachada con el mentón casi pegado al pecho, sus manos sostienen el celular a una distancia del rostro y los pulgares de ambas manos se mueven sobre el teclado táctil, la forma es la de una especie de capullo –como lo describe Paola Jirón¹³- que configura un microlugar.

¹³ SP Mobilities: Escola de Ciência Avançada em Mobilidades: Teoria e Métodos. 3 – 8 Octubre 2017. Universidade de São Paulo, “Mobility experiences and knowledge creation from a mobility approach”, conferencia dictada por Paola Jirón.

Esta fue quizás una de las imágenes más repetidas durante nuestros recorridos por Rosario. Los vimos y sabíamos que sus cuerpos estaban ahí, sentados en una silla o de pie en los pasillos, micro gestos como el movimiento frenético de los dedos para escribir, las sonrisas o las expresiones de asombro en sus rostros lo confirmaban y sin embargo, su actitud era indiferente e impasible frente a las situaciones que ocurren a su alrededor: el chofer que solicitaba un asiento, las personas que caminaban por el pasillo y pedían más espacio para encontrar un lugar o bajarse, los baches de las calles que hacían saltar al colectivo, las frenadas violentas etc... Sus cuerpos estaban presentes pero sus actitudes hacían pensar que se encontraban en otro espacio.



Paula Drenkard argumenta que a partir de la conexión permanente que habilitan las pantallas, se producen efectos en la vida cotidiana tales como: ambigüedad sobre la presencia de los sujetos en el espacio, una disociación de éstos sobre el cuerpo que portan y una descorporeización como modo de vincularse con los otros (2011).

Y agrega: “la entrada de un sujeto en Internet implica que el cuerpo no entra, el encuentro con el otro es a través del texto, de las imágenes; no hay cuerpo, no hay espacio, no hay distancia. Se establece entonces una comunidad que se organiza omitiendo los límites de espacio y de tiempo y la no-circulación del cuerpo” (2011, 43).

Aunque los rasgos descritos nos remiten a los viajeros y aparece una posible duda sobre su presencia en el colectivo, no podemos afirmar que se produzca un abandono del cuerpo, sino más bien, podemos pensar en un doble desplazamiento, del cuerpo físico que viaja en el espacio urbano y del cuerpo virtual que se desplaza a través de la red.

De esta forma, se abre paso a una circulación virtual en la que el viajero se transforma hasta llegar a su destino, en “una interfaz que conecta (su) actividad “percepto-mental” con la pantalla (Drenkard: 2011, 41), en la cual el cuerpo participa de maneras diversas, expresa emociones, ansiedades y una subjetividad que generalmente no es explícita pero que se legitima en lo virtual. Al respecto, Vizer y Carvalho sostienen que la conectividad y la interacción permanente promueven una participación social mediatizada que acentúan el aislamiento y la incomunicación, a partir de la movilidad y convergencia de funciones que otorga la tecnología, independientes del tiempo y el espacio (2011).



**Imagen 13 - Línea 128
Empresa Rosario Bus**



**Imagen 14 - Línea 120
Empresa Mixta de Transporte**



**Imagen 15 - Línea 142
Empresa Rosario Bus**

No obstante, como sugiere Jirón, gracias al uso de las tecnologías portátiles las opciones de presencia se ampliaron en tres niveles: “co-presencia, la cual elimina la distancia; movilidad, la cual ocurre durante el desplazamiento; y la telecomunicación, la cual transfiere información desmaterializada” (Bourdin: 2003 citado por Jirón: 2011, 48).

A través de esta mediación, los tiempos de viaje se transforman en tiempos de trabajo y los colectivos urbanos en una extensión móvil de las oficinas en las que muchos viajeros continúan trabajando. Esto se traduce

en: resolver consultas, corregir errores de programación, coordinar reuniones, enviar notas etc...

-“Con el celular voy adelantando cosas para no tener que hacerlo al llegar a casa” (Sofía, 32 años. Línea 115).

Si antes los viajes eran concebidos como generadores de los mal llamados “tiempos muertos” o tiempos no controlados desde el punto de vista de la producción (Augé: [1987] 2002) hoy permiten incorporar nuevas “modalidades de trabajo y de reproducción económica a través de la red”¹⁴ (Vizer y Carvalho: 2011, 34). Ahora conviven los tiempos de ocio con los de producción. Por esta razón, olvidar el celular, no tener una conexión de Internet móvil o quedarse sin batería, lleva a muchos viajeros a experimentar sensaciones como las de estar afuera, sentirse incompletos, estar “desnudos”, perdidos o desorientados. Así lo expresó un viajero:

-“Odio cuando se me olvida el celular en la casa, a veces no sé qué hora es, en qué momento pasa el cole o por dónde voy. En cambio, si tengo el celu puedo ver todo eso con las aplicaciones” (Darío 22 años. Línea 140).

Estas sensaciones y la apropiación del *smartphone* como un aditamento corporal podrían interpretarse a través de los planteos de Marshall McLuhan, sobre los medios como extensiones o prolongaciones de nuestros órganos del cuerpo (1996). Siguiendo esta idea si “todos los medios son fragmentos nuestros extendidos al dominio público” (McLuhan: 1996: 276), podría pensarse al *smartphone* como el artefacto que en la actualidad, logró no sólo la convergencia de diversas funciones con sus permanentes rediseños tecnológicos, sino también “una participación cada vez más completa” (Ibídem) que lo distingue –si lo pensamos en términos del autor- de otros medios como la palabra impresa o la radio, al exigir la atención de todos los sentidos durante su uso.

14 Como señala Marcell Hénaff “llamamos red a todo conjunto de puntos o términos interconectados; estas interconexiones pueden ser *formalizadas* bajo la forma de gráficas; para ser más precisos una red es un dispositivo de relaciones en el que cada término, por sus vínculos con términos vecinos, es virtualmente relacionado con todos los otros, según un requisito de saturación y, por lo tanto, de sistema. Lo local afecta lo global por empalmes sucesivos” (2014: 51, 52).

Al decir de McLuhan, el teléfono “es un intruso en el tiempo y en el espacio” (McLuhan: 1996, 278) y aunque algo de esto persiste, hoy los *smartphones* más que intrusos son un viejo conocido que complejizó su tecnología al mismo tiempo que comenzó a incidir de forma más profunda en la experiencia de la vida cotidiana, marcando el imperativo de la conectividad y convirtiéndose en una “prótesis” para sus usuarios y los viajeros que los guía, acompaña o entretiene.

Así entonces, los cambios que introdujo la tecnología móvil con conexión a Internet sobre los momentos de viaje, pueden sintetizarse de la siguiente manera: la transformación del colectivo de transporte en una extensión de los lugares de trabajo de cada viajero y nuevas formas de continuar trabajando y en ese sentido, un uso del tiempo con objetivos –en algunos casos- económicos.

Por otra parte, en un *espacio público en movimiento* como el colectivo de transporte en el que la lucha por un espacio vital es una forma de socialización (Simmel: [1908] 2002) y paradójicamente también de aislamiento, consideramos que el teléfono celular al igual que los auriculares o los libros, son utilizados durante los viajes como dispositivos para marcar una distancia y junto al silencio proteger la intimidad individual (Sennett: 1997), en un lugar en el que por el apretujamiento de cuerpos en ocasiones eso parece imposible.

A continuación, caracterizamos otro modo de viajar del que se destacan la sociabilidad entre viajeros y choferes, las amistades y las diversas tácticas y alianzas que afianzan el carácter de *espacio público en movimiento* del colectivo de transporte.

1.4 Amistades, tácticas y alianzas en el T.U.P de Rosario.

Viajar es también una forma de socialización basada en las relaciones fugaces y espontáneas entre desconocidos (Delgado: 2011), que algunas veces se transforman en amistades que se consolidan con el transcurrir del tiempo. Durante los viajes se crean relaciones efímeras a través de miradas y otros gestos que no requieren la mediación de las palabras, porque gracias

al efecto de familiaridad que produce la repetición de las acciones, surge un código entre viajeros.

Así cuando un viajero ve a otro como él todos los días lo saluda, o aunque no le diga buen día, le avisa (si lo ve apurado) que el colectivo está demorado. Si lo ve correr antes de llegar a la parada le pide al chofer que lo espere y si un día, ese pasajero no sube y no ocupa el asiento en el que suele sentarse, se pregunta: ¿qué le habrá pasado? Como describe Marc Augé: "... los individuos rozan, ignorándola pero presintiendo a veces, la historia de los demás y pasan por los caminos marcados por una memoria colectiva trivializada, cuya eficacia sólo se percibe ocasionalmente y a la distancia" (2002, 47).

Así lo relató una viajera:

"Yo todos los días veía a la misma chica en la parada en la que yo me subía. Así que un día, me senté a su lado en el cole, empezamos a charlar y le pregunté si me podía pasar su Whats App para que me avisara si el colectivo ya se había ido cuando yo me levantara tarde. Otro día cuando coincidimos al volver del laburo la invité a almorzar a casa porque me dijo que no tenía nada en la heladera" (Macarena, 27 años. Línea 122).

Las cualidades espacio/temporales de los viajes, nos permitieron pensarlos como un conjunto de procedimientos, interacciones, negociaciones e improvisaciones, de características móviles que surgen en el momento exacto de su realización. A través de acciones como la espera, el abordaje, el desplazamiento o el descenso, se reúnen personas desconocidas entre sí que al encontrarse en una misma situación, establecen de forma espontánea y cordial –aunque no ocurra así todo el tiempo- una "intimidad temporaria de interacción" (Frisby: 2001, 146) o relaciones surgidas a partir de preguntas como: -"*¿qué hora es?*", -"*¿este colectivo pasa por...?*", o el comentario: -"*¡qué lindo que está el día che!*". Relacionarse ocasionalmente seres desconocidos es la condición básica de existencia del transporte público masivo.

Al conservar un itinerario durante largos periodos, el momento viaje se convierte en una experiencia en la que se recrea imaginariamente un territorio único entre el adentro y el afuera del colectivo, que cada persona puede nombrar como “su zona”. En ella, el viajero conoce los nombres de las calles, las rutinas y detalles cotidianos que ocurren casi con precisión de reloj y le otorga a ese momento “ritmos y puntos de referencia” (Augé: [1987], 2002, 16).

También se presentan situaciones que no responden a una norma, sino más bien a acuerdos implícitos o gestos de cordialidad entre viajeros, como por ejemplo, dejar que las mujeres o los ancianos aborden primero, o que los hombres cedan el asiento a las mujeres cuando el colectivo va muy lleno. Aunque esta última era una costumbre tradicionalmente realizada por los hombres, hoy también es común ver a mujeres cediendo el asiento a otras mujeres, a hombres ancianos o a los que viajan con niños pequeños.

A bordo del colectivo, hay normas de uso escritas en pequeños carteles en la parte superior que indican: “asiento exclusivo para personas mayores y mujeres con niños en brazos” o “espacio exclusivo para personas con movilidad reducida”, éstas por lo general son acatadas sin problema y cuando no, el chofer exige que se liberen estos asientos para quienes los necesitan.

Los viajeros utilizan tácticas diversas durante sus desplazamientos como por ejemplo: aprovechar para colarse si el colectivo se detuvo un poco más adelante de donde está formada la fila, subir rápido, esquivar los cuerpos y abalanzarse sobre el primer asiento libre o asegurarse un espacio mínimo si van a permanecer de pie. Si el viajero pudo encontrar un asiento disponible y el objetivo es mantenerlo a toda costa hasta llegar a destino, la táctica más utilizada es “hacerse el dormido”. En casos más inusuales, algunos recurren a la simulación, como nos comentó una pasajera en voz baja, casi en un susurro:

-“Vos no digas nada, pero yo a veces cuando voy muy cansada, saco un poco de panza, me hago pasar por embarazada y los pibes más jóvenes me dan el asiento” (Mariana, 33 años. Línea 144).

Un viajero frecuente, con el transcurso de los días aprende a planificar sobre esa fracción de tiempo, y esto le permite crear una manera íntima de viajar en la que logra poner a su favor y en una relativa sincronía los imprevistos que puedan presentarse. Establece medidas, como salir más temprano o tomar dos colectivos, para llegar más rápido o no tener que viajar de pie. Como sugiere De Certeau, las tácticas no cuentan con un lugar propio y se ejecutan sobre el espacio de otro "... debido a su no lugar, la táctica depende del tiempo, atenta a coger al vuelo las posibilidades de provecho. Lo que gana no lo conserva (es) la decisión misma, acto y manera de aprovechar la ocasión" (De Certeau: 2000, 36).

Y si bien se plantean como un éxito del débil contra el fuerte, el caso del colectivo de transporte al ser un espacio que "igual" a quienes lo habitan y lo transitan, los pequeños triunfos serían más bien del tipo "débiles sobre débiles" y están representados en la figura del asiento y en la comodidad que otorga. Aunque también pueden expresarse en triunfos alternativos como: correr y alcanzar a tomar el colectivo que se está yendo de la parada.

Asimismo, los viajeros recurren a distintos métodos para viajar sin pagar el boleto, tales como: colarse, "hacerse el loco" y pasar de largo cuando está subiendo mucha gente; subir en manada si van en un mismo grupo y no pagar todos; subir por la puerta de atrás cuando baja algún pasajero; fingir que no se sabe cuál es la ruta del colectivo y que se subió por equivocación, para pedirle al chofer que lo lleve gratis por algunas cuadras o argumentar problemas con la tarjeta magnética:

-“Recién se me mojó la tarjeta y por eso no anda” (Mujer. 17 años. Línea 122).

O según comentó una viajera con un tono de picardía: coquetear con el chofer para que no le cobre:

-“Cuando empecé a trabajar yo me tomaba el mismo colectivo todas las mañanas, me subía y a veces el chofer me picaba el ojo, me sonreía y yo pasaba sin pagar” (Romina, 27 años. Línea 136).



Imagen 16 - Tarjeta SUBE



Imagen 17 - Tarjeta Sin Contacto

En el 2014 funcionaban en simultáneo dos tarjetas para cancelar el boleto¹⁵: SUBE y Tarjeta Sin Contacto (T.S.C) (ahora MOVI). La tarjeta SUBE se utilizaba principalmente en líneas de la empresa Rosario Bus que recorrían las localidades del Gran Rosario como Granadero Baigorria, Pérez, Ibarlucea o Villa Gobernador Gálvez, mientras que la T.S.C (MOVI) podía utilizarse únicamente dentro del perímetro urbano. Por esta razón, algunos choferes permitían a los viajeros abordar el colectivo y viajar gratis por un tramo hasta ingresar a la zona urbana de Rosario y cancelar su pasaje con la T.S.C.

En varias ocasiones mientras viajábamos –en las líneas de Rosario Bus- se subieron inspectores para controlar el boleto impreso de los viajeros, advirtiéndolo que podían obligar a bajar del colectivo a quien no lo tuviera. Pese, a que en Rosario “teóricamente” no está permitido viajar sin pagar el boleto, todas estas formas de aprovechar la ocasión existen y son una suerte de escamoteo (De Certeau: 2000) que burla el uso normativo. Al igual que las pocas veces en las que se rompe o falla la máquina canceladora, representan pequeñas victorias del “débil” contra el sistema de transporte y un alivio para la economía cotidiana:

-“Señora pase que no anda la máquina”.

-“¡Ay! Qué bueno, un regalo de Mónica Fein” (Mujer. 50 años, Línea 120).

Pagar el boleto también activa una serie de transacciones y alianzas entre viajeros que se prestan la tarjeta, que pagan el pasaje de quien no

¹⁵ Si bien durante todo el 2018 se habló de la posibilidad de sustituir la tarjeta MOVI por la SUBE, ante el anuncio del gobierno de retirar los subsidios nacionales al servicio de transporte esta medida quedó en suspenso.

tiene tarjeta, que canjean el costo del viaje en efectivo o le hacen un favor a un desconocido:

-“No te hagás problema, yo te pago el pasaje hoy pero vos después le pagás a otro, no me des nada” (Hombre, 36 años. Línea 115).

Algunas veces los choferes se solidarizan y ayudan a quienes expresan no tener ni tarjeta, ni el dinero para pagar el boleto y los dejan viajar igual. Tanto en el caso de quien afirma que su tarjeta falla o no tiene plata, confiar en si lo que dicen es cierto o no, depende puramente de la intuición o la solidaridad del chofer y los viajeros. También ocurren situaciones en las que los choferes le exigen al que no puede pagar el pasaje, que se baje o dicen que está prohibido prestarse la tarjeta y se oponen a que un viajero pague por otro, obligando a quien pidió un pasaje prestado a descender del colectivo.

En este sentido, tras observar a nivel social y político, una progresiva desaparición o reconversión de lo que conocemos como servicios o espacios públicos, destacamos del T.U.P su condición de público, que en su oferta masiva y alternativa al transporte privado, “resiste” como servicio y como parte fundamental de una red de transporte y soporte e infraestructura de la movilidad de uso común (P.I.M: 2014).

Sin embargo, público no significa libre acceso, pues el uso está permitido principalmente para quienes pueden pagar el boleto¹⁶ y en algunos casos las alzas en las tarifas de viaje se convierten en obstáculos para el acceso que acentúan la exclusión y la desigualdad (Jirón: 2011). Frente a esta situación, a pesar de que muchos se ven obligados a permanecer en sus casas, se activan un sinnúmero de tácticas como las descritas, o se incorporan otros medios de transporte. La discusión sobre la tarifa y los sucesivos aumentos también fueron un tema de discusión permanente entre los viajeros y choferes:

“Vos pensá que antes uno con la misma cantidad de plata que pagaba el boleto, se podía comprar el diario o un café para tomar mientras

¹⁶ En Rosario existen tarifas preferenciales para la población: estudiantil (primaria, secundaria, universitaria), jubilados y personas con discapacidad. También se habilitaron tarifas más bajas para quienes hacen trasbordos en periodos de una hora.

leía. Ahora el café aumentó, el periódico aumentó y el costo del pasaje no. Ahí te das cuenta del desbalance que hay en las tarifas” (Gabriel. 52 años. Chofer Línea 142).

Aquí nos permitimos señalar brevemente, que en 2014 y en los años posteriores, algunas de las empresas de transporte que participaban en la gestión de las rutas, argumentaban que la única forma de no ir a pérdidas, era aumentar el costo del boleto o que el Estado se hiciera cargo de más líneas de colectivos. En los últimos años, la Municipalidad de Rosario a través de la empresa Semtur agregó a su flota entre algunas otras líneas, la 153 y la 141, antes trabajadas por la empresa Rosario Bus. Además, durante el tiempo que nos llevó concluir este trabajo, vivimos los progresivos aumentos en los que comenzamos viajando con una tarifa de \$5,75 en 2014 a una de 18,28 en 2018¹⁷.

Lo trabajado hasta aquí, nos llevó a entender que los viajes son una práctica de tipo táctica-normativa que vive de “las transgresiones menores a las reglas” (Sarlo: 2009, 21) y las acciones que hemos descrito podrían definirse como un despliegue de mañas, astucias, jugadas y maniobras (De Certeau: 2000) a las que las personas recurren para viajar (Canclini et. al: 2013) y estas “depende(n) de la transformación de un instante preciso en una situación favorable (y) de la rapidez de movimientos que cambian la organización del espacio” (De Certeau: 2000, 36 - 44).

Viajar es también gestionar un espacio vital, marcar una distancia simbólica o espacial con quienes se encuentran a nuestro alrededor. En este punto, y en contraposición a la intimidad temporaria, a los contactos ocasionales, las relaciones efímeras o las amistades que surgen durante los viajes, vemos necesario nombrar un hecho conflictivo o de inseguridad, como lo es el acoso en los colectivos. Aunque no presenciamos ni vivimos una situación de este tipo mientras viajábamos, sabemos que existe y

¹⁷ A partir de un anuncio del gobierno nacional, se espera además que para finales del 2018 y comienzos del 2019 sean retirados los subsidios nacionales al transporte público, que soportan una fracción del costo y que elevaría hasta un estimado de \$30, el costo del pasaje.

ocurre, usualmente cuando los coches van muy llenos y la interacción gradual, entre la proximidad y la distancia, son nulas.

1.5 Acoso sexual en los colectivos de transporte.

El acoso es una práctica amenazante ejercida en su mayoría por los varones¹⁸ hacia las mujeres (Rivera: 2015) y se presenta a través de formas explícitas como la masturbación o el exhibicionismo.

-“Es un asco, yo un día iba sentada y en los asientos de adelante iba un tipo masturbándose mientras miraba a la minita de los asientos del frente, apenas terminó se limpió las manos en la pared del colectivo y se bajó” (Natalia. 29 años. Línea 102).



Imagen 18 - Línea 115
Empresa Mixta de Transporte



Imagen 19 - Línea 144
Empresa Rosario Bus

En las horas pico en las que la mayoría de los colectivos van llenos y los choferes piden constantemente a los pasajeros: *“Que por favor se muevan para atrás para que puedan subir los demás”* y el apretujamiento

¹⁸ Aunque el acoso callejero y en el transporte público es experimentado mayormente por mujeres, los hombres tampoco están exentos de sufrir este tipo de situaciones. Según un estudio realizado por el Laboratorio para el Cambio Social en Santiago de Chile, un 49% de hombres encuestados aseguró haber vivido algún tipo de acoso durante sus desplazamientos cotidianos (Rivera: 2015).

de cuerpos y las cercanías son inevitables¹⁹, algunos hombres en actitud de distraídos, aprovechan para agarrar o manosear a las mujeres.

La acción más recurrente es el “apoyo” en la que el acosador mientras está de pie, roza con sus genitales, las nalgas, los hombros o la espalda de las mujeres. Si va sentado, introduce sus manos debajo de las faldas (generalmente de adolescentes o niñas de escuela) o roza las nalgas de las que se encuentran de pie mientras no lo ven.



En el 2014 se realizó una campaña masiva a nivel nacional de prevención y denuncia contra el acoso o el apoyo en los colectivos. La campaña comenzó en la ciudad de Córdoba y apuntó a exponer públicamente (escrachar) a los varones que realizaban estas prácticas en el transporte público y dado que casi siempre en los colectivos urbanos viajan demasiadas personas, no pueden ser identificados fácilmente²⁰.

Como antecedente de esta acción, durante 2008 y 2009, Rosario fue sede de la campaña “*No queremos ese apoyo*”, impulsada por el programa

¹⁹ Para un análisis en profundidad sobre este tema se recomienda la investigación: “Ella se mueve segura” (2017), realizada en tres ciudades latinoamericanas: Quito (Ecuador), Buenos Aires (Argentina) y Santiago (Chile).

Asimismo, se recomienda el apartado sobre violencia de género y movilidad, en la entrada sobre Género escrita por Paola Jirón en el libro: “*Términos clave para los estudios de movilidad en América Latina*” (2018).

²⁰ Ver notas periodísticas como: (Día a día: 25/11/2014; La razón: 25/11/2014).

*“Ciudades sin violencia hacia las mujeres, ciudades seguras para tod@s”*²¹.

En ese marco, se colocaron en más de 700 colectivos de la ciudad afiches con un mensaje de rechazo al acoso en el transporte público con datos de contacto para denuncias.

Las campañas que buscan concientizar e impulsar a las mujeres para que denuncien estos hechos, parecen estar “sacando del armario” este problema pues hasta hace muy poco tiempo, estos hechos no recibían una condena social o no eran reconocidos como una amenaza hacia las mujeres. Lo vivido se ocultaba (en algunos casos todavía se oculta) por vergüenza y el hecho quedaba para el anecdotario de micro violencias simbólicas que las mujeres comentaban en sus círculos sociales más íntimos.²²

Éste capítulo, presentó una primera aproximación sobre la hipótesis del colectivo de transporte como un *espacio público en movimiento* que se configura de forma simultánea a través de las tácticas que utilizan los viajeros y choferes a bordo del T.U.P y de las *voces en viaje* como manifestación intermitente y fragmentaria, de lo que sucede durante la experiencia de viaje. Para los viajeros las tácticas más utilizadas son: colarse en la fila, conseguir un asiento libre o viajar sin pagar.

A partir de este planteo, definimos que los viajes en el colectivo de transporte son prácticas de tipo táctica en las que se despliegan un conjunto de mañas y astucias que los viajeros utilizan durante sus desplazamientos. Viajar en el T.U.P es socializar, es aislarse o marcar una distancia simbólica; es disputar el espacio común, gestionar el espacio mínimo vital o irrumpir sobre el espacio del otro como en el caso del acoso. Es transgredir las

²¹ Este programa tiene por objetivo fortalecer el ejercicio de los derechos ciudadanos de las mujeres en América Latina, reduciendo la violencia pública y privada que se ejerce contra ellas en las ciudades.

²² En Buenos Aires se discutió la propuesta en el Congreso de para habilitar un vagón de uso exclusivo para las mujeres que fue rechazado. Como antecedente de esta iniciativa, Dhan Zunino Singh señala que en 1928 se dispuso en “la Línea A del subterráneo, un coche exclusivo para mujeres, niños y ancianos, y en 1944, en el contexto de la crisis del transporte generada por la Segunda Guerra Mundial, se vuelve a implementar esa medida en toda la red y en algunas líneas de buses” (Zunino: 2016, 10). En la prensa local las noticias referidas a este tema, por fuera de las campañas institucionales no aparecen con frecuencia. Ver: (Rosario 3: 09/06/2016; La Capital: 10/06/2016); Rosario 3: 10/06/2016).

normas institucionales de viaje y consolidar relaciones de afecto con otros viajeros o con los choferes.

Asimismo, a través de los aportes conceptuales de Paul Gilroy y Manuel Delgado, redefinimos al colectivo de transporte como un *espacio público en movimiento* que intersecta, conecta diversos espacios urbanos y en sus travesías va articulando relaciones afectivas entre quienes se desplazan y trabajan en el T.U.P y, con las demás personas que se encuentran en los lugares en los que terminan los recorridos, en donde los choferes descansan o socializan, como ocurre con los kioskos en las puntas de línea o la Miniterminal de Barrio Rucci.

Desde ahí, evidenciamos cómo se alteran y se transforman las funcionalidades del colectivo como medio de transporte, a través de las tácticas cotidianas de los viajeros y choferes: es refugio contra el calor los días estivales, es el lugar de descanso de los choferes, es la extensión móvil de las oficinas de trabajo de los viajeros mediante el uso de los dispositivos móviles y es el medio que habilita los paseos urbanos sin un destino fijo.

Teniendo en cuenta esto, en el segundo capítulo abordamos cómo se viven los viajes desde el punto de vista de los choferes del T.U.P de Rosario, y seguimos profundizando en la definición del *espacio público en movimiento* y en la importancia de las *voces en viaje*.

Capítulo 2: Vidas y “voces en viaje”.

En la primera parte de este capítulo describimos y reflexionamos sobre la tarea *multitasking* que desempeñan los choferes del T.U.P de Rosario, para quienes la acción de desplazarse a diario es de forma simultánea su jornada laboral y el itinerario que conecta los extremos opuestos de la ciudad. En ese sentido, profundizamos sobre la importancia de las *voces en viaje*: quejas, anécdotas, comentarios y conversaciones a través de las cuales viajeros y choferes, dan cuenta de una relación de afecto o de antagonismo entre ambos grupos, sintetizan sus experiencias subjetivas de movilidad y articulan una relación con los hechos que suceden adentro del colectivo y fuera de él. Sobre esto último, decidimos otorgar relevancia al sentimiento de inseguridad que se mostró como un síntoma y una clave de análisis, para observar la objetivación del temor de unos viajeros sobre otros y reflexionar sobre la coyuntura socio política de Rosario en el año 2014.

2.1 Viajar y trabajar en el T.U.P de Rosario.



Imagen 21 - Cristian Natale, chofer de colectivo
Línea 125 - Empresa Rosario Bus

Para los choferes los viajes son su trabajo. La jornada comienza en la punta de línea donde arrancan el recorrido, o en una esquina exacta de la ciudad, en la que acuerdan relevarse con el compañero de turno. El horario laboral finaliza al realizar 4 o 5 veces la misma trayectoria dependiendo de la ruta asignada. Relacionarse ocasionalmente con miles de seres desconocidos es una de las acciones elementales de los viajes en el T.U.P y para los choferes, es la actividad básica de su profesión. Su trabajo es una tarea *multitasking* que consiste en: conducir, abrir y cerrar las puertas, estacionarse cerca del cordón, esquivar a los automovilistas, motociclistas y ciclistas imprudentes o sugerir mejores rutas a los que preguntan:

-“¿Pasás cerca de...?” o “¿Vos me llevás hasta...?”.

Los choferes tienen la autoridad para exigir: “*Un asiento para la mujer en embarazo*”, retar y advertir al desprevenido que se ensañó con el timbre: “*Que la parada es en la próxima cuadra*” o pedir: “*Que se muevan para el fondo así podemos viajar todos*”. Si para los viajeros la lucha por el espacio está representada en un asiento libre, para los choferes esta disputa se da sobre el espacio urbano, principalmente con los automovilistas particulares o los taxistas, que se pasan los semáforos en rojo, que estacionan donde no está permitido o en doble fila. Aunque, a partir de la implementación de los

sectores de carril exclusivo en Rosario, es cada vez más escaso verlos pelearse por estos motivos.

Mientras van al volante escuchan música, cantan en voz baja o conversan con el viajero habitual, ese que buscan en la misma parada todos los días a la misma hora y ya se convirtió en su amigo/a. Para él o ella se reserva el primer asiento individual de la fila de la derecha, no está escrito en ningún lado que así debe ser, pero todos los demás viajeros lo saben y el asiento sólo se libera, cuando hay que cumplir la norma de las sillas con prioridad. En ocasiones, es tal el grado de familiaridad que el chofer tiene con algunas personas, que no sólo les reserva el primer asiento sino que les hace un pequeño gesto con la mano o les guiña el ojo para indicarles que pasen sin pagar.

Al igual que los viajeros, los choferes también utilizan a diario, diversas tácticas que aprenden y afianzan para contrarrestar los factores externos como el clima, el tráfico, las fallas mecánicas o los cortes de calles que afectan su trabajo y les impiden completar sus recorridos a tiempo, pues sobre los choferes recae en primer lugar la responsabilidad del desfasaje en los horarios de salida y de llegada. Algunas de las más recurrentes son: no tomar sus diez minutos de descanso; advertir con varias cuerdas de anticipación los desvíos; cuando una persona insiste en descender donde no debe, dejar que se baje antes de que inicie una pelea; cruzarse algunos semáforos en amarillo/rojo para ganar algunos segundos o simplemente resignarse con buen humor a los vaivenes del tráfico cotidiano:

-“Ir tranquilo para no correr ningún peligro” (Alberto. Chofer Línea 128).

Todo esto, sumado a la prisa y la ansiedad de algunos viajeros que insultan a los conductores gritándoles:

-“¡Inoperantes!” (Mujer. 50 años. Línea 125), o se les escucha decir:

-“El servicio es una mierda. Ni bien pueda me compro un auto. No quiero subir más a un colectivo” (Mujer. 27 años, Línea 140).

El colectivo de transporte es el espacio laboral del chofer y a diferencia de los viajeros, pasan más tiempo a bordo que 15 minutos o las dos horas que dura un viaje:

-“Esta es mi oficina de trabajo, me gusta que esté linda”.

Así lo aseguró Jhonatan, un conductor de la Línea 133, que decoraba el volante y la palanca de cambios con un peluche azul francia, mientras en la parte superior del parabrisas, había un mosaico de espejos con formas de rombo cuidadosamente pegadas y cintas largas que colgaban del techo y combinaban con el volante.

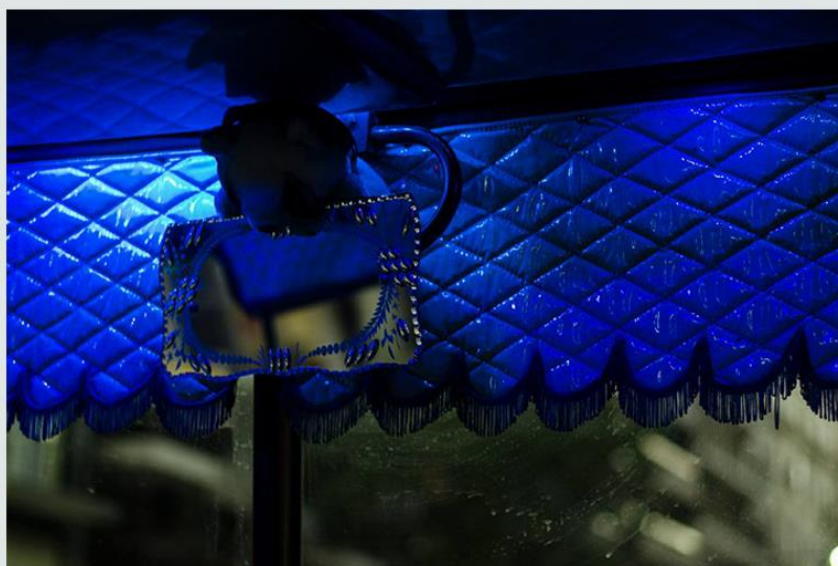


Imagen 22 - Decoración de colectivo. Cortesía: Yise Díaz Mahecha (Seta Yisel)

Decorar los colectivos es una práctica que entró en desuso hace ya varias décadas, y en Rosario donde existe una tendencia más uniforme en el sistema de transporte, encontrarse con estas decoraciones es casi arqueológico. Antes era común viajar en los colectivos personalizados con piel de conejo o cuerina en el volante y la palanca de cambios; estampitas de la virgen o impresiones de gran tamaño en hologramas del sagrado corazón pegados en las ventanas; o las fotografías y los primeros zapatos de los hijos de los choferes colgados del techo.

Además, los choferes comparten su espacio de trabajo con vendedores ambulantes y artistas callejeros que comercializan en los pasillos del colectivo, productos como galletitas, pastafrola, alfajores, biromes, estampitas y canciones. Aunque la modalidad de trabajo ambulante en los colectivos es cada vez más escasa, por lo menos lo que pudimos observar en Rosario. Estas transacciones ocurren al interior del colectivo mientras va en movimiento, porque cuando se detiene al terminar su

recorrido, el lugar del intercambio pasa a ser una estación de servicio, un viejo bar o un kiosko que por lo general, es un emprendimiento familiar atendido por una pareja de esposos o por una madre y sus hijos. En estos lugares, los choferes aprovechan sus diez minutos de descanso para comer algo al paso y conversar con sus colegas.

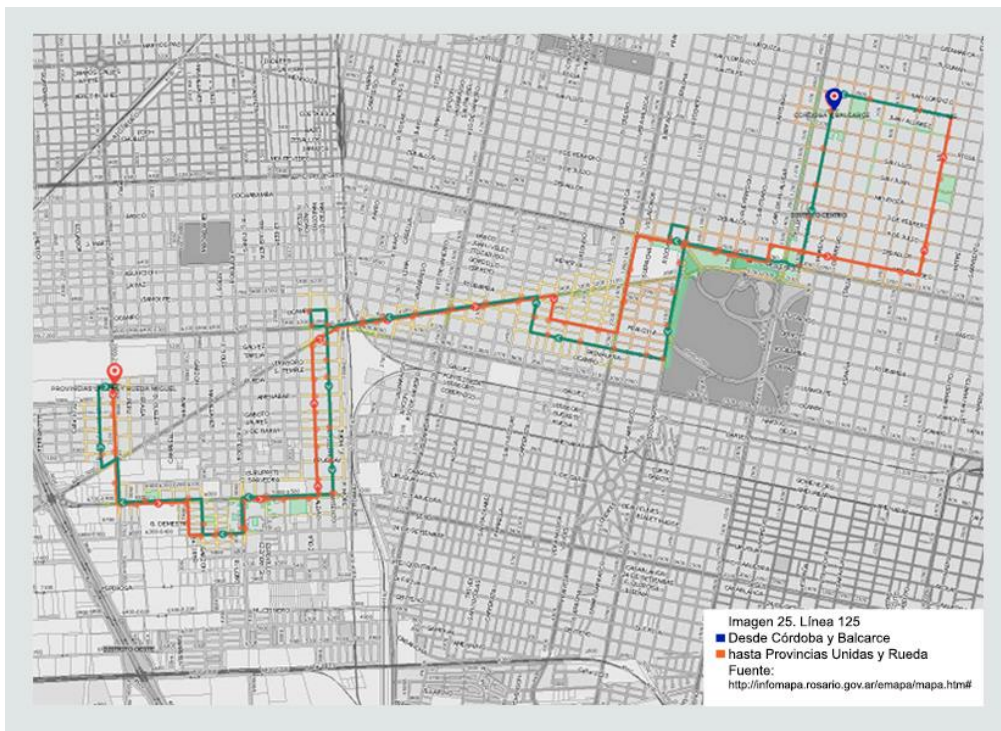


En seguida, reproducimos tres relatos de viaje que describen los desplazamientos a bordo de las Líneas 125, 144 Negra y 106 Negra, que narran fragmentos de la vida de tres de los choferes que trabajan en estas rutas.

Relato 4.

Una profesión heredada.

Línea 125: Desde Córdoba y Balcarce (zona centro) hasta Provincias Unidas y Rueda (zona oeste).



En la Línea 125 (Ver imagen 25) que abordé en Córdoba y Balcarce con destino a Provincias Unidas y Rueda, me esperaba el chofer Cristian Natale, un hombre de piel blanca, ojos verdes, cabello castaño claro y una barba desprolija de varios días. 34 años aproximadamente.

-“¿Sos de Brasil?” me preguntó de inmediato.

-“No, de un poco más lejos... Colombia” le contesté.

El colectivo parecía un salón de escuela primaria, iba lleno de niños y niñas que salían o iban hacia la escuela. A la seriedad y ensimismamiento de los adultos se oponían sus juegos, murmullos, risas y voces agudas. Cristian, el chofer se despedía por el nombre de cada uno de los niños que se bajaba: Pedrito, Nacho, More, etc... Los niños y adolescentes son los viajeros del mediodía.

Pasamos Boulevard Seguí y en menos de cinco minutos estábamos en Pedro Dean Funes y Provincias Unidas. Una cuadra antes de llegar a la

estación de GNC, que indica “simbólicamente” la llegada a la punta de línea de la 125, Cristian me preguntó:

-“¿Me podés esperar un ratito?, voy a comprar mi almuerzo”.

10 minutos más tarde, Cristian regresó con una coca cola, un sándwich de milanesa, albóndigas y una tortilla de papa. No podía imaginar en qué momento iba a comer todo eso.

-“¡Comé flaca!, que así trabajás con más ganas”, me dijo y me pasó el sándwich.

Cristian viene de familia de choferes, su papá trabajó en Rosario Bus y ahí se jubiló. Entre tanto, él comenzó a trabajar como chofer de colectivo en 2008, pero también se recibió de masajista y es asistente de una banda de rock rosarina llamada: *Juan Miretto y La Turbina*. Antes de estar al volante, jugó fútbol durante 15 años y viajó por varios países de Europa:

-“Dinamarca, Alemania, Inglaterra... Ahora ya no... ahora sólo juego con los amigos, me lesioné y no puedo jugar más profesionalmente”.

Al regresar al centro, la calle Montevideo a la altura de Oroño estaba cerrada por reparaciones, así que Cristian gritó:

-“Vamos a desviar por 9 de julio hasta Mitre porque no puedo seguir, el que necesite puede bajarse ahora”.

Hice todo el recorrido por el corazón del centro de la ciudad y el colectivo se llenó nuevamente al llegar a las calles Presidente Roca y Santa Fe, yo terminé mi trabajo y me despedí de Cristian en el semáforo de las calles Ovidio Lagos y Pellegrini.

Relato 5.

El primer día de Maxi.

Línea 144 Negra: Desde Grandoli y Gutiérrez (zona sur) hasta Pellegrini y Corrientes (zona centro).



Un chofer novato se distingue por dos cosas: la primera es la expresión rígida y asustada en el rostro y la segunda, porque a su lado lo acompaña un chofer en actitud de “sabelotodo” indicándole qué hacer y qué no. Una mañana abordé la Línea 144 en las calles Grandoli y Gutiérrez del distrito sur para regresar al centro (Ver imagen 26). A esa altura de mis viajes ya podía identificar a primera vista a un chofer nuevo, el de ese día se llamaba Maxi, tenía 19 años, era flaco, tenía el pelo negro y la piel muy blanca.

-“¿Es tu primer día?”.

-“Sí, hace un mes que estoy aprendiendo pero hoy voy a salir solo”.

Su cuerpo estaba tenso, en la frente se le formaban pequeñas arrugas. Antes de salir un chofer adulto le deseó suerte con una risa burlona y se bajó del colectivo. Fue inevitable ponerme nerviosa al saber que era su primer día. Maxi puso en marcha el colectivo. Una mujer anciana y yo,

podría llamar un “rosarino de pura cepa”, un orgulloso y fanático de la ciudad en la que nació, de esos que afirma que: *-“Como Rosario no hay otra. Vos te viniste a la ciudad más linda de toda la Argentina”*.

Mientras viajaba, noté que el paisaje conocido se terminó una vez que el colectivo dobló por calle San Nicolás en dirección al norte para llegar a Avenida Alberdi. Más adelante, lo único que pude reconocer fue otro ícono de la ciudad: el puente Rosario – Victoria. Después aparecieron la ruta 34 y el cementerio, minutos más tarde llegué a Ibarlucea, o más bien supe que había llegado porque Agustín detuvo el colectivo sobre un descampado. No había ningún cartel que indicara que el recorrido había terminado, no había garitas, ni kioscos, ni pantallas de leds que anunciaran la salida del próximo colectivo, sólo se veían un campo de un verde tan intenso que encandilaba la vista y en el cielo despejado, los trazos de los aviones que salían del Aeropuerto Islas Malvinas.

Sin embargo, Agustín sí sabía dónde estaba, apagó el motor y cerró las puertas. De una bolsa plástica sacó una manzana roja y un paquete de galletitas que se comió apresuradamente. Minutos más tarde, me avisó que ya era hora de salir. El destino: Distrito Sur. Desandamos Avenida Alberdi y al tomar calle Salta supe que estábamos por entrar al microcentro. A la altura de Boulevard Oroño el colectivo se llenó de hombres y mujeres adultos, pero también de adolescentes de caras rojizas por el sol, quienes viajaban con sus mochilas escolares y hablaban y reían de forma estridente. El olor a transpiración mezclado con humo y perfumes se apoderó del ambiente y entre el gentío perdí de vista a Agustín.

Mientras buscaba a quien encuestar, una mujer rubia, de piel muy blanca, el pelo corto y mucho maquillaje en el rostro, me observaba cuando yo trataba de moverme por el pasillo, nuestras miradas se cruzaron, ella me sonrió y me preguntó:

-“¿De dónde sos nena, de Paraguay?”.

-“No, de Colombia. ¿Señora, usted viaja en este colectivo todos los días?”.

-“Sí, casi siempre voy al trabajo en este, pero ¿te digo la verdad?, no sé cómo será en tu país, pero aquí el servicio es una porquería, no entiendo por qué en esta ciudad no aprenden de países como Holanda en el que el transporte público sí es bueno. Aquí los colectivos siempre se rompen, los choferes te contestan mal... dejan mucho que desear... Discúlpame pero yo me tengo que bajar ya. ¡Cuidáte!”. (Bárbara, 57 años).

Se paró del asiento, tocó el timbre y descendió en calle Laprida. El colectivo iba tan lleno a esa hora que fue imposible hablar con alguien más.



Para el momento en el que conocí a los choferes Cristian, Maxi, y Agustín, ya había viajado en más de 15 rutas diferentes y había recorrido la ciudad del extremo norte al extremo sur. En todas las ocasiones en las que llegué hasta el final de los recorridos, no dejó de sorprenderme la rapidez con la que los choferes llegaban, iban al baño, limpiaban el colectivo, “almorzaban” o mejor picaban algo de comida y arrancaban un nuevo viaje. Muchos aprovechaban para fumar, bajar del colectivo y estirar las piernas, pero muchos otros no alcanzaban a hacerlo y para comer atacaban a mordiscos la comida que compraban o llevaban de sus casas.

Como vimos, el trabajo del chofer es sobre todo una tarea *multitasking*.

2.2 “Ya nos tratamos como chanchos”.

Quizás el rasgo más evidente de las relaciones entre los choferes y los viajeros es el antagonismo, sobre todo cuando se presentan fallas o demoras en los viajes, sin embargo, después de pasar más de tres meses a bordo del T.U.P, observamos con cada vez más frecuencia los vínculos que superan el viaje en sí mismo y se traducen en relaciones de afecto. Así entonces, que Cristian -el chofer de la Línea 125- conozca los nombres de cada uno de los niños que viajan con él hasta la escuela, o que Agustín, -el chofer de la Línea 106- pueda pedir su almuerzo fiado hasta el próximo

regreso, son hechos que nutren la experiencia del viaje, ya sea desde el punto de vista del viajero o del chofer. La reiteración de estas prácticas reafirman la cualidad del colectivo de transporte como *espacio público en movimiento*, que articula en sus recorridos por la ciudad los hechos que tienen lugar durante los viajes y los que ocurren en otros espacios urbanos, que alcanzan incluso los territorios íntimos o privados como la familia.

Dos viajeras contaron lo siguiente:

-*“Nosotros ya nos tratamos como chachos. Este colectivo es mi remise personal, desde hace 25 años uso la misma línea para ir a trabajar. Los conductores me esperan siempre, incluso cuando me demoro, yo me subo y me bajo en las mismas paradas* (Marcela, 50 años. Línea 129).

Mientras la escuchaba hablar, el chofer sonreía tímidamente.

-*“Yo trabajo como moza en un bar de Pellegrini hasta la 1 de la mañana y espero todos los días el colectivo para volver hasta mi casa. Cuando viene retrasado el chofer de turno me avisa o cuando yo me demoro él me espera”* (Candela, 28 años. Línea 120).

Otro ejemplo de un chofer:

-*“Hay un grupo de niñas que casi siempre vuelven conmigo de la escuela, ya me aprendí las canciones de Violeta y se las canto para hacerlas reír. Ellas me hacen chistes y adivinanzas, y ¿viste?, así se me pasan más rápido los viajes que tengo que hacer. Yo sé que la gente no sube con buena disposición a tomarse un colectivo, entonces trato de que sea liviano para todos”* (Cristian. Chofer Línea 125).

En este sentido, y siguiendo a la investigadora Paola Jirón (2011), podríamos entender también al colectivo de transporte como “un espacio abierto, permeable y en continua construcción que se constituye mediante prácticas sociales reiteradas” (2011: 47). Al respecto, la autora sugiere repensar la noción de espacio a través del concepto de lugar y plantea que mediante las prácticas de movilidad y a través de la apropiación se producen dos nuevos tipos de lugares: móviles y transientes.

“El primer término se refiere a aquellos lugares que las personas dan importancia al momento de viajar en ellos: automóviles, buses, trenes o metros, (mientras el segundo) hace referencia a aquellos espacios fijos que son de importancia para las personas al momento de moverse a través de ellos. Estos no son lugares de permanencia, sino lugares de tránsito y transición” (2011: 47). De esta forma, Jirón concluye que “los espacios públicos de hoy son también los espacios en movimiento” (Ibídem: 55).²³

Si bien podemos coincidir con los argumentos de Jirón, aquí insistimos en el concepto de *espacio público en movimiento*, sobre el de lugar para hablar del colectivo de transporte, al identificar en la lugarización o apropiación una práctica que junto a otros factores configura permanentemente al espacio público, entendido este en un sentido amplio como un sistema articulado de equipamiento urbano como: calles, plazas, espacios verdes etc... que se nutre de las relaciones sociales públicas y privadas y se sedimenta a partir de la creación de relaciones fugaces entre las personas que lo transitan (Delgado: 2011).

De esta manera, las acciones que se realizan durante los viajes, son formas “de habitar en movimiento” (Zunino: 2016, 2) y convierten a los tiempos de viaje en “momentos subjetivamente productivos, de pensamiento, conexión, intercambio, consumo, conflictos etc...” (Soldano: 2017, 17). Reconocer esto, nos permitió contradecir las ideas del colectivo urbano, como un “no lugar” –concepto planteado por Augé²⁴ – y los tiempos de viaje como “muertos”.

²³ Si bien en dos de sus textos, Jirón hace referencia a la idea de espacios públicos en movimiento (2011: 55) y (2018: 93), la autora desarrolla más ampliamente la categoría de los lugares móviles.

²⁴ En la década del noventa, el antropólogo Marc Augé elaboró una distinción entre lo que es un lugar y un no lugar. Definió al lugar como el espacio “en el que podían leerse fácilmente las relaciones sociales, y especialmente las reglas de residencias. El lugar es (...) un espacio en el que el individuo es enteramente definido por sus relaciones (...), los símbolos que unen a los individuos y la historia que le es común...” (2014, 67,69). Entre tanto, y en un sentido opuesto pero no absoluto, los no lugares fueron definidos como espacios del anonimato, en los que no es posible identificar de forma inmediata los códigos sociales. A pesar de que se los concibe como “absolutos de la libertad”, el mismo Augé señala la paradoja de que esos espacios no existen, pues al estar bajo vigilancia permanente en algún momento se exige declarar la identidad (Ibídem). Una referencia previa al no lugar, también puede encontrarse aunque no en los mismos términos en Michel De Certeau, que podría entenderse como otra característica de la experiencia urbana, más

Por el contrario, a partir de estas prácticas observamos cómo el colectivo de transporte permite recorrer y conocer la ciudad, y el viaje deja de ser únicamente el desplazamiento funcional de un lugar a otro para convertirse en “ocio, paseo e investigación de recorridos (...) que tienen algo de aventura cotidiana” (Herce y Vallejos: 2013, 52), tal y como lo describimos con los niños viajeros de la Línea 125 que usaban esta ruta para pasear por la ciudad.

A continuación, presentamos un relato de viaje que narra la espera de la Línea 129 durante una hora y el desplazamiento hasta el barrio Acindar en el distrito sudoeste. De esta historia, se destacan emociones como el enojo y la resignación de los viajeros por las demoras en los tiempos de llegada, que se mezclan con los sentimientos de afecto entre el chofer y los viajeros de su ruta.

próxima a la *flânerie*, en la que la el no lugar, no surge por una abstracción de la identidad sino más bien por la ausencia que representa el movimiento constante (De Certeau: 2000).

Relato 7.

El Barrio Acindar.

Línea 129: Desde Entre Ríos y Córdoba (zona centro) hasta Winter y Cipoletti (zona sudoeste).



Cuando le comenté a un chofer que estaba recorriendo Rosario en colectivo y averiguando sobre los viajes en el T.U.P en seguida me preguntó:

-“¿Y ya te subiste al 129?”.

-“No”.

-“Ah, entonces preparate porque te van a dar con un caño”. El chofer soltó una carcajada y yo me bajé en la parada sin comprender a qué se refería.

Una tarde caminé hasta las calles Entre Ríos y Córdoba para subir al 129 (Ver imagen 28). La escena era típica de una calle neurálgica del microcentro rosarino: pasaban estudiantes que entraban y salían de la Facultad de Humanidades, trabajadores, los niños que salían de las escuelas, vendedores ambulantes. Se escuchaban los bocinazos de los autos, el tráfico de colectivos, camiones descargando mercaderías, sirenas

de ambulancias y un sol que comenzaba a despedirse agigantando la sombra.

Rápidamente, debajo del letrero azul comenzó a formarse una fila para esperar entre muchos otros a la Línea 129. Con el pasar de los minutos algunas personas se subieron a otros colectivos, pero al igual que yo quienes no tenían otra alternativa, comenzamos a identificarnos por los gestos y la actitud impaciente: los ceños fruncidos, la acción de inclinar el cuerpo hacia un lado para asomarse, mirar sin mirar la hora en los relojes y en el celular y preguntar entre dientes:

-“¿Por qué será que no llega?”, o reclamar al vacío: -“siempre es lo mismo. Hace más de media hora que estoy acá parado”.

Un rato después la fila se disolvió y me quedé con quienes sí o sí, tenían que subir al 129. Sólo en ese momento, entendí la carcajada del chofer que días atrás me había preguntado por esa línea... Una hora más tarde pasó el colectivo. Al verlo aproximarse a la parada, la rabia y el agotamiento se confundieron con el alivio, me apresuré a estirar los brazos para que el chofer se detuviera, como un reflejo al temor de que pasara de largo sin verme. La fila se acomodó nuevamente y todos subimos en orden, uno por uno.

A bordo, a pesar del enojo por la espera, el ambiente era otro, casi festivo, se escuchaban cumbias desde los teléfonos celulares, risas y la gente protestaba con humor e ironía. Le hacían chistes al chofer sobre su demora y más que un regaño parecía una burla entre amigos, con esa confianza de quienes se conocen a fuerza de encontrarse todos los días a la misma hora y vivir situaciones similares. El conductor sonreía entre tímido y avergonzado, se aferraba al volante y evitaba distraerse. En cada esquina antes de llegar a Pellegrini, todo el que se subía se encargaba de recordarle entre la rabia y la resignación, lo mucho que había tardado en llegar.

-“¿Señor, usted viaja siempre en esta línea de colectivo?”.

-“Sí, todos los días, es un desastre pero es la única opción que tengo”.

-“¿Y cómo evalúa el servicio?”

-“¿A vos qué te parece después de todo lo que tuviste que esperar este bondi?” (Risas) (Fernando, 48 años).

-“Pero siempre hay líneas peores. A mí sí me gusta el servicio del 129, es bueno”.- Intervino la mujer que iba sentada al lado del hombre al que le pregunté primero.

Cuando dobló por calle Gaboto, pasamos por el Boulevard Oroño, que a esa altura está vacío de caminantes, tiene una rotonda por la que se distribuye el tráfico y un poco más adelante, el ancho de dicho boulevard que predomina desde el río hasta Pellegrini, se reduce a una vereda angosta, polvorienta y de árboles débiles. Era como estar en otra ciudad.

Una hora más tarde llegamos a Acindar, que es uno de esos barrios que nació a la par de la industria del acero. El diseño de los espacios y de gran parte de sus casas, recuerda los modelos de las ciudades jardín, con la imagen ideal de una “familia tipo argentina”, de esas que toman mate y comen galletitas en la puerta de la casa, mientras los niños juegan a la pelota en las veredas y los perros se revuelcan en el césped. Llamó mi atención la estética colorida de los dos equipos de fútbol de la ciudad, que reviste algunas casas y postes de luz, el rojinegro y el auriazul indicando simbólicamente cuál es el territorio de los “leprosos” de Newells Old Boys y los “canallas” de Rosario Central.

La punta de línea del 129 no tenía ningún rasgo en particular que la caracterizara, sólo una garita vieja que da a una calle ciega y que obliga al conductor a doblar hacia la izquierda para iniciar el retorno hacia el centro. El conductor estaciona, cierra las puertas y así la gente sabe que todavía no es la hora de salir, 10 minutos después, las abre y los que ya estaban haciendo la fila se suben. Retomé el viaje hacia el centro con el mismo chofer, no pude averiguar su nombre ni conversar con él, pero muy concentrado con la vista sobre la calle me dijo:

-“Vos estás de testigo, salimos a tiempo, pero el tráfico está tan complicado que no llegás fácil a ninguna parte”.

Sin poder contestarle nada, decidí caminar por el pasillo hacia los últimos asientos y hablé con la única pasajera que esa tarde estaba dispuesta a conversar, fue muy clara y concreta:

-“Yo no tengo mucho para decir pero esta línea mejoró desde que cambiaron a todos los choferes. Antes eran todos unos viejos que te miraban feo, pero ahora son todos jóvenes muy educados, que te ayudan a subir, porque antes, si podían te tiraban el bondi encima”
(Rita, 65 años, Línea 129).

Las situaciones descritas hasta aquí, dan cuenta de las formas en las que los viajes y las acciones que realizan los viajeros y choferes, transforman permanentemente la espacialidad del colectivo de transporte y su funcionalidad, a través de los significados particulares que le proporcionan en cada uno de sus desplazamientos (Lynch: <1984>, 2006), pero también por la trascendencia del apego emocional y la experiencia prolongada del tiempo (Sennett: 1994).

2.3 Escuchar, experimentar y recopilar las voces en viaje.

Vivenciar durante un año los desplazamientos, observar, escuchar a los viajeros y choferes, conversar con ellos y recopilar las voces en viaje nos permitió entender que viajar es una acción más compleja que “el traslado de un punto a otro, (que es) una práctica social con sentido, atravesada por relaciones de poder y ensamblada en una red socio-tecnológica” (Zunino: 2016, 2).

En el colectivo de transporte como escenario material que involucra apropiación, transformación y reconstrucción cotidiana (Jirón: 2011), se construyen experiencias compartidas, se acumulan entidades materiales y simbólicas de referencia (Frisby: 2001), no sólo sobre el espacio urbano sino también sobre los sentidos socioculturales que se afianzan, se discuten o se reproducen, por esta razón, en seguida reflexionamos sobre las voces en viaje en particular vinculadas al imaginario sobre la inseguridad en la ciudad de Rosario.

2.3.1 El sentimiento de inseguridad en el T.U.P de Rosario.

Al conversar con los viajeros y choferes detectamos una tensión constante en sus anécdotas, quejas y opiniones, en referencia a la inseguridad que para algunos de ellos representaba desplazarse en colectivo y que resumían en la frase: *“Rosario ya no es lo que era antes”*. Sin embargo, al preguntarles si habían sido víctimas de algún hecho delictivo o violento durante sus viajes, la mayoría contestó que no. La recurrencia de esa sensación en sus palabras y la contradicción en sus respuestas, nos condujo a otorgar al imaginario sobre la inseguridad un lugar relevante en nuestro análisis, como condicionante de la experiencia de viaje.

Al hablar de inseguridad, nos apoyamos en el trabajo del sociólogo Gabriel Kessler, quien propone hablar de sentimiento de inseguridad, para reflexionar sobre “la respuesta emocional a la percepción de los símbolos vinculados al delito (y analizar) el entramado de emociones (que) contempla las referencias al temor pero también otras asociadas tales como ira, indignación, impotencia” (2015,16). Aquí retomamos este aporte y en adelante nos referimos al tema como el sentimiento de inseguridad.

A continuación, presentamos una serie de ejemplos en los que a partir de las *voces en viaje* pudimos reflexionar sobre el sentimiento de inseguridad percibido por los viajeros y choferes durante sus desplazamientos. En primer lugar, describimos cómo viven esta situación los choferes del T.U.P. y las medidas adoptadas por la Municipalidad de Rosario; luego, a través de los comentarios: *“¡Cuidado con los negros!”* y *“¡Todo se pudo cuando llegó la Democracia!”*, analizamos respectivamente la objetivación del temor de unos viajeros sobre otros, la coyuntura sociocultural de Rosario en el 2014 y un momento de la historia reciente de la Argentina.

Finalmente, reproducimos un relato de viaje que da cuenta de la percepción de la inseguridad en primera persona.

2.3.1.1 Los choferes y el sentimiento de inseguridad.

-“A vos aquí te pueden robar, te pueden escupir. Sí vos tratás por ejemplo de defender a una pasajera sí un tipo se está propasando, tenés que enfrentarte a eso. También algunos pasajeros te amenazan con llamar a quejarse a la empresa. Vos aquí estás muy expuesto” (Carlos. Chofer Línea 115).

Frente al sentimiento de inseguridad, los choferes reconocen –no sin cierta resignación- que ésta hace parte de su trabajo y que es quizás una de las consecuencias de trabajar en la calle. En un seguimiento realizado a las noticias publicadas principalmente por el diario La Capital²⁵ durante el 2014, los sucesos vinculados a la inseguridad en los colectivos de transporte, hacían referencia a choferes y pasajeros amenazados o heridos con armas en intentos de robo. Asimismo, se registraron los daños a los colectivos: vidrios, asientos rotos y garitas de colectivo destruidas que se atribuía a los hinchas de fútbol.

Un día del clásico Newells Old Boys vs Rosario Central, fuimos testigos de un paro de colectivos que se realizó como medida de fuerza de los trabajadores, en rechazo a la agresión contra un chofer de la Línea 102 en el barrio Cristalería. El conductor fue atacado con una navaja por jóvenes que vestían camisetas de fútbol, la protesta comenzó a las 16:30 y se extendió hasta la media noche. Manuel Cornejo, representante de la Unión Tranviarios Automotor (U.T.A), denunció que los agresores "estaban armados y tenían camisetas de Central, le robaron a los pasajeros y le rompieron la cabeza al conductor" (La Capital: 20/10/2014) y enfatizó que ante una situación similar, no dudarían en cortar el servicio nuevamente.

Suspender el servicio o negarse a entrar a determinadas zonas en las que los choferes y pasajeros han sido agredidos en reiteradas ocasiones, son disposiciones institucionales tomadas por la U.T.A, pero también por la Municipalidad de Rosario. Un ejemplo de ello son los Recorridos Seguros,

²⁵ Se eligió el diario La Capital para hacer el seguimiento de noticias vinculadas al sistema de transporte urbano porque es el diario más reconocido y de mayor circulación en Rosario en su versión impresa. Si bien fueron consultados otros portales como Rosario3 y Diario Uno de Santa Fe, es muy común encontrar en otros medios digitales las réplicas de las noticias publicadas por La Capital al que se cita como fuente.

una medida que consiste en modificar los itinerarios habituales del colectivo en los horarios nocturnos desde las 22 y hasta las 06. Algunas de las Líneas que tenían estos recorridos en 2014 eran: 106 Negra y Roja, 107 Roja 122 Verde, 123 y K. Además, durante nuestros viajes leímos carteles pegados en los colectivos que decían: “después de determinadas horas de la noche, el chofer no está obligado a seguir el recorrido normal, si el custodio asignado no se encuentra en la garita”.



Imagen 29 - Guía de Recorridos: Línea 123. Municipalidad de Rosario (2013)

Una mañana, a bordo de la Línea 126 presenciamos un enfrentamiento entre el chofer y un viajero, que mostró su enojo cuando vio que sobre la marcha se cambió el recorrido.

-“No puedo hacer nada, el policía no está ahí y yo no me voy a arriesgar”, argumentó el chofer y el pasajero se bajó a los gritos.

-“Uno entiende que es por la seguridad de ellos (los choferes), pero así uno ya no sabe cuál es el recorrido. Y si se te hace tarde y el colectivo te deja más lejos de tu casa, ¿viste?, también es peligroso para nosotros”, (Selene, 24 años. Línea 126).

Por precaución o por experiencia, viajeros y choferes emplean tácticas que recomiendan para evitar que alguien más se convierta en víctima de un hecho delictivo tales como:

-“Nena, procurá no andar sola a la hora de la siesta, porque los barrios se ponen muy solos” (Mujer, 50 años, Línea 128).

-“Para llegar a mi casa en las noches yo voy por las calles que están más iluminadas y le digo a mi hijo que me espere en la esquina”
(Mujer, 28 años, Línea 126).

Los colectivos rosarinos tienen instalado un sistema de geolocalización, se estima que entre 2014 y 2016, al menos un 60% de la flota que recorre la ciudad cuenta con un botón de pánico, que al ser activado por el chofer envía alertas al Centro de Movilidad, al 911 y a la policía. La instalación progresiva de estos instrumentos, data desde el año 2010, y son una respuesta institucional ante los reiterados robos ocurridos en el transporte público.

Como antecedente, Badaloni y Garcilazo señalan que durante 2009, se asignaron “patrullas policiales a la tarea de escoltar a los colectivos que transitan por las zonas consideradas más peligrosas (...) y que los barrios periféricos de la ciudad son los principales afectados por estos hechos” (2011: 275). Asimismo, advierten entre otras cuestiones que “la solución a este problema posee una gran complejidad que excede al tema puntual del transporte urbano” (Ibídem).



Imagen 30 - Cortesía Yisel Díaz Mahecha (Seta Yisel).

Recientemente, el botón de pánico se integró a un sistema de videovigilancia a bordo que de acuerdo con la Municipalidad de Rosario, registra imágenes durante las 24 horas a través de 3 cámaras en cada colectivo. Le preguntamos a algunos choferes qué pensaban sobre la

medida y varios coincidieron en que les resulta de gran ayuda que personas preparadas para resolver esos conflictos los apoyen:

-“Así como hay situaciones en las que vos podés manejarlo solo, hay otras en las que no. En todo mi trabajo sólo sufrí dos robos en el turno noche. Fue una parejita que subió y estaba yo solo, se me sentaron a hablar y cuando se iban a bajar, el chico vino y me puso un cuchillo en el cuello. No pude hacer nada, me pidió el celular, se lo di y se bajó” (Cristian. Chofer Línea 125).

Si bien la instalación de cámaras de seguridad hace parte de un conjunto de políticas y medidas institucionales del gobierno municipal, para frustrar los delitos y mitigar la inseguridad urbana, como describe Miguel Cortés es también “la sociedad en su conjunto la que demanda explícitamente la vigilancia permanente, la que desea conocer / visualizar qué ocurre y quién lo hace” (Cortés: 2010, 40) respondiendo a un consenso general de una sospecha activa en la que casi cualquier persona es un virtual agresor. Así lo vemos a través del siguiente ejemplo.

2.3.1.2 “¡Cuidado con los negros!”: los viajeros y el sentimiento de inseguridad.

- “Vos tené cuidado nena porque te pueden afanar. Tené cuidado con esos negros que andan con capucha, gorrita, aritos en la cara y zapatillas flúo. Vos mejor cruzáte de vereda” (Mujer, 50 años, Línea 125).

Al escuchar comentarios similares a éste y agudizar la mirada pudimos observar colectivos llenos de gente, en los que extrañamente un asiento casi siempre permanecía libre. Cuando los colectivos se aproximaban a las esquinas y eran abordados por nuevos viajeros, en la mirada de estos se dibujaba la sorpresa al imaginar la suerte que tenían por encontrar un asiento libre.

Vimos a muchos viajeros atravesar la muralla de cuerpos, mochilas pesadas y bolsas de mercado que ocupaban el pasillo, para acercarse hasta el preciado asiento desocupado, y al ver en su potencial compañero de viaje

“el identikit de la sospecha”: piel oscura, gorra, zapatillas fluo y piercings, elegían no sentarse. Entre tanto, “los negros” o “viajeros sospechosos” no respondían a este gesto, permanecían en su asiento, miraban alrededor o por la ventana, indiferentes o ignorando la situación. “Los *negros*”, eran hombres y mujeres generalmente jóvenes, de tez más oscura o mestizos, que se vestían con prendas deportivas de colores fluorescentes y cuyo rasgo más distintivo era “la gorrita”, en el caso de los hombres.



Imagen 31 - Zapatillas deportivas

Aunque reconocemos que el espectro de actores que puede suscitar temor en los espacios públicos es bastante amplio, aquí nos enfocamos en la figura de “los negros” porque fue una referencia recurrente en las conversaciones con los viajeros y porque reveló una proyección del temor con características propias del contexto cultural argentino, en la que “los negros” son los jóvenes o personas pertenecientes a sectores populares o marginados socialmente.

Cabe señalar, que el nombrar como negros a algunos jóvenes, a los pobres, a los que viven en las llamadas villas miseria, o a las gentes de clase media/baja que habitan en los barrios periféricos de las ciudades, es un uso cultural arraigado en el discurso cotidiano y responde entre muchos otros factores, al mito que declara que “en la Argentina no hay negros, (como resultado) de la negación histórica de la participación de los

afrodescendientes en la conformación del Estado Nacional, desde una posición fuertemente europeizante y racista” (INADI: 2010)²⁶.

Así, se construye una oposición binaria entre blancos y negros, en el que el lugar de estos últimos, lo ocupan los pobres o los mestizos de tez más oscura y se produce un desplazamiento de los rasgos de identificación étnicos con los de clase y las diferencias sociales (Frigerio: 2006). A su vez, se presenta como una práctica de racialización discursiva, que hace parte de un sistema de representaciones establecidas, que actúan como símbolos del temor y reproducen prácticas de discriminación y marginalización espacial cotidiana, que se expresan entre muchas otras en no compartir el asiento con estas personas.

Veamos ahora el segundo caso a través del comentario de un viajero:

2.3.1.3 “Todo se pudo cuando llegó la Democracia”.

Una mañana abordé en las calles Salta y Oroño la Línea 103, mientras hablaba con una mujer sobre sus viajes, yo escuchaba cómo su compañero de asiento –un hombre de 60 años aproximadamente- murmuraba respuestas para sí mismo a cada pregunta que le hacía a la mujer. Ninguna frase del hombre se entendía claramente, pero cuando le pregunté a la mujer si ella viajaba tranquila y segura, el hombre no la dejó contestar e intervino a los gritos cuestionándome:

-“¿Y vos vivís tranquila en Rosario?”.

-“Sí”.

²⁶ Alejandro Frigerio señala que en la Argentina después del siglo XX, el término negro dejó de denotar ascendencia africana y empezó a crecer la visibilidad de otros “negros” hecho que cobra relevancia durante la década de 1940 y 1950, por el incremento de migración interna hacia Buenos Aires de individuos de tez oscura que pasan a ser denominados cabecitas negras con lo cual se produce un nuevo desarrollo en el sistema de categorizaciones raciales, que es explicado por el sociólogo, “como un intento por negar el prejuicio racial y la continuada presencia de Otros raciales en una ciudad blanca -que pasarían así a ser tan sólo Otros culturales o sociales (...)“que debajo de las implicancias políticas que pueden ser adjudicadas al término “cabecita negra” y a las de marginación espacial que podrían inferirse a “villero”, la categorización principal que sigue operando es la racial. Ratier (1971, 1991) señala que el mote “villero” pasó a reemplazar, lentamente, a “cabecita negra”, en la medida en que los cabecitas se desmovilizaban políticamente -con la caída de Perón- y se veían confinados espacialmente en las villas miseria durante segunda mitad de la década del 50” (2006, 16).

El hombre con expresión incrédula en el rostro y un tono irónico en la voz me contestó:

-“Seguro que vivís tranquila porque por tu casa se la pasan los gendarmes... Aquí todo se pudrió cuando llegó la Democracia”.

Sin dejarme decir más, el hombre miró por la ventana, se levantó del asiento, tocó el timbre y se bajó del colectivo.

Aunque podrían haber sido tomados como simples comentarios de una persona enojada, las palabras de éste hombre llamaron nuestra atención por la asociación que el viajero estableció entre la Democracia y la inseguridad y se mostraron como un indicio del impacto social de la llegada de la Gendarmería a Rosario²⁷, que en abril de 2014²⁸ arribó a la ciudad con el propósito de “custodiar los accesos de la ciudad, la Avenida Circunvalación, las rutas de la región y acompañar a la Policía Comunitaria en la iniciativa de contener la creciente violencia en la ciudad en los barrios más inseguros y conflictivos”²⁹.

Entonces, fue cada vez más común observar a través de las ventanillas del colectivo a los uniformados solicitando a los transeúntes los documentos de identidad y autos de Gendarmería estacionados o patrullando en las principales avenidas y los barrios de las periferias.

Asimismo, a través de la frase: *“Todo se pudrió cuando llegó la Democracia”*, pudimos rastrear una referencia implícita al fin del autodenominado “Proceso de Reorganización Nacional” (1976 – 1983), en comparación con la llegada de la Democracia (1983). Para entender el

²⁷ De acuerdo con el periodista Carlos Del Frade, la decisión de la llegada de la Gendarmería a Rosario tuvo entre algunos otros los siguientes antecedentes: el asesinato de tres jóvenes: Jeremías “Jere” Trasante (17 años), Claudio “Mono” Suárez (19) y Adrián “Patóm” Rodríguez (21), en enero de 2012 en Villa Moreno en la zona sur de la ciudad; “la denuncia y posterior detención del jefe de la policía provincial, Hugo Tognoli (2012). Los intentos de saqueo de diciembre (2012) protagonizados por bandas dedicadas a la comercialización de estupefacientes; la presentación ante la Cámara de Diputados de una investigación periodística (2013) donde por primera vez se decía públicamente el nombre de los cuatro principales grupos narcos de la región y el atentado contra la vida del (ex) gobernador Antonio Bonfatti en 2013, el más grave desde la recuperación de la democracia en Argentina” (Del Frade: 2014, 15).

²⁸ Además de la Gendarmería, en marzo de 2018 la prensa anunció la llegada de 200 a 400 policías federales a Rosario para apoyar en las tareas de seguridad en el marco del “convenio de colaboración mutua” ejecutado desde finales del 2016 (Clarín: 06/03/2018).

²⁹ Ver (Diario Uno Santa Fe: 21/03/2014).

porqué de esta relación, nos remitimos a Alicia Entel, quien señala que la influencia sociocultural del Proceso de Reorganización Nacional determinó que los términos seguridad e inseguridad en la Argentina se asocien de alguna forma “al orden militar, al espacio de la coacción (...) la sospecha o desconfianza hacia todo tipo de agrupamiento y el ejercicio violento del control” (2007, 21,22).

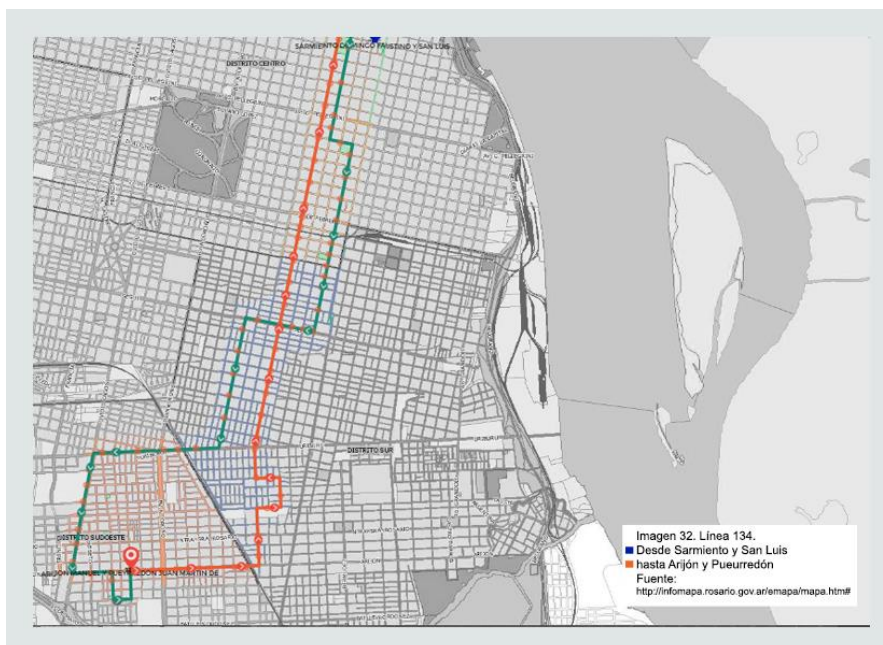
Si bien, en realidad durante los años de la dictadura –describe Beatriz Sarlo- “se vivió la paradoja de una máxima inseguridad jurídica, junto con una tasa relativamente baja de pequeños crímenes urbanos. Mientras la dictadura asesinaba por decenas de miles, las ciudades estaban ordenadas por el Estado autoritario (...) (y) por diversas razones, muchas de ellas enteramente objetivas, la ciudad de la transición democrática, la ciudad del último cuarto de siglo, es percibida como más insegura que la ciudad controlada por un Estado terrorista” (2009, 92).

Para terminar, reproducimos un relato de viaje a bordo de la Línea 134 en el que damos cuenta del sentimiento de inseguridad percibido en primera persona.

Relato 8.

¿Viajero o custodio?

Línea 134: Desde Sarmiento y San Luis (zona centro) todo el recorrido hasta Av Arijón (zona sudoeste) y regreso hasta Pellegrini y Corrientes.



Si tuviera que hacer un listado de cuáles son las calles más agitadas al mediodía en Rosario, diría los siguientes nombres: Corrientes, Entre Ríos, Santa Fe, San Lorenzo, Mitre y por supuesto, la esquina de Sarmiento y San Luis, en donde tomé la Línea 134³⁰ (Ver imagen 32). El sol ardía en los rostros y todos tratábamos de resguardarnos en la poca sombra que daba la galería del paseo comercial que está frente a la parada.

Éramos cinco o seis los que esperábamos el 134, me di cuenta porque al ver que se aproximaba cualquier colectivo que coincidiera con los colores gris y naranja, todos salíamos de la sombra para estirar el brazo derecho e indicarle al chofer que se detuviera. Sin embargo, regresábamos desilusionados al ver que el colectivo estaba tan lleno de gente que pasaba de largo.

³⁰ En 2016 varias líneas de colectivo entre ellas la Línea 134 modificaron sus recorridos a partir de la ampliación de la vereda de calle Sarmiento y esta ruta ahora transita por calle Entre Ríos. La imagen que acompaña éste relato a diferencia de las demás fue tomada de la Guía de Recorridos del T.U.P (2013) en la que aparece el recorrido que hice en 2014.

Los más valientes y quizás con menos tiempo, se aventuraron a hacerse un lugar entre los cuerpos que se apretujaban, en los escalones o a viajar colgados. Algunos otros resignados, abandonaron la parada al ver que pasaron más de tres colectivos en las mismas condiciones. 45 minutos después, pasó uno un poco más vacío, tres o cuatro de la fila pudimos subir. No había asientos disponibles, ni muchos lugares libres en el pasillo, así que como pude, en puntas de pie, me aferré a la barra amarilla del techo para mantener el equilibrio.

A medida que el colectivo se fue desocupando, pude observar mejor a los viajeros, había sobre todo niños y adolescentes con sus uniformes y mochilas. Sin embargo, el que más llamó mi atención fue un policía armado, que más que un viajero parecía estar custodiando el recorrido. Nunca antes había viajado en un colectivo con una persona armada, ¿qué debía sentir?, ¿seguridad porque va armado y podría defendernos?, ¿vulnerabilidad de saber que había un arma cerca? Me sentí incómoda, nerviosa.

El policía medía más o menos 1,80. Tenía la piel morena y el pelo negro muy corto y bien peinadito. Durante todo el recorrido permaneció de pie aunque la mayoría de los asientos se quedaron libres, no habló con nadie, ni tampoco le hablaron. Sólo miraba por la ventana mientras se sostenía de la barra amarilla del techo del colectivo. No se movía ni siquiera cuando el chofer frenaba muy fuerte o cuando aceleraba para alcanzar a cruzar con el semáforo en casi rojo. Siempre en el mismo lugar, en la mitad del pasillo del colectivo. Hizo todo el recorrido igual que yo y se bajó en Pellegrini y Corrientes.



Hasta ese momento me había acostumbrado a los cuerpos de los viajeros que casi siempre van desgonzados por el cansancio, abrazados sobre sí mismos por el frío, o abrazados a otros, apretados, maleables por el vaivén del movimiento. Había visto cuerpos extrovertidos los viernes después de medianoche, cuerpos ensimismados cuando están con el celular. Cuerpos nerviosos, frenéticos que miran el reloj insistentemente, si

van tarde a algún lugar. Pero nunca los cuerpos de los viajeros van en una postura tan rígida como la del policía, quien a pesar de no estar en un lugar típico de su trabajo o en una formación, mantuvo durante todo el viaje la postura militar... ¡Firme!

En torno a estos ejemplos, fue posible acceder al menos en parte a la compleja trama y al contexto sociocultural que motiva el sentimiento de inseguridad que experimentan los viajeros rosarinos durante sus desplazamientos, que se mezclan con hechos ocurridos en otros espacios urbanos y en otros momentos distintos al viaje. Esto nos demostró, los vínculos que se producen entre las experiencias de viaje y urbana, que implican interacción y negociación (Huyssen: 2010), entre las personas pero también con las representaciones de la ciudad (Soldano: 2017).

Así, a partir de los sentidos que se oponen o que son socioculturalmente compartidos, las personas conocen, crean, discuten, intercambian o proyectan su experiencia de ciudad. De esta forma las expresiones: “*¡Ya nos tratamos como chanchos!*”, “*¡El colectivo es mi remise personal!*” o las afirmaciones: “*¡Aquí todo se pudo cuando llegó la Democracia!*”, “*Rosario ya no es lo que era antes*” o la advertencia de: “*¡Cuidado con los negros!*”, más que como un discurso cerrado fueron interpretadas como cadenas de intermitencias que remitían de forma simultánea al momento de viaje, a la ciudad y a la coyuntura sociopolítica.

A través de las voces *en viaje*, esos “estallidos expresivos o catarsis” (Entel: 2007), que valoran positiva o negativamente a Rosario, a los viajeros o a los choferes, las personas sintetizan sus experiencias subjetivas de movilidad en el T.U.P, al tiempo que producen ciudad y sus imaginarios, entendidos como la “imagen cognitiva y somática que llevamos con nosotros de los lugares en los que vivimos (y) trabajamos (que son) en parte privado(s) y en parte público(s)” (Huyssen: 2010, 105, 106).

De esta manera, los viajeros y choferes convierten a los colectivos de transporte en *espacios públicos en movimiento*, que como escenarios de significaciones, comunicación, intercambio (Delgado: 2011) y “transmisión cultural” (Herce: 2013, 49), articulan las experiencias compartidas que se

producen en los desplazamientos con las situaciones que ocurren en la ciudad o en otros espacios urbanos y los acopla en “una contextualidad expresiva y afectiva” (Grossberg: 2012, 51,52) de sentidos sociales que se proyectan e intervienen en las experiencias urbanas y de viajes.

Comprendimos que como *espacio público en movimiento*, el colectivo de transporte es una “unidad cultural y un modo de producción cultural” (Gilroy: [1993] 2014, 32) que revela cómo las formas en las que viajamos y vivimos la ciudad son en parte el aprendizaje acumulado de las horas o minutos transcurridos a bordo del T.U.P y como tal, nos permitió reflexionar sobre un espacio de disputas, de conflictos, solidaridades y el cruzamiento de las movilidades de seres anónimos o que se conocen entre sí (De Certeau: 2000), que miden los distintos grados de aproximación o distancia entre los cuerpos y crean constantemente tácticas y maniobras para habitar la experiencia del viaje y de forma indisociable, sus maneras de estar en la ciudad.

Tomando como punto de partida el recorrido empírico y teórico trabajado en los capítulos 1 y 2, la última parte de esta tesina, a partir de los recorridos realizados analiza las formas de habitar a un mismo tiempo el rol del viajero, del encuestador municipal y del investigador.

Capítulo 3: Indagar sobre el T.U.P de Rosario desde los Estudios Culturales.

En esta última parte, cobran relevancia la voz en primera persona y la autorreferencia (Arfuch: 2007), esto quiere decir que desde el registro personal escribo y a partir de la experiencia de viaje en el T.U.P de Rosario, reflexiono sobre el rol del investigador y sus atributos socioculturales: negra, mujer, extranjera y colombiana. Asimismo, este apartado nombra las trayectorias que como “deudas” e influencias, (De Certeau: 2000) me permitieron complejizar la reflexión sobre la experiencia de viaje.

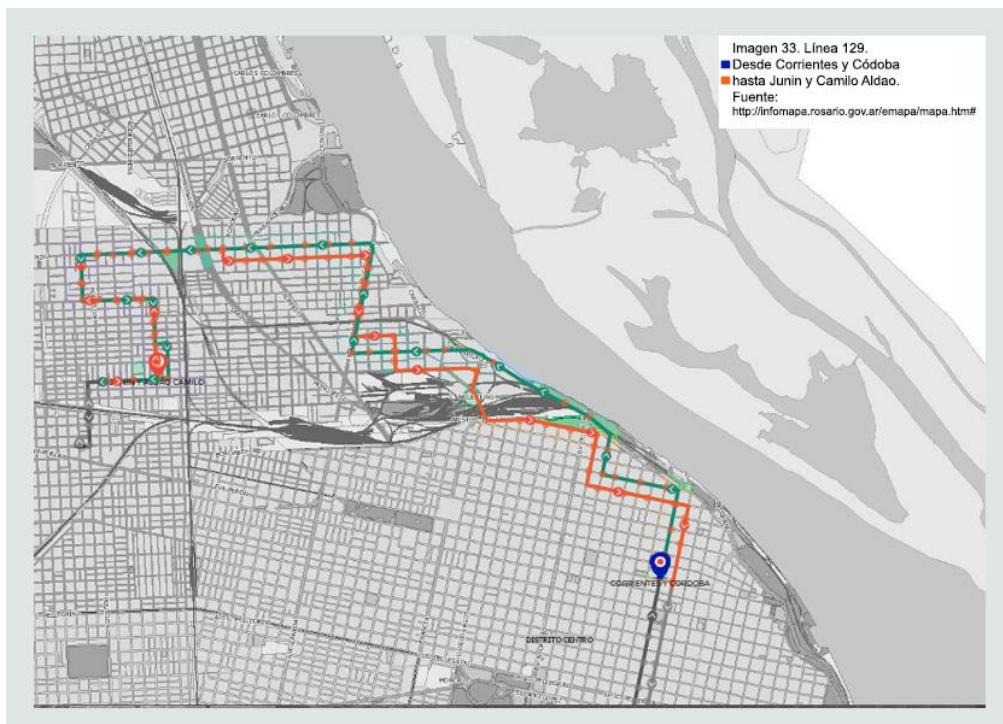
El capítulo comienza, con dos relatos a bordo de las Líneas 129 y 112, que capturan dos reacciones diferentes expresadas por los viajeros al verme en el colectivo. Desde ahí presento una clasificación de *registros del yo* que subdivido en dos grupos: 1, mi presencia en el colectivo y 2, encuestador, viajero, investigador.

El primer grupo reúne y describe una serie de respuestas tales como: la identificación, la complicidad, la vigilancia, el coqueteo, la curiosidad o los estereotipos, para analizar las formas más recurrentes en las que fue percibida mi presencia. En el segundo grupo, planteo una reflexión desde las posturas del viajero e investigador, sobre los recursos metodológicos empleados, para recorrer, conocer la ciudad e interactuar con los choferes y viajeros, tales como: los relatos en clave biográfica, la *flânerie* o la etnografía.

Relato 9.

“Mamá, mirá una negra”.

Línea 129: Desde Corrientes y Córdoba (zona centro) Junín y Camilo Aldao (zona norte).



La primera vez que me subí al 129 en dirección al sur llegué hasta el barrio Acindar y la segunda vez tomé esta ruta en sentido opuesto desde las calles Corrientes y Córdoba hacia Junín y Camilo Aldao en la zona norte (Ver imagen 33). Era media mañana, el día estaba soleado y el microcentro de Rosario ya estaba lleno de gente que llegaba a sus puestos de trabajo. El tiempo de espera no fue mayor a 20 minutos, contrario a los 60 que había esperado la primera vez. Al subir, saludé al chofer del colectivo y me senté en la parte de atrás.

Seguimos el recorrido por Corrientes hasta calle Jujuy, luego por Moreno hasta que llegamos a la Avenida de la Costa que bordea el río. Vi los silos coloridos del Museo de Arte Contemporáneo y a la izquierda el Boulevard Oroño. Como un *dejá vu* sentí que ahí se terminaban las calles conocidas, la guía indicaba que el 129 seguía por las Avenidas Brigadier López, Boulevard Avellaneda, Génova y más adelante por Juan José Pazo,

ninguno de esos nombres me decía nada, ni siquiera tenía referencias históricas de por qué se llamaban de esa forma.

Varias cuadras después, abordaron el 129 dos mujeres de entre 20 y 30 años, iban con 5 niños -que parecían ser sus hijos- y tenían entre 4 y 6 años. Se sentaron en los asientos dobles que están al lado de la puerta trasera, las dos mujeres juntas y los niños se quedaron arrodillados en los asientos de adelante. En un momento, mi mirada se cruzó con la de los niños, tenían una expresión de curiosidad, como queriendo preguntar algo. Me señalaban, se reían a carcajadas y se decían cosas al oído, entre ellos y también a sus mamás.

-“¡Dejá de señalar!”.

Le dijo una de las mujeres al niño y le volteó la cabeza bruscamente hacia adelante. Él desacató la orden y miró de nuevo pero esta vez gritó:

-“Mamá, mirá una negra”.

Las madres se echaron a reír y los niños se unieron a ellas. Al cabo de varios minutos y varias calles el motivo de la risa se agotó, se olvidaron y no me miraron más.

Esta situación me permitió ver la extrañeza y el desacostumbramiento de los rosarinos a ver gente negra en la ciudad, es decir étnicamente reconocida como negra³¹. A mi llegada a la Argentina en 2012, la referencia cotidiana sobre unos “negros”, a los que yo como mujer negra no lograba identificar, fue una de las cuestiones que más curiosidad y contradicciones produjo durante los primeros años de la inmersión cultural en éste país.

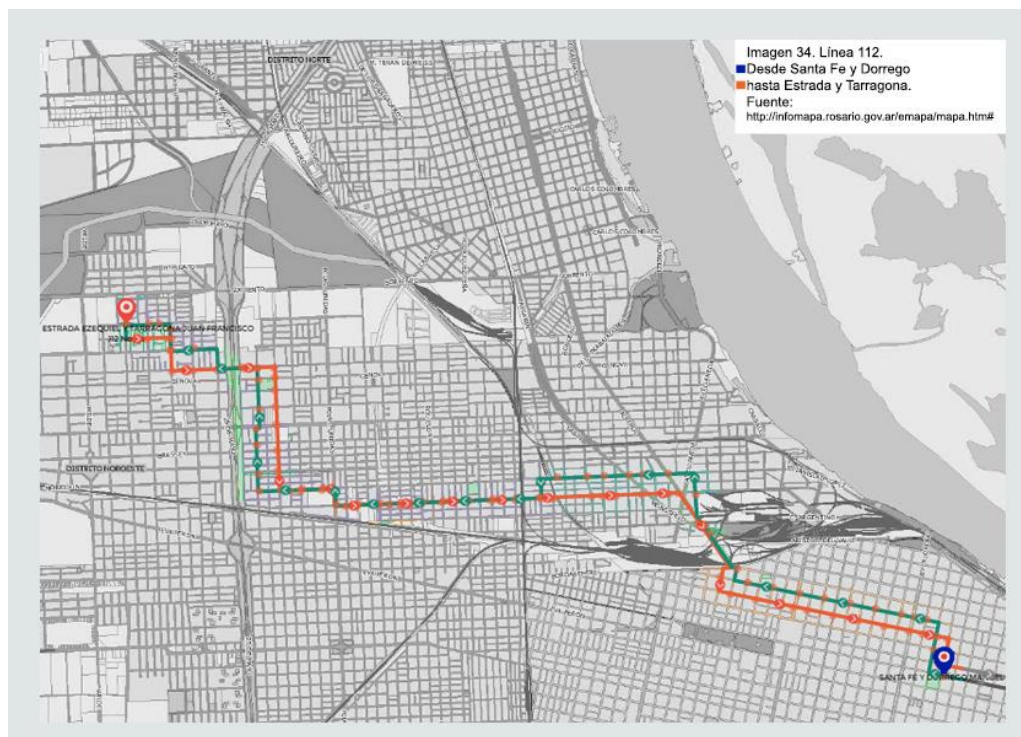
En seguida, otro relato de viaje que revela a través de un comentario la manifestación explícita de un prejuicio sobre mi presencia como colombiana y como extranjera en la ciudad.

³¹ Al respecto, sugiero consultar el trabajo del antropólogo Alejandro Frigerio y en particular su artículo: “Negros” y “Blancos” en Buenos Aires (2006).

Relato 10.

“¿Y vos te codeas con los carteles...?”.

Línea 112: Desde Santa Fe y Dorrego (zona centro) hasta Estrada y Tarragona (zona noroeste).



El chofer de ese día en la Línea 112 (ver imagen 34), se llamaba José y a diferencia de los otros que había conocido no era rosarino, era de Victoria, Entre Ríos, pero vivía en la ciudad hace más de 20 años. Mientras esperábamos para salir de nuevo hacia el centro desde el Barrio 7 de Septiembre, le dije a José que era colombiana y él me preguntó intrigado:

-“¿Y vos te codeas con los carteles allá en tu país, vos los conocés?”

-“¿Con cuáles carteles?”

-“Con los de la droga...”

Una carcajada se apoderó de mí y retumbó en el colectivo vacío, cuando dejé de reír le contesté con ironía:

-“¿Señor, usted de verdad cree que si yo tuviera vínculos con los narcotraficantes de mi país, estaría trabajando de encuestadora en Argentina?”.

José se quedó en silencio.

Ese mismo día, también en la Línea 112, pero en zona sur sobre calle San Martín, un gendarme que estaba charlando con el chofer me increpó:

-*“Así que estamos invadidos por los extranjeros...”*.

-*“Hasta donde yo sé, Argentina ha sido históricamente un país de extranjeros”*, le contesté.

-*“Pero ahora hay más de ustedes que argentinos”*, repuso él.

Dejé de mirarlo, ignoré el comentario y seguí caminando por el pasillo del colectivo.

Extrañamiento, curiosidad, rechazo o simple provocación, de cualquier modo estas reacciones fueron transformadas en indicios para indagar y problematizar sobre la experiencia. De las distintas interpretaciones surgió la siguiente clasificación.

3.1 El yo en el T.U.P.

Los distintos registros, posiciones o *figuras*³² del yo se revelaron durante los viajes como recursos metodológicos para interactuar, transitar y asumir la experiencia, que involucran en distintos momentos al encuestador, al viajero y al investigador. Recopilan gestos y *voces en viaje* que al concluir los recorridos y escribir sobre lo vivido, me permitieron trazar un marco de referencia para pensar en la experiencia sociocultural del extranjero, como figura urbana que se vuelve puente o frontera (Frisby: 2001)

3.1.1 Grupo 1: Mi presencia en el colectivo.

Este grupo reúne y describe las formas en las que fue percibida mi presencia en el colectivo.

3.1.1.1 Identificación / Complicidad: muchos viajeros y choferes manifestaron haber vivido en otros momentos de sus vidas en países y

³² Para Roland Barthes las figuras aparecen como “elementos aislados”, “resonancias” de lo que ha sido experimentado y se “remontan a la cultura, a la experiencia y a la estructura neurótica del sujeto (todo ello mezclado)” (Barthes: 2011, 253, 254).

ciudades distintas a Rosario, por lo cual mi experiencia migrante les era cercana. Incluso, quienes nunca se habían decidido a abandonar su lugar de origen, hablaban de coraje y valentía refiriéndose al hecho.

Línea 128: Viajé con Carlos. Cuando abordé el colectivo y le dije que iba a realizar las encuestas, me guiñó el ojo y en actitud coqueta me preguntó:

-“¿Cómo te llamás?”.

Un rato más tarde se olvidó del coqueteo y me dijo:

-“Yo hace 20 años que trabajo como chofer. Antes de eso, trabajé un año en un barco pero mi vieja se enfermó y pedí que me consiguieran un trabajo en tierra. Vos sos muy valiente de estar aquí sola, yo no soy capaz de ir solo ni a Santa Fe”.

Línea 143: Viajé con Alberto.

-“Beto me dicen... Antes de ser chofer de colectivo trabajé en un barco pesquero durante 15 años. Viajé por todo el mundo, conocí Asia, África y Europa. Me embarqué a los 21 y ahora tengo 36, eran otras épocas, usaba el pelo largo... después te cansás de esa vida”.

3.1.1.2 Coqueteo de los choferes: cuando abordaba los colectivos y les decía a los choferes que subía a encuestar a los viajeros, algunos me hacían un guiño y sonreían en actitud de coqueteo. En una ocasión uno de ellos me contestó:

-“¿Y a mí no me vas a preguntar nada?, yo te puedo dar mi teléfono y salimos a tomar algo” (Chofer. Línea 125)

3.1.1.3 Vigilancia: *-“¿Qué sos vos, municipal?, yo no te voy a decir nada”.*

Viajeros y choferes contestaron de esta forma cuando me acercaba a hacer la encuesta o les preguntaba alguna otra cosa. La idea de mi presencia en el colectivo como una figura asociada al gobierno municipal,

provocó esta reacción en las personas. Incluso, algunos viajeros aprovecharon la oportunidad para mandar mensajes, proyectando sobre mí una comunicación directa con las autoridades:

- *“La educación de los choferes deja mucho que desear”* (Mujer 60 años, Línea 106)

- *“Yo no tengo quejas, pero vos decíles que no suban más el boleto”* (Mujer 20 años, Línea 115).

Por su parte, algunos choferes también modificaban sus conductas, como por ejemplo cuando se detenían en un semáforo y un músico o un vendedor ambulante les preguntaba si podían subir, ellos les contestaban:

-*“No, hoy no te puedo dejar subir porque me están controlando”*.

Me señalaban y me miraban por el espejo retrovisor para observar mi respuesta.

Cuando la gente preguntaba si era “municipal” o me decían: *“¿encuesta de qué?”*, ya estaban negociando la forma en la que iban a relacionarse conmigo y la información que iban a darme.

Otro ejemplo de esta situación:



Imagen 35: Estampita
Línea 130 Empresa Rosario Bus



Imagen 36: Volante
Línea 122 Empresa Semtur

Línea 122: Le pregunté a una mujer si podía encuestarla y ella contestó:

-*“Yo de política no opino”*.

-*“Señora, pero la encuesta no es de política, es sobre el colectivo”.*

-*“Me da lo mismo nena, yo mejor te invito a recibir a Dios en tu corazón”.*

Amablemente, la mujer sacó de su bolso un volante de una iglesia cristiana misionera que se reúne los días miércoles, sábados y domingos. En otra ocasión, también recibí de una viajera una estampita de San Expedito: “el patrono de las causas justas y de urgente solución”.

3.1.1.4 Curiosidad: Esta reacción osciló entre el exotismo, la inquietud y la familiaridad y, se presentó de formas distintas. Me facilitó y abrió el diálogo con los viajeros y choferes de maneras más simples porque se generaban preguntas o comentarios tales como:

-*“¿Y qué hacés tan lejos de tu casa?”.*

-*“¿Cómo es vivir lejos de tu país?”.*

-*“Yo no me iría ni loca”.*

-*“¿No extrañas?”.*

Al producirse la inversión de roles, de ser la que interrogaba a ser la interrogada, las personas “rompían el hielo” por sí mismas y contestaban no sólo la encuesta sino también otras preguntas. Esto en el caso de los adultos y los adolescentes, porque cuando se trataba de los niños la situación era distinta, pues muchas veces al verlos viajar solos, fui yo quien se intimidó para hablar, al recordar la advertencia de que los niños no deben hablar con extraños.

La curiosidad que provocaba en la gente ver a una mujer negra que se aproximaba a ellos, abrió conversaciones incluso en otros idiomas:

- *“¿Você fala espanhol?”.*

- *“¿Vous parlez espagnol?”.*

- *“¿Sos de Haítí no?”.*

- *“Ay nena, pero hablás muy buen castellano”.*

-*“Sí, es que soy colombiana y allá también se habla español”.*

-*“Ah, mirá vos, yo no sabía”.*

También fue motivo de burla como lo conté en el relato de la Línea 129, o de rechazo como ocurrió en una ocasión mientras viajaba en la Línea 115. Allí una mujer anciana se negó a sentarse en el único asiento libre que estaba a mi lado, a pesar de que iba cargada de bolsas. Aunque la mujer no dijo nada explícitamente, mientras su marido le insistía: -“*Sentáte*”, ella le contestaba sin dejar de mirarme: -“*No quiero sentarme ahí*”. Al ver la situación, una joven le ofreció su asiento a la anciana, esta accedió sin problema y la joven se quedó de pie. Al bajarme, cuando el colectivo se detuvo en el semáforo, pude observar que tan pronto como descendí del colectivo, los ancianos ocuparon los asientos en los que yo iba y la joven regresó al lugar que le había cedido a la anciana.

Ese día no pude hacer nada más que quejarme al experimentar un gesto abiertamente discriminatorio. Sin embargo, desde ese momento, sentarme sola en un asiento doble se convirtió en un ejercicio íntimo de observación para leer las actitudes corporales de los viajeros. Experimentar esa situación y agudizar los sentidos al respecto, me permitió evidenciar que yo no era la única persona que generaba tensiones o incomodidades. Hechos similares se presentaron con los que aquí en Argentina llaman “negros”, los jóvenes que usaban zapatillas, prendas y otros accesorios deportivos de colores fluorescentes, sobre quienes otros viajeros objetivaron su temor, me advirtieron de su peligro durante los recorridos y crearon una distancia espacial a su alrededor para no compartir los asientos con estas personas.

Con esto no afirmo radicalmente que todo aquel que no se sienta a mi lado está discriminando, pues quienes viajamos en colectivo sabemos que elegir el asiento y el compañero es parte del viaje. Más bien busco señalar cómo a través de una acción que puede ser arbitraria, es posible percibir y analizar cuestiones simbólicas que en ocasiones de tan sutiles, son difíciles de describir y que en este trabajo, me permitieron develar una objetivación concreta del temor sobre determinadas personas y la distancia espacial que se creaba alrededor nuestro.

Las distintas reacciones de los viajeros en relación a mi presencia en el colectivo a veces positivas, otras de tensión o negativas, fueron

transformadas en recursos para entrar en contacto con los viajeros y choferes y cuando esto no fue posible, me permitieron constatar cómo en los procesos de investigación, “el instrumento es el investigador con sus atributos socioculturalmente considerados –género, nacionalidad, raza, etc.- en una relación social con el campo” (Guber: 2001,4).

De una u otra forma, sus acciones me brindaban información sociocultural de contexto y en este sentido, las ideas o prejuicios que ellos podían tener sobre mí o sobre otros viajeros se convirtieron en canales de interacción e interpretación de la complejidad de las experiencias urbanas y de viaje (Sennett: 1997).

3.1.1.5 Estereotipo: La proyección de un “repertorio de imágenes” (Barthes citado por Sennett: 1997, 389) previamente estructuradas sobre mi persona, mezcló tanto elementos imaginarios como referencias que eran percibidas como reales (Hall: 2010), y que pude experimentar de las siguientes formas:

1. En la representación de las mujeres negras como sujetos sexuados expresada en frases como:

-“*A mí me encantan las morochas. Son las mejores*” (seguido de un guiño y una sonrisa. Chofer Línea 122).

2. En el rechazo a través de la frase:

-“*Así que estamos invadidos de extranjeros...*”.

3. Al escuchar el tono de mi voz como una huella (De Certeau: 2000), muchos viajeros o choferes identificaban de inmediato mi nacionalidad, o al contestar a la pregunta: -“*¿De dónde sos?*” y responder -“*Colombia*”, se abría una cadena de referencias tales como: el Caribe y sus playas, Shakira, García Márquez y el café. No obstante, la mención al narcotráfico fue la más frecuente, al punto de preguntar como el chofer de la Línea 112: -“*¿Y vos, te codeás con los carteles?*”.

Si bien reconozco la reputación consolidada de Colombia como país productor de drogas, la reiteración sobre el tema también estuvo relacionada con el hecho de que en el 2014, la problemática del narcotráfico cobró

especial relevancia en Rosario. En ese año también entró en la escena mediática la figura del narcotraficante.

Aunque la emergencia y el posicionamiento de este actor en la ciudad ha sido gradual y puede rastrearse por más de una década, sólo hasta 2012 y 2013 cuando “los medios nacionales hicieron pública la gravedad de la situación rosarina en relación al narcotráfico”³³, sus acciones se insertaron como otro componente de la inseguridad urbana, que justificó y habilitó el despliegue de la Gendarmería Nacional en la ciudad³⁴. Y así como los medios supieron poner foco sobre Rosario para denunciar estos hechos, mediáticamente también se empezó a nombrar a la ciudad como la “*capital nacional del narcotráfico*” (Del Frade: 2014), que luego pasó a ser “*La Medellín argentina*”³⁵, y hablar con cada vez más frecuencia de “*la colombianización de los barrios argentinos*”.

A continuación, reproduzco un relato de viaje que da cuenta de cómo se vivió en un sector de la zona sur, más exactamente en el kiosko de Rosa en las calles Isola y Maestros Santafesinos, la noticia del asesinato de un hombre vinculado a los grupos narcotraficantes de Rosario.

³³ Irigaray, Fernando (2013) Calles Perdidas: avance del narcotráfico en la ciudad de Rosario. DocuMedia. (Rescatado 2014).

³⁴ De acuerdo con Sain, la incursión del narcotraficante en la Argentina es reciente y se trata de “organizaciones criminales de base parental –es decir, familias enteras que se dedican a comercializar en el mercado de consumo local clorhidrato de cocaína, (esto responde a la apertura de) una ruta de microtráfico –inaugurada con la crisis de 2001- que ingresa pasta base al país para abastecer a un mercado de consumo local. (...) A estas rutas de microtráfico pueden vincularse los episodios de violencia y disputas territoriales que hoy preocupan a extensas zonas del Área Metropolitana, de Buenos Aires, Rosario, Córdoba y Tucumán” (Lasa (2015) citado por Sain: 2017, 16).

³⁵ Ésta etiqueta fue acuñada en un informe sobre el tráfico de drogas realizado por el presentador Jorge Lanata, emitido en el horario *primetime* del Canal Trece en noviembre de 2013. Durante la introducción del informe se superponen imágenes de calles y monumentos emblemáticos, con las de casillas hechizas de chapa o de madera con graffities en su exterior, de las que vemos entrar y salir jóvenes en su mayoría hombres. En seguida una voz en off le indica al televidente: “... Detrás de estos bunkers se agita un negocio criminal que tiene en vilo a todos los habitantes del lugar. No estás viendo Colombia, estás viendo Rosario, ¿estarás viendo la Medellín Argentina?”. La pregunta de Lanata equiparó a las ciudades de Rosario y Medellín, recordando a la audiencia la experiencia de la ciudad colombiana que durante la década del 90 fue el epicentro de la corrupción, los homicidios y el tráfico de drogas en ese país. Ver: Periodismo Para Todos (10/11/2013).

Relato 11.

Una deuda con Rosa.

Línea 146 Roja: Desde San Luis y Oroño (zona centro) hasta Isola y Maestros Santafesinos (zona sur).



Siempre había tomado la Línea 146 Roja desde Santa Fe y Presidente Roca hasta la Terminal de Ómnibus, pero esta vez tuve que tomarla en dirección a zona sur (Ver imagen 37). Al finalizar el recorrido, el chofer me dijo que tenía que bajarme porque él iba a cambiar de ruta, no sabía dónde estaba pero le hice caso. Para mi sorpresa había llegado hasta el negocio de Rosa, la señora que prepara *“las tortillas más ricas de Rosario”*.

Encontré a Rosa sentada sobre una reposera de lona junto a su hija Verónica, ambas estaban refugiándose del sol, bajo la sombra que proyectaba el techo de chapa roja del negocio.

-“*Hola Rosa, ¿cómo está?*”.

-“*Nena, ¿cómo andas?*”.

-“*Rosa, yo no sabía que iba a llegar hasta acá hoy, pero... ¿tiene tortillas de papa?*”.

-“*¿Viniste a comer tortilla? (Risas). Esta chica es fanática de mis tortillas.* Le dijo a su hija mientras me señalaba.

-*“Agarrá una servilleta que te sirvo”.*

-*“Ay Rosa, pero creo que salí sin plata de la casa”.*

-*“No importa nena, agarrá y me pagás cuando volvés”.*

-*“¿Está segura Rosa?”.*

-*“Sí, sí, no te preocupés”.*

Parece mentira que todavía existan lugares en los que le fíen a uno el almuerzo a cambio de la promesa de volver en otro momento. La tortilla estaba deliciosa y seguía costando nueve pesos. Un rato después, llegó Agustín el chofer de la Línea 106 Negra que me había presentado el lugar. Al verme le dijo a Rosa:

-*“Yo te voy a empezar a cobrar comisión por la gente que venga del extranjero a comer tu tortilla”.*

Agustín se zampó dos tortillas en menos de 10 minutos y en el último bocado salió corriendo, se subió al colectivo y se fue.

Ese día Rosa y su hija estaban inquietas, salían, entraban del kiosko, y estiraban la vista en dirección a Villa Gobernador Gálvez como esperando que algo pasara. Desde la esquina del kiosko, se ve dónde termina Rosario y dónde comienza la localidad vecina. Verónica, me contó que ella vivía allá y que esa mañana había ocurrido un asesinato:

-*“Yo trabajo cerca de ahí y alcancé a escuchar los disparos. Toda la ciudad está convulsionada”.*

Pasaban los vecinos y le preguntaban por la situación, hablaban del tema pero sin referirse a él de forma explícita, simplemente decían:

-*“Lo mataron”.*

-*“Hay que esperar a ver qué pasa”.*

-*“Dicen que fue terrible”.*

Cuando intenté preguntar qué había sucedido y a quién habían asesinado, nadie prestó atención a mis preguntas. Me despedí de Rosa, de Verónica y de los vecinos, pero en el revuelo nadie dio importancia a mi despedida.

Al llegar a la casa busqué en la prensa y leí la noticia: habían asesinado en Villa Gobernador Gálvez a un hombre llamado, Luis Ángel Bassi, que era el padre de Luis Orlando “El Pollo Bassi”, quien estaba sindicado por narcotráfico y se encontraba detenido desde 2013, tras ser imputado como instigador del asesinato de Claudio “Pájaro” Cantero, el líder del grupo narcotraficante “Los Monos”, el 26 de mayo de 2013 (El Ciudadano: 23/10/14).

Al ver en retrospectiva esta situación, evidencié otra de las formas en las que la gente habla sin hablar para referirse a algún tema. Tomando como referencia este ejemplo, continué con la segunda parte de la clasificación y profundizo desde los aportes teóricos y metodológicos sobre los registros del yo.

3.1.2 Grupo 2: encuestador, viajero, investigador.

Este grupo reúne y describe los principales aportes teóricos y metodológicos utilizados durante los viajes.

3.1.2.1 Viajera/etnógrafa: a través de este registro capturé quejas, anécdotas, opiniones, frases, y comentarios. A medida que fue pasando el tiempo y creé una rutina, las técnicas etnográficas fueron un recurso metodológico útil, no sólo para entender a nivel macro el contexto de una cultura a la que no pertenecía (Guber: [2001] 2014) o a la que empezaba a pertenecer, sino también para interpretar las significaciones veladas de lo que las personas pensaban y lo hacían explícito, lo que hacían o lo que decían que hacían (Malinowski: [1973] 1986).

Prestar atención a esos tres niveles de la interacción, recopilar las *voces en viaje* e interpretarlos a la luz del contexto local y nacional, fueron insumos claves para comprender a los viajeros, y en un sentido extendido a la ciudad de Rosario.

Aunque las técnicas más distintivas del trabajo etnográfico son la entrevista no dirigida y la observación participante, me distancié del método a través de “una sospecha sobre la observación participante, que propone

que como observador el investigador participa activamente con todos sus sentidos en el registro de lo que sucede” (Lenarduzzi: 2012, 205).

Al respecto, coincido con la crítica de Lenarduzzi, al advertir que la “técnica” que sugiere la intervención de todos los sentidos se denomina observación, es decir, plantea una organización jerárquica entre los sentidos y sugiere que la “vista” es la que está en mejores condiciones de dirigir al resto” (Ibídem: 205). Esto podría entenderse también parafraseando a Sennett (1997), como una esclavización de las potencialidades de la vista y un embotamiento de la sensibilidad. Asumirme como viajera implicó una interacción de todos mis sentidos, la observación, la escucha, la conversación, el tacto, los olores o incluso los silencios.

3.1.2.2 Viajera/flâneur: a partir de los recorridos en el T.U.P pude conocer otras caras de Rosario, indagar por la experiencia de los viajes y resignificar el espacio del colectivo de transporte como un *espacio público en movimiento*. En este sentido, la práctica de viaje fue una *flânerie*³⁶ en colectivo, que me convirtió en paseante, observadora, oyente y coleccionista (Frisby: 2007) de prácticas, acciones, *voces en viaje*, “imágenes urbanas, interacciones y tipificaciones sociales”, (Ibídem: 51).

De acuerdo con Frisby, el flâneur³⁷ “no sólo se nutre de lo que se le presenta sensiblemente ante los ojos, sino que a menudo se apropia incluso de los datos muertos para leer la ciudad en múltiples capas (apoyándose) en los indicios más “triviales”, “los desechos” y las migajas abandonadas” (Frisby: 2007, 52). Practicar la flânerie también puede considerarse una forma de etnografía (Ibídem).

36 Éste fue un préstamo de Walter Benjamin, quien reconoció al “flâneur como figura cultural de la modernidad” (Frisby: 2007, 45). Aunque Benjamin fue el primero en advertir sobre esta figura y en posicionarla en la París de las décadas de 1830 y 1840, su aparición histórica se sitúa varias décadas antes, pues el flâneur como figura histórica – advierte Frisby- “aparece como un tipo social que floreció en el período posterior a la Revolución de 1830 hasta el momento en el que se desarrollaron los grandes bulevares y los grandes almacenes (Ibídem).

37 Aunque en nuestro trabajo el flâneur es tomado como una figura neutra, Paola Jirón llama la atención sobre cómo en el siglo XIX el flâneur (masculino), fue tomado como observador a diferencia de la flâneuse que “(era) aquella mujer que caminaba por la calle en una conducta poco respetable” (2018:73)

3.1.2.3 La investigadora encuestadora/encuestada: desde este registro, compartí con los choferes la oficina de trabajo y seguí con algunas de estas indicaciones dadas por el E.M.R: abordar el colectivo (X) ramal (X) en las calles (X) y descender en las calles (X). Continuar hasta la punta de línea. Tomar el camino inverso. No descender. Realizar todo el recorrido hasta completar 40/60 encuestas, etc... Preguntar a los viajeros y habilitar la posibilidad de que me preguntaran, fue el mejor recurso para obtener información distinta o más amplia a la que indicaba el cuestionario. Esa otra información es la que constituye el cuerpo de esta tesis.

Comprendí que a través de las *voces en viaje* se sintetiza parcialmente la experiencia subjetiva de la movilidad, y que la mayoría de las veces esta información se descarta, se escapa o se pierde en la abstracción estadística que ofrecen los indicadores, sobre cuántas personas viajan, en qué horarios y cuántas veces lo hacen por día. Después de este reconocimiento, lo que pretendía ser una acción cuantitativa a través de la encuesta, se convirtió para mí en una experiencia cualitativa.

Michel de Certeau y Luce Giard, afirman que en la abstracción de las cifras se escapan los usos individuales, se dejan afuera la inventividad y la proliferación de historias que componen la vida cotidiana (2000). De igual manera, Howard Becker señala que “quienes realizan encuestas registran muy poco de lo que descubren acerca de los entrevistados y rápidamente sus jefes mezclan lo poco que registraron con las respuestas de otros entrevistados y lo sintetizan en la celda de una tabla; la celda, a su vez, se condensa en un compendio estadístico como una media o, combinada con otras celdas” (Becker: 2015, 113). Sobre este hecho, coincidimos con Jirón en que “resulta necesario entender las situaciones de movilidad y las experiencias de aquellos involucrados, y no sólo la finalidad de la movilidad en diferentes contextos” (Jirón: 2010, 29).

En mi caso, todo lo que quedó por fuera del proceso de destilación es lo que posteriormente se convirtió en el insumo más importante de esta investigación. En relación a esto, los niños/as son actores no tomados en cuenta en el relevamiento por su edad. Sin embargo, en los horarios en los que trabajé siempre estaban presentes y en ocasiones eran mayoría entre

los viajeros. Niños de escuela entre los 6 y los 12 años o incluso más pequeños que viajaban con sus mamás. Al reconstruir los relatos de viaje me percaté aún más de su presencia, por las pocas palabras que crucé con ellos y por observarlos.

Aunque este trabajo no dedique especial atención a caracterizar cómo viajan los niños, llegué a reconocer cómo participan activamente en las dinámicas de la movilidad en las distintas dimensiones que aquí se abordaron, pero también a través de tácticas particulares³⁸. Como apuntan Morales y Christensen “... los niños comparten sus viajes con diversos tipos de acompañantes, los cuales pueden incluir “compañeros de viaje” –otros niños, adultos familiares o mascotas-, “artefactos de compañía” –teléfonos móviles, por ejemplo– y “compañía ambiental” –elementos del espacio público, como personas desconocidas y materialidades- entre otros–” (2018: 116).

A continuación, presento un ejemplo en las que los niños son los protagonistas de los viajes:

Paseo de escuela: Línea 144.

La línea 144 es la ruta de los estudiantes de las escuelas y de los universitarios que van hasta “La Siberia”, como mejor se conoce a la sede de la zona sur de la U.N.R. Ese día en la parada de Pellegrini y San Martín, una maestra paró el colectivo para volver a la escuela con sus estudiantes, aunque el conductor advirtió que quizás no entraban todos, las maestras hicieron magia. Aproximadamente, 50 niños entre 7 y 9 años con sus guardapolvos blancos, se subieron, pagaron y se sentaron de a tres en los asientos, alborotando con sus voces el silencio del viaje. Antes de bajar la maestra les ordenó: *“Agradezcan todos al chofer por habernos traído sanos y salvos”*, y los niños gritaron en coro: *“¡Gracias señor conductor!”*. La maestra los retó recordándoles que no era necesario gritar, ellos se rieron al unísono y se bajaron en estampida frente a la escuela de las calles Grandoli y Gutiérrez.

³⁸ Ver entrada “*Movilidad de niños*” de Susana Cortés-Morales y Pia Christensen en *Términos Clave para los estudios de movilidad en América Latina*. (Páginas: 113- 118).

3.1.2.4 Relatos de viaje/ registro biográfico: viajar en los colectivos fue una experiencia metodológica y espacial de exploración y reconocimiento de la ciudad (Delgado: 1999) (Román: 2012), a través de la cual fue posible conocer a Rosario y narrar sobre lo vivido en los relatos de viaje que aparecen a largo de esta tesis. Parte del viaje como señala Giucci “implica con frecuencia un relato de lo que ha visto u observado un viajero” (Giucci: 2018, 197) y de esta forma, contar en primera persona significó reconocer un conjunto de géneros discursivos que ponen en valor lo biográfico (Arfuch: 2007) y que como “huellas de las acciones (...) constituyen prácticas del espacio (que) organizan y hacen al viaje (De Certeau: 2000, 125).

Así entonces, los recorridos, las conversaciones con los viajeros, los choferes y la escritura posterior de los relatos, me permitieron poner en diálogo las experiencias de viaje y urbana a través de las cuales fue posible identificar esa relación indisociable entre la experiencia de viaje y urbana y las dos facetas de Rosario que la constituyen en una oposición permanente: la de metrópolis vertiginosa, cualidad que predomina en el radio del macrocentro y la de ciudad chica o ciudad barrio, de rasgos más rurales³⁹.

Durante los viajes experimenté una Rosario que vive de la velocidad y el anonimato, en las calles que van desde Laprida hasta Boulevard Oroño y desde Wheelwright hasta Boulevard Pellegrini, allí se afirma una ciudad cosmopolita que se escabulle a su condición de provincia o de ciudad del interior respecto de la ciudad de Buenos Aires.

La Rosario/barrio se asoma ni bien uno se aleja dos o tres cuadras del Boulevard Oroño y Pellegrini. Allí algunos comercios trabajan en horarios cortados, las veredas son más anchas y se vacían después del mediodía, los volúmenes de ruido disminuyen y la gente, entre el placer y la norma no reconocida, duerme la siesta. Estos rasgos se acentúan entre más uno se aproxima a las periferias y emerge una ciudad arbolada, de casas de techos

³⁹ Siguiendo a Williams, este antagonismo podría nombrarse como campo vs ciudad, y allí a la ciudad se la asoció con el progreso, la erudición y la comunicación, pero también con el ruido, la hostilidad y la ambición, mientras que las representaciones del campo, remiten a la limitación, la ignorancia, la paz, la inocencia y la simpleza (Williams: [1973] 2001, 25). Aunque el autor señala que éste contraste puede ser parcialmente retórico, en términos simbólicos esta dicotomía estructuró hasta el presente las formas en las que se piensan las relaciones entre la vida rural y la urbana.

bajos, de verdulerías ambulantes tiradas a caballo por hombres viejos, y de hombres y mujeres que casi a cualquier hora del día, se los puede ver sentados frente a la puerta de sus casas, escuchando música, tomando mates o lavando los autos o las motos.

En esa otra ciudad que en los relatos sorprende por oposición al macrocentro, los viajeros y el chofer se saludan por el nombre y se fían los almuerzos. Allí el anonimato no es una condición que se presenta inmediatamente después de salir de los hogares sino que se va instalando de forma paulatina mientras los viajeros se aparatan de las puntas de línea. Y sólo a partir de los viajes y de vivenciar esos contrastes, pude entender cómo Rosario es esa paradoja que en algunos sentidos la equipara con ciudades más grandes, pero que en otros la distingue y eso también es motivo de orgullo para los rosarinos, porque como lo aseguró un chofer:

“si vos hablás con la gente te vas a dar cuenta de que el rosarino primero es rosarino y luego es argentino. Rosario es la ciudad que más me gusta y me siento muy orgulloso de mi ciudad” (Juan Pablo. 36 años. Chofer Línea 102).

3.1.2.5 Encuestar, viajar, investigar en y sobre el T.U.P de Rosario: la premisa de investigar sobre los viajes me llevó a experimentar los Estudios Culturales desde una práctica teórica y metodológica abierta, que retomó aportes de la Antropología, los Estudios Urbanos y los Estudios de Movilidad. Significó re-reconocer en los Estudios Culturales un campo de análisis de características y metodologías móviles, elásticas, fluidas e inestables, que permiten abordar los objetos de estudio desde la interdisciplinariedad (Grossberg: 2012). Estas cualidades flexibles que son una constante de crítica, en mi caso se transformaron en la mejor estrategia para canibalizar bibliografías y articular con otros saberes para pensar la experiencia de viaje, el espacio del colectivo de transporte, al T.U.P y a la ciudad.

Después de un año consecutivo de viaje, se produjo una desnaturalización de la acción de abordar o descender de un colectivo de

transporte, que me permitió evidenciar las acciones que se realizan y los conflictos que aparecen cuando se apretujan muchos cuerpos. No se trató solamente de desnaturalizar, sino también de problematizar al T.U.P y a la experiencia de viaje para reflexionar sobre “lo evidente que en ocasiones por estar tan próximo a nosotros, no llegamos a percibirlo” (Fanlo: 2009).

En este sentido, fueron claves para la investigación los descubrimientos y hallazgos bibliográficos vinculados a los Estudios de la Movilidad, que recuperan como tema de investigación la dimensión subjetiva de los viajes, al comprenderlos como unidades de análisis empíricas y materiales y como acciones y prácticas sociales de desplazamiento en el espacio/tiempo (Jirón: 2010), (Gutiérrez: 2013).

La movilidad como problema -describe Gutiérrez- (2013) emerge hacia el año 2000, “con el ascenso de la preocupación por aspectos sociales, (y se convierte en un) paradigma vinculado al advenimiento de las nuevas tecnologías y el fin de la sociedad industrial. (Así se establece como un modelo integrador) de desarrollo urbano, eficiencia económica, equidad social y sustentabilidad ambiental (que), consigna un cambio en el paradigma de pensamiento, del transporte a la movilidad” (2013, 63)⁴⁰.

Esta redefinición de la movilidad se conoce también como “*mobility turn*” o nuevo paradigma de la movilidad (Sheller y Urry: 2006)⁴¹ y es tal vez una de las derivas más influyentes de los estudios sobre el tema. Esta perspectiva, retoma entre algunas otras la teoría de Zygmunt Bauman sobre la “modernidad líquida”, para entender las formas en las que las personas se

⁴⁰ El concepto de movilidad se distingue del de transporte ya que como plantean Herce y Magrinya, éste último “implica dispendio de energía y, por tanto, creación de infraestructuras especializadas para intentar abaratar el coste del viaje, o de empresas especializadas en producir o gestionar esas infraestructuras” (Herce y Magrinya: 2013, 21). Para Jirón, el transporte está relacionado con el “mero acto de movimiento de algo o alguien” (Jirón: 2010). Mientras los estudios de transporte se centran en los sistemas, en los medios que permiten los desplazamientos y los impactos territoriales, la movilidad se enfoca en las personas que utilizan dichos medios.

⁴¹ Aquí tomamos como referencia el texto de 2006 en su versión en inglés de Mimi Sheller y John Urry: “The new mobilities paradigm”. Llama la atención que a pesar del reconocimiento y re apropiación de los estudios de Urry sobre la movilidad en América Latina, no existan traducciones de su obra, por lo cual para nuestro trabajo realizaremos una traducción e interpretación libre de los planteos de los autores, a los fines de reconstruir la categoría en nuestra investigación.

desplazan, como así también el tránsito de los flujos financieros, de información y de imágenes a escalas regionales o globales.

El nuevo paradigma de la movilidad problematiza y critica el carácter estático de las teorías y disciplinas tradicionales que son descritas como “a-móviles”, y de acuerdo con Sheller y Urry (2006), han ignorado la importancia de los desplazamientos sistemáticos de las personas y las formas en las que las espacialidades y los movimientos están atravesados por conflictos en la vida social. Siguiendo a Giucci, con el “giro de la movilidad” la noción de viaje desbordó la usual asociación espacial entre origen y destino y pasó a incluir el aspecto social y vivencial que complementa el recorrido territorial” (Giucci: 2018, 197)

Entonces, esta postura se presenta como una serie de preguntas, teorías y metodologías a partir de las cuales entender estos procesos (Sheller y Urry: 2006) y comprender sus reversos contemplando a la movilidad como otro factor de exclusión y desigualdad social, representado en la exacerbada movilidad de unos, frente a la inmovilidad de otros.

“Guiadas por el nuevo paradigma de la movilidad, las ciencias sociales destacan la relevancia del transporte como expresión de lo social, pero además enfatizan el aspecto material de las interacciones (el modo en el que el transporte construye sociedad). De este modo buscan superar la división entre una movilidad entendida como asunto de los sujetos y el transporte de los medios que hacen posible esa movilidad” (Zunino et al: 2018, 14).

En esta línea de reflexión, Soldano plantea que gracias al giro subjetivista “los procesos de movilidad se consideran como parte del repertorio de relaciones significativas entre la persona y el espacio habitado y la incorporación de diferentes dimensiones de la producción subjetiva en la vida cotidiana (que) contribuyen a posicionar a la subjetividad como una dimensión constitutiva de la movilidad” (Soldano: 2017, 37, 38).

Por su parte, desde los Estudios Culturales, los viajes y la movilidad han sido problemáticas claves, pero que se las ha trabajado fundamentalmente desde una perspectiva de la migración de diásporas

transatlánticas o a escala mundial, regional o interurbana. En ese sentido, como describe Alejandro Grimson, “las migraciones contemporáneas actualizan cuestiones de ciudadanía así como de definición y redefinición de fronteras físicas y simbólicas (...) (y) pueden ayudarnos a echar luz sobre algunos de los temas generales que los Estudios Culturales abordan: la nación, la historicidad de las nacionalidades y la formación de campos sociales transnacionales, la relación entre etnia y nación, cuestiones de género etc... (Grimson: 2010, 27).

Al respecto, Mimi Sheller señala que “los estudios de migración, diásporas y ciudadanía transnacional provenientes de las ciencias sociales, los Estudios Culturales y los estudios literarios, critican las categorías estáticas y limitadas de nación, etnia, comunidad (y) destacan la dislocación (y) el desplazamiento, como condiciones generalizadas de la subjetividad de los migrantes (que) (...) al salir de un lugar llevan consigo partes que se vuelven a ensamblar en forma de recuerdos, texturas, alimentos, colores, aromas y sonidos que configuran el lugar de llegada tanto figurativa como imaginativamente” (Sheller: 2003, 211).

Tomando como referencia este argumento, dimensioné la importancia de los viajes y las migraciones en términos de la “movilidad geocultural” que plantea Néstor García Canclini (2010), que involucra importantes procesos migratorios al interior de América Latina, pero también en un sentido “epistemológico, pues está relacionado con la numerosa lista de investigaciones que existen en torno a los procesos culturales, cuyos autores se desplazan con facilidad no sólo de una región a otra en el mundo, sino también al interior de las disciplinas de estudio y como consecuencia, dentro de bibliografías que “confunden” las secciones de las bibliotecas” (2010, 131).

En la conformación misma de los Estudios Culturales, está presente esa doble movilidad: geocultural y disciplinaria, a partir de los desplazamientos de varios de sus precursores, tanto del Centro de Estudios Culturales Contemporáneos en Birmingham (Raymond Williams, Stuart Hall), en la escuela norteamericana (Lawrence Grossberg) y en América Latina

(Néstor García Canclini, Jesús Martín Barbero, Beatriz Sarlo, Mónica Szurmuck, Alejandro Grimson), por nombrar algunos ejemplos.

Así también, proyectos como el Diccionario de Estudios Culturales Latinoamericanos de Mónica Szurmuck e Irwin McKee dan cuenta de ello, pues como relatan sus compiladores el trabajo, “se hilvanó a la distancia, es un trabajo transnacional a través de la frontera México-Estados Unidos y con la colaboración de intelectuales de diferentes disciplinas, cuyos lugares de trabajo abarcan todo el hemisferio americano y algunos centros de la diáspora latinoamericana en Europa, como Barcelona” (2009: 9)

Todo este recorrido, hoy me permite entender los viajes como una experiencia sensible, teórica, metodológica y espacial e inscribir mi trayectoria académica como parte de esa herencia de desplazamientos. Primero, con la decisión de viajar desde Colombia hacia la Argentina para realizar un posgrado en Estudios Culturales en la U.N.R, que derivó en el interés por investigar sobre los viajes en el T.U.P de Rosario y luego, en la escritura de este documento que involucró un desplazamiento permanente entre tres ciudades de la Argentina: Rosario, Paraná y Santa Fe.

Fin del viaje: conclusiones.

“Rosario en bondi: viajes y reflexiones a bordo del Transporte Urbano de Pasajeros”, fue una travesía de cuatro años que vinculó de forma simultánea mi experiencia vital, académica, cultural y urbana. Fue el resultado de un ciclo en la Maestría en Estudios Culturales de la U.N.R; la primera experiencia de intercambio e inmersión cultural, la metamorfosis del trabajo del encuestador en el placer de realizar recorridos urbanos (De Certeau: 2000) y la oportunidad de conocer, vivir, investigar y escribir sobre una ciudad distinta a la de origen.

Marc Augé (2007) menciona que al final de su viaje el investigador escribe, observa las diferencias, las similitudes, los aspectos comunes y los contrastes, y a partir de esto se inicia un viaje interno que orienta los estudios futuros. El mío comenzó al reconstruir los momentos más significativos de los recorridos realizados en los relatos de viaje. A partir del trabajo como encuestadora, habité como viajera e investigadora fragmentos de la cotidianidad de los viajeros y choferes, que me permitieron caracterizar y comprender cómo se vive la experiencia de viaje a bordo del T.U.P y desde allí reflexionar sobre el rol del investigador.

En la Línea 142 registré el primer día a bordo del T.U.P, el desplazamiento y la llegada hasta la Miniterminal de Barrio Rucci. En Línea 106 viajé hasta la zona sur en donde conocí el kiosko de Rosa y probé “la tortilla de papa más rica de Rosario”. En la Línea 123 llegué hasta una zona de la ciudad con jurisdicción ambigua: Cabin 9. En este recorrido conocí las experiencias de vida del chofer de esa ruta y compartí con él y sus colegas un breve momento de descanso.

A través de estos tres viajes comprendí la importancia de los lugares que exceden al espacio del colectivo, como los kioskos, las rotiserías o las estaciones de servicio que se encuentran en las puntas de línea, en las que los viajeros, los choferes y los vecinos, socializan, se alimentan o descansan. Estos espacios se configuran como nodos centrales por el uso y la significación que le otorgan las personas, los vínculos que allí crean y a

través de los cuales también traman la experiencia de viaje aunque no se vaya a bordo del colectivo.

En la Línea 125 viajé hacia el distrito oeste hasta las calles Provincias Unidas y Rueda, conocí a un hombre a quien su padre le había heredado la profesión de chofer. En la Línea 144 en la zona sur, presencié el debut de un joven como chofer y experimenté la tensión del primer día en sus gestos corporales y en los nervios que viví como viajera y en el trayecto hasta la localidad de Ibarlucea en la Línea 106 Negra, fui testigo de los 10 minutos de descanso del chofer a bordo del colectivo, ante la inexistencia de un espacio de socialización en la punta de línea. A través de estos choferes y los que fui conociendo a lo largo de un año, concluí que el oficio del chofer es sobre todo una tarea *multitasking* en la que los sentidos se disocian entre el espacio cerrado del colectivo y el espacio abierto de la ciudad.

Con la Línea 129 narré el agotamiento de los 60 minutos de espera y la llegada al Barrio Acindar que me impactó por su diseño arquitectónico. En la Línea 134 experimenté el temor y el sentimiento de inseguridad por la incomodidad que produjo en mí, la presencia de un policía que viajaba armado. En las Líneas 112 y 129 narré dos episodios sobre las reacciones de los viajeros en relación a mi presencia y mis atributos socioculturales.

Estas características se convirtieron en indicios para reflexionar sobre los múltiples registros del investigador, que negociaba su estatus de diferente (Augé: 2007: 64), e interpretar “esa divergencia entre el modo en que cada uno se ve a sí mismo y el punto desde el cual es *mirado*” (Arfuch: 2002: 64), sobre todo en relación a los estereotipos y las expresiones vinculadas a mi procedencia étnica, mi condición de extranjera y los imaginarios sobre el narcotráfico asociado a Colombia.

El resultado de este trayecto empírico y teórico, implicó viajar, recuperar las voces *en viaje* y resignificar al colectivo de transporte como un *espacio público en movimiento* que se consolida a partir de los viajes, las tácticas que incluyen planes y astucias para viajar sin pagar, conseguir un asiento libre o colarse en la fila. Las apropiaciones que transforman la funcionalidad del colectivo, tales como dormir, tomar mate, pasear, aislarse

al viajar, leer, descansar o trabajar durante los desplazamientos. En todas estas formas de habitar el espacio y la experiencia de viaje se articulan las vivencias íntimas de las personas con su experiencia urbana, allí se opina, se negocia o se discute sobre el orden social que comparten.

Dado que para viajeros y choferes la experiencia compartida del viaje ocupa una gran parte del tiempo de sus vidas, su experiencia urbana se completa también con los aprendizajes y nociones, que se construyen con los otros viajeros mientras se desplazan por la ciudad y por otros espacios de importancia tales como: las puntas de línea, las estaciones de servicio, los bares y los kioskos. En sus travesías cotidianas, el colectivo de transporte abre una geografía temporal compartida (Sennett: 1994) y a través de *las voces en viaje* se expresan y se sintetizan parcialmente sus experiencias de movilidad, que contribuyen en la formación de opiniones, juicios sociales e imaginarios sobre la ciudad.

Así entonces la experiencia urbana no puede dissociarse de la experiencia de viaje y construye una estructura que como “orden narrativo (modela) hábitos, costumbres, sentimientos y prácticas que es constitutiva del orden social” (Arfuch: 2002: 29). Por ejemplo, frente al sentimiento de inseguridad identificamos otro modo de transitar la experiencia del viaje a partir de la objetivación del temor sobre los jóvenes descritos por otros viajeros como “los negros”, alrededor de quienes se desplegaba una escena de actitudes corporales y prejuicios, en la que las personas medían el peligro que “los negros” representaban para sí y creaban una distancia o generaban una reorganización espacial en el colectivo.

De esta situación aprendí que viajar es también una práctica colectiva de cualidades diferenciadas que condiciona los tránsitos y vivencias de las personas en el espacio público del colectivo. Sobre este tema, mientras me encontraba en la fase final de la escritura de esta investigación, las noticias nacionales publicaron la denuncia de un grupo de empleadas domésticas que trabajaban en el Nordelta, Partido de Tigre, Provincia de Buenos Aires, a quienes se les prohibía viajar en el mismo transporte con los propietarios del lugar. Aunque varias notas periodísticas describieron el hecho como un caso de *apartheid*, considero que no se trata de lo mismo, sino que más bien

es otro de los ejemplos que da cuenta de la contradicción cultural argentina en el que la condición de clase es asumida como un atributo étnico.

Recorrer Rosario de un extremo a otro, saber hasta dónde llegan los colectivos que vemos pasar a diario, vivenciar el tedio, el aburrimiento por las esperas, la indisposición de la gente al viajar durante las horas pico; evidenciar las dificultades para desplazarse por la ciudad y al mismo tiempo, ser testigo y experimentar las solidaridades, las amistades, las alianzas, los conflictos y los antagonismos que se presentan durante los viajes, me dio un conocimiento “situado”⁴² vinculado a “la posibilidad de transitar la experiencia para poder caracterizarla” (Lenarduzzi: 2012, 205).

Al respecto, mi condición de extranjera me dio la oportunidad de estar adentro y afuera, frente al arraigo de los viajeros y choferes en su contexto sociocultural y en ese sentido, la biografía vivencial cobró fuerza y me habilitó una escritura a dos voces, que significó realizar un ejercicio de traducción en mi idioma hacia el contexto argentino e identificar las tensiones o identificaciones que provocaba mi presencia en el colectivo y reconocer que el investigador no es un ser autónomo de su origen social, político o étnico (Guber: [2001], 2014).

Entre el periodo que comenzó y concluyó esta investigación, el T.U.P. atravesó numerosos cambios de los que mencionaré solo algunos: la firma mendocina El Cacique se integró al grupo de empresas que brindan el servicio de transporte, se ejecutó la obra del metrobús de calzada exclusiva sobre Avenida Alberdi, los recorridos de varias Líneas de colectivos fueron modificados, la Municipalidad pasó a gestionar varias rutas antes administradas por Rosario Bus, se lanzaron convocatorias para incorporar más mujeres en el puesto de choferes, el boleto del colectivo aumentó más de diez pesos y los colores gris/naranja y azul/blanco que identificaban a las empresas Semtur y Mixta, se reemplazaron por un azul celeste. Y aunque los viajes se modifican a partir de los rediseños de los colectivos, las paradas y garitas de espera, la experiencia de viaje en el T.U.P. con sus

⁴² Aquí retomo las interpretaciones de Lenarduzzi en torno a la importancia del “saber situado” como elección metodológica, que remite a una experimentación personal y a una “mirada corporizada” (Donna Haraway, 1993 citada por Lenarduzzi: 2012).

lógicas de apropiación y uso subyace como una serie de configuraciones culturales específicas (Delgado: 2011) propias de la ciudad de Rosario.

Compañeros de viaje: bibliografía.

- Arfuch, L. (2007) *“El espacio biográfico. Dilemas de la subjetividad contemporánea”*. Buenos Aires: Fondo de Cultura Económica.
- Augé, M. (2002). *“El viajero subterráneo. Un etnólogo en el metro”*. Barcelona: Editorial Gedisa.
- (2007). *“Por una antropología de la movilidad”*. Barcelona: Editorial Gedisa.
- (2014). *“El antropólogo y el mundo global”*. Buenos Aires: Siglo Veintiuno Editores.
- Badaloni, L. y Garcilazo, R. (cords) (2011) *“Historia del Transporte Público de Rosario (1850 – 2010)”*, realizado por el Ente del Transporte de Rosario en el marco del convenio suscripto con el ISHIR-CESOR/ CONICET. Rosario.
- Barthes, R. (2011) “El simulacro metodológico” en *El discurso amoroso: Seminario en la Escuela de Altos Estudios 1974 – 1976*. Madrid: Paidós Espasa Libros, S.L.U.
- Becker, H. (2015) “Sintetizar los detalles” en *Para hablar de la sociedad la sociología no basta*. Buenos Aires: siglo Veintiuno Editores.
- Canclini, N. (2010) “Estudios Culturales: ¿un saber en estado de diccionario?” en, *En torno a los Estudios Culturales, localidades, trayectorias y disputas*. Richard N. (ed) Santiago de Chile. ARCIS.
- Canclini, N. Mantecón, A. (2013) “Las múltiples ciudades de los viajeros” en *La ciudad de los viajeros: travesías e imaginarios urbanos: México, 1940 – 2000*. México, D.F: Universidad Autónoma Metropolitana; Fondo de Cultura Económica.
- Cortés, M. (2010) *“La ciudad cautiva. Control y vigilancia en el espacio urbano”*. Madrid: Ediciones Akal S.A.
- De Certeau, M. (2000) *“La invención de lo cotidiano, Artes de hacer”*. México: Instituto Tecnológico y de Estudios Superiores de Occidente, A.C. Universidad Iberoamericana. Vol. I.

- Del Frade, C. (2014) *"Ciudad blanca. Crónica negra. Postales del narcotráfico en el Gran Rosario, Santa fe, Córdoba y Buenos Aires"*. Rosario: Editorial Último Recurso.
- Delgado, M. (1999) *"El animal público. Hacia una antropología de los espacios urbanos"*. Barcelona: Editorial Anagrama S.A.
- (2011) *"El espacio público como ideología"* Madrid: Los libros de la catarata.
- Drenkard, P. (2011) "Modos de ser y estar en los tiempos posmodernos: sujetos, cuerpo, virtualidad" en *Interfaces y Pantallas: análisis de dispositivos de comunicación*. Valdettaro S. (coord.) Rosario: UNR Editora.
- Entel, A. (2007) *"La ciudad y los miedos. La pasión restauradora"*. Buenos Aires: La Crujía Ediciones.
- Ente del Transporte de Rosario (2011). Pacto de Movilidad de Rosario.
- Ente del Transporte de Rosario (2011) Pacto de Movilidad de Rosario: componente participativo.
- Ente de la Movilidad Rosario (2013). Transporte Urbano de Pasajeros: guía de recorridos. 2da edición.
- Ente de la Movilidad de Rosario (2014) Plan Integral de Movilidad.
- Ente de la Movilidad de Rosario (2014) Plan Integral de Movilidad: avances de obras y proyectos.
- Fanlo, L. Problematizaciones. En Blog:
<http://luisgarciafanlo.blogspot.com.ar/2009/07/problematizaciones.html>
 (Rescatado 2012)
- Frigerio, A. (2006) ""Negros" y "Blancos" en Buenos Aires: Repensando nuestras categorías raciales".
 Disponible en:
[http://www.so000260.ferozo.com/pdf/Frigerio Negros y blancos Bs As.pdf](http://www.so000260.ferozo.com/pdf/Frigerio_Negros_y_blanco Bs_As.pdf)
 Rescatado: (2012).
- Frisby, D. (2007) *"Paisajes urbanos de la modernidad. Exploraciones críticas"*. Bernal: Universidad Nacional de Quilmes; Buenos Aires: Prometeo Libros, 2007.

Gilroy, P. ([1993] 2014) *“Atlántico negro. Modernidad y doble conciencia”*. Madrid: Ediciones Akal.

- Guber, R. (2014) *“La etnografía: método, campo y reflexividad”* 2da reimpresión. Buenos Aires, Siglo Veintiuno Editores.

- Gravano, A. (2013) *“Antropología de lo urbano”* Tandil: Universidad del Centro de la Provincia de Buenos Aires (UNICEN).

- Grimson A. Caggiano S. (2010) “Respuestas a un cuestionario: posiciones y situaciones” en, *En torno a los Estudios Culturales. Localidades, trayectorias y disputas*. Richard, N. (ed.) Santiago de Chile: Editorial Arcis. Universidad de Arte y Ciencias Sociales, CLACSO.

- Gutiérrez, Andrea *“¿Qué es la movilidad? Elementos para (re) construir las definiciones básicas del campo del transporte”* en Revista Bitácora 21 2012: 61 – 74. Universidad Nacional de Colombia, Bogotá.

- Lawrence, G. (2012) *“Estudios culturales en tiempo futuro. Cómo es el trabajo intelectual que requiere el mundo de hoy”*. Buenos Aires: Siglo Veintiuno Editores.

- Hall, S. (2010) “El espectáculo del Otro” en *Sin garantías, trayectorias y problemáticas en estudios culturales*. Restrepo, E. Walsh, C. Vich, V (eds) Instituto de Estudios Peruanos – Instituto de Estudios Sociales y Culturales, Universidad Javeriana – Universidad Andina Simón Bolívar, sede Ecuador.

- Hénaff, M. (2014) *“La ciudad que viene”*. Santiago de Chile, LOM ediciones.

- Herce, M. y Magrinya, F. (2013) *“El espacio de la movilidad urbana”*. Buenos Aires: Café de las ciudades.

- Huyssen A. (2010) “Imaginarios urbanos y ciudades mundiales” en Papel Máquina. Revista de Cultura. Santiago de Chile.

- Instituto Nacional contra la Discriminación la Xenofobia y el Racismo (INADI) (2010). *Afrodescendientes 2010: Buenas Prácticas en la Comunicación*. Recuperado de:

<http://inadi.gob.ar/wp-content/uploads/2011/08/Informe-INADI-Afrodescendientes.pdf>

- Informe La Migración colombiana en Argentina. Recuperado de:

<http://argentina.iom.int/co/sites/default/files/publicaciones/OIM-La-migracion-colombiana-en-argentina-PDF-WEB.pdf>

- Jacobs, J. (2011) *“Muerte y vida de las grandes ciudades”*. Madrid, Capitán Swing Libros, 2011.
- Jirón, P. (2009) “Prácticas de movilidad cotidiana urbana. Un análisis para revelar desigualdades en la ciudad”, en Farías, Ignacio, et al. *SCL: espacios, prácticas y cultura urbana*.
- et al; (2010) *“Exclusión y desigualdad espacial: Retrato desde la movilidad cotidiana”*, en Revista INVI No 68, Mayo 2010. Volumen no 25: págs. 15-57.
- et al; (2011) *“Momentos móviles. Los lugares móviles y la nueva construcción del espacio público”* en Revista Arquitecturas del Sur, No 39, págs. 44-57.
- et al; (2013) *“Saber viajar en el metro de Santiago: la apropiación de lo público”* en Revista Ciudad y Arquitectura.
- Kessler, G. (2015) *“El sentimiento de inseguridad. Sociología del temor al delito”*. Buenos Aires: Siglo Veintiuno Editores.
- Lenarduzzi, V. (2012) “Cuerpo y baile. Los placeres del movimiento” en *Placeres en movimiento. Cuerpo, música y baile en el “escena electrónica”*. Buenos Aires: AIDOS Editores.
- Malinowski, Bronislaw. *“Los Argonautas del Pacífico Occidental”* Editorial Planeta de Agostini S. A. 1986. Barcelona.
- McLuhan, M. (1996) “El teléfono ¿instrumento de cobre o símbolo reluciente?” en *Comprender los medios de comunicación. Las extensiones del ser humano* Barcelona, Editorial Paidós.
- Municipalidad de Rosario. Indicadores Demográficos (2010) Recuperado de: <http://www.rosario.gob.ar/web/ciudad/caracteristicas/indicadores-demograficos>.
- Rivera, M. “Ella se mueve segura: seguridad y transporte con enfoque de género”. (21 enero 2018). Edición No 5: Movilidad. (Rescatado: 26-08-2018). Recuperado de: <http://www.revistaentorno.cl/entorno/ella-se-mueve-segura-seguridad-y-transporte-con-enfoque-de-genero/>
- Román, S. (2012) “Los discursos de (en) viaje” en *Discursos en viaje: contactos culturales y figuras del “otro” en la Argentina del siglo XIX*, Buenos Aires, Editorial Biblos.

- Sain, Marcelo. *Por qué preferimos no ver la inseguridad (aunque digamos lo contrario)*. Siglo XXI editores.
- Sarlo, Beatriz. *“La ciudad vista. Mercancías y cultura urbana”*. 1ra edición. Buenos Aires: Siglo Veintiuno Editores, 2009.
- Sennett, Richard. *“Carne y piedra. El cuerpo y la ciudad en la civilización occidental”* Alianza Editorial. Madrid. 1997.
- Simmel, G. “La lucha” [1908] (2002) en *Sobre la individualidad y las formas sociales. Escritos escogidos*. Quilmes: Universidad Nacional de Quilmes.
- Sheller, M. Urry, J. (2006) “The new mobilities paradigm” en *Environment and Planning A*, volume 38, pages 207 – 226.
- Soldano, D. (comp.) (2017) *“Viajeros del conurbano bonaerense: una investigación sobre las experiencias de movilidad en la periferia”*. Los Polvorines: Universidad Nacional de General Sarmiento.
- Szurmuk M. Irwin R. (2009) “Diccionario de estudios culturales latinoamericanos” México: Siglo XXI Editores.
- Traversa, O. (2007) *“Regreso a pantallas”* en Dossier de Estudios Semióticos de La Trama de la Comunicación, Volumen 12, Rosario: UNR Editora. Recuperado de: www.fcpolit.unr.edu.ar.
- Virilio, P. (2007) *“Ciudad pánico. El afuera comienza aquí”*. Buenos Aires: Del Zorzal.
- Vizer, E. Carvalho, H. (2011) “La caja de Pandora: tendencias y paradojas de las TICs” en Valdetaro S. (coord.) *El dispositivo Mc Luhan. Recuperaciones y Derivaciones*. Rosario: UNR Editora.
- Williams, R. (2001) “El campo y la ciudad”. Buenos Aires: Editorial Paidós.
- Zunino D. (2016) “Sea amable, ceda el asiento: un análisis histórico cultural del comportamiento de los pasajeros en el transporte público de Buenos Aires a principios del S. XX” en Cuaderno urbano Volumen 20 no 20 Resistencia.
- Zunino, D. Giucci. G. Jirón, P. (eds) (2018) *“Términos Clave para los estudios de movilidad en América Latina”*, Buenos Aires: Editorial Biblos.

En Internet:

Notas periodísticas.

- “Bonfatti confirmó la inminente llegada de gendarmes al Gran Rosario”: (21 de marzo 2014). (Rescatado 15-10-14). Disponible en:
<http://www.unosantafe.com.ar/bonfatti-confirmando-la-inminente-llegada-gendarmes-al-gran-rosario-n833944.html>
- “Cornejo: "Si vuelven a agredir a un chofer, la UTA cortará el servicio de transporte". (20 octubre 2014) (Rescatado: 20-10-14). Disponible en:
<http://www.lacapital.com.ar/la-ciudad/cornejo-si-vuelven-agredir-un-chofer-la-uta-cortara-el-servicio-transporte-n448577.html>
- “Asesinan al padre del Pollo Bassi de 8 tiros frente a la remisería familiar” (23 de octubre 2014). (Rescatado: 23-10-14) Disponible en:
<http://www.elciudadanoweb.com/asesinan-al-padre-del-pollo-bassi-de-8-tiros-frente-a-la-remiseria-familiar/>
- “Campaña contra los "apoyos" en el bondi” (25 noviembre 2014). (Rescatado 10-08-16). Disponible en: <http://www.diaadia.com.ar/cordoba/campana-contra-los-apoyos-en-el-bondi>
- “Curiosa campaña contra el apoyo en los colectivos (25 noviembre 2014). (Rescatado 10-08-16). Disponible en:
http://www.larazon.com.ar/actualidad/Curiosa-campana-apoyan-colectivos_0_627600193.html
- “Rosario tiene unos dos mil choferes de colectivos urbanos y sólo uno es mujer” (19 de julio 2015) La capital. (Rescatado: 20-07-2015). Disponible en:
<http://www.lacapital.com.ar/rosario-tiene-unos-dos-mil-choferes-colectivos-urbanos-y-solo-uno-es-mujer-n490633>
- “Manoseó a una chica en un colectivo y fue arrestado” (9 de junio 2016). (Rescatado: 10-08-16). Disponible en: <https://www.rosario3.com/noticias/Manoseo-a-una-chica-en-un-colectivo-y-fue-arrestado-20160609-0041.html>
- “El gobierno rechazó el proyecto del vagón sólo para mujeres en el subte” (10 de junio 2016). (Rescatado: 10-08-16). Disponible en:
<http://www.lacapital.com.ar/el-gobierno-rechazo-el-proyecto-del-vagon-solo-mujeres-el-subte-n962003.html>
- “¿Un vagón sólo para mujeres?: polémico proyecto para evitar acoso sexual” (10 de junio 2016). (Rescatado: 10-08-16). Disponible en:

<https://www.rosario3.com/noticias/Polemico-proyecto-en-Buenos-Aires-para-evitar-acoso-sexual-en-subtes-20160609-0004.html>

- “Animarse al volante” (03 de febrero 2017) Página 12. (Rescatado: 03-12-2018). Disponible en: <https://www.pagina12.com.ar/17762-animarse-al-volante>

- “Las empresas de colectivos de Rosario suman mujeres a partir de noviembre” (11 de octubre 2017) Vía Rosario. (Rescatado: 03-12-2018). Disponible en: <https://viapais.com.ar/rosario/231083-las-empresas-de-colectivos-de-rosario-suman-mujeres-a-partir-de-noviembre/>

- “Envían unos 400 policías federales para reforzar la seguridad en Rosario y Santa Fe” (6 marzo 2018). (Rescatado 06/03/18) Disponible en: https://www.clarin.com/policiales/envian-400-policias-federales-reforzar-seguridad-rosario-santa-fe_0_H1-kPD3Oz.html

- “Denuncian a la empresa Movi por discriminar a conductoras mujeres” (15 de mayo 2019). La capital: <https://www.lacapital.com.ar/la-ciudad/denuncian-la-empresa-movi-discriminar-conductoras-mujeres-n2500726.html> (Rescatado: 15-05-19).

- “El titular de la UTA dijo que "el cuerpo de la mujer no está preparado para manejar un colectivo" (15 de mayo 2019). La capital: <https://www.lacapital.com.ar/la-ciudad/el-titular-la-uta-dijo-que-el-cuerpo-la-mujer-no-esta-preparado-manejar-un-colectivo-n2500805.html> (Rescatado: 15-05-19).

- “Mujeres choferes estudian demandar al titular de la UTA” (15 de mayo 2019). La capital: <https://www.lacapital.com.ar/la-ciudad/mujeres-choferes-estudian-demandar-al-titular-la-uta-n2500820.html> (Rescatado: 15-05-19).

- “Las mujeres colectiveras de todo el país se reunirán en Rosario” (05 de junio 2019). La capital: <https://www.lacapital.com.ar/la-ciudad/las-mujeres-colectiveras-todo-el-pais-se-encontraran-rosario-n2503720.html> (Rescatado: 10-06-19).

Páginas web, videos y documentales:

- Infomapa – Municipalidad de Rosario:

<http://infomapa.rosario.gov.ar/emapa/mapa.htm#>

- Indicadores demográficos:

<http://www.rosario.gob.ar/web/ciudad/caracteristicas/indicadores-demograficos>.

- Rosario Bus: <http://www.rosariobus.com.ar/rosario/empresa/>(Rescatado 17-04-15).

- Semtur: <http://www.semtur.com.ar/> (Rescatado: 17-04-15).

- Glosario lunfardo:

https://es.wiktionary.org/wiki/Ap%C3%A9ndice:Glosario_del_lunfardo#Bondi

(Rescatado: 11-10-14).

- Videovigilancia: <https://www.rosario.gov.ar/web/servicios/seguridad/videovigilancia>

(Rescatado 26-04-18).

- Programa Regional "Ciudades sin violencia hacia las Mujeres, Ciudades seguras para tod@s" <http://www.redmujer.org.ar/ciudades.html> (Rescatado: 07-10-15).

- Irigaray, Fernando (2013) Calles Perdidas: avance del narcotráfico en la ciudad de Rosario. DocuMedia. (Rescatado 2014). Disponible en: <http://www.documedia.com.ar/callesperdidas/>

- Periodismo Para Todos 2013 – (10 noviembre 2013). (Rescatado 15-10-14).

Disponible en: https://www.youtube.com/watch?v=AWT-9t4_nBk

- Abusos sexuales en el transporte: <https://youtu.be/IGw7SHvzWLE> (Rescatado 10-08-16).