



CUADERNO URBANO. Espacio, cultura,
sociedad

ISSN: 1666-6186

cuadernourbano@gmail.com

Universidad Nacional del Nordeste
Argentina

Zunino Singh, Dhan

"SEA AMABLE, CEDA EL ASIENTO#. UN ANÁLISIS HISTÓRICO CULTURAL DEL
COMPORTAMIENTO DE LOS PASAJEROS EN EL TRANSPORTE PÚBLICO DE
BUENOS AIRES A PRINCIPIOS DEL SIGLO XX

CUADERNO URBANO. Espacio, cultura, sociedad, vol. 20, núm. 20, junio, 2016, pp. 5-25

Universidad Nacional del Nordeste

Resistencia, Argentina

Disponible en: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=369246715001>


- Cómo citar el artículo
- Número completo
- Más información del artículo
- Página de la revista en redalyc.org

redalyc.org

Sistema de Información Científica

Red de Revistas Científicas de América Latina, el Caribe, España y Portugal

Proyecto académico sin fines de lucro, desarrollado bajo la iniciativa de acceso abierto



ARTÍCULOS ARBITRADOS

“SEA AMABLE, CEDA EL ASIENTO”. UN ANÁLISIS HISTÓRICO CULTURAL DEL COMPORTAMIENTO DE LOS PASAJEROS EN EL TRANSPORTE PÚBLICO DE BUENOS AIRES A PRINCIPIOS DEL SIGLO XX

Dhan Zunino Singh

Investigador asistente del CONICET, con sede en el Centro de Historia Intelectual, Universidad Nacional de Quilmes. Sociólogo especialista en Historia y Crítica de la Arquitectura y el Urbanismo (ambos títulos de la Universidad de Buenos Aires). Magíster en Sociología de la Cultura, IDAES, Universidad Nacional de San Martín, y doctor en Historia en el *Institute of Historical Research, University of London*. Es miembro del T2M (red internacional de historiadores del transporte y la movilidad) y coeditor de la revista *Mobility in History*.

Resumen

Basado en un análisis cultural de fuentes textuales y visuales (un corpus que comprende desde documentos oficiales a caricaturas y literatura), este trabajo aborda la movilidad cotidiana en el Buenos Aires de principios del siglo XX en tanto práctica y relación social. Entendiendo los espacios de movilidad como espacios sociales, se reconstruyen históricamente las prácticas y representaciones de hombres y mujeres en tanto pasajeros cotidianos del transporte público. Se exploran las experiencias con respecto al viaje, pero también respecto de los “otros”; es decir, se indagan las prácticas de movilidad como experiencias significativas o modos de habitar en movimiento y, por ende, como formas de sociabilidad cotidiana en las grandes urbes. Asimismo, se aborda el modo en que se buscaba modelar los comportamientos de pasajeros y pasajeras a través de discursos sobre “urbanidad” o “civilidad” en tanto prácticas de autodisciplina social en espacios de proximidad corporal.

Palabras clave

Movilidad; espacio social; pasajeros; comportamientos; Buenos Aires.

Abstract

«BE ICE, offer your seat». A cultural history of passengers' behavior in Buenos Aires' public transport in the early 20th century

Based on a cultural analysis of textual and visual sources (a corpus that comprises official records as well as caricature and fiction) this paper deals with daily mobility, as a social practice and relation, in early 20th century Buenos Aires. Understanding mobility spaces as social spaces, it historically reconstructs practices and representations of men and women as commuters. It explores travel experiences as well as relationships with «others»; this implies understanding mobility practices as meaningful experiences or ways of dwelling-in-motion and, therefore, as forms of daily sociability in large cities. Furthermore, it focuses on the way in which passengers' behaviors tried to be shaped by discourses about «urbanity» and/or «civility» as disciplinary practices or social self-control in bodily proximity.

Keywords

Mobility – Social Space – Passengers – Behaviors – Buenos Aires.

INTRODUCCIÓN

El siguiente es un estudio de carácter histórico sobre la vida cotidiana urbana a través de las interacciones sociales en el transporte público de Buenos Aires, en el contexto de “metropolización” ocurrido en las primeras décadas del siglo XX que conllevó un crecimiento y multiplicación de los viajes cotidianos. Basado en la historia cultural y utilizando las herramientas teóricas del llamado *mobility turn*, este trabajo se propone avanzar en una primera exploración de las prácticas y relaciones sociales que involucra toda experiencia de movilidad.

Para los estudios sociales de la movilidad, lo que se ha denominado el *mobility turn*, el hecho de viajar es más que el mero traslado de un punto a otro, cuyo tiempo de viaje es considerado como “tiempo muerto”, y se lo aborda como una forma de habitar-en-movimiento (URRY, 2007), una práctica social con sentido (JENSEN, 2009: 139-58) atravesada por relaciones de poder (CRESSWELL, 2010: 17-31) y ensamblada en una red socio-tecnológica (SHELLER Y URRY, 2006: 207-226; DANT, 2014: 367-375).

La experiencia de la movilidad urbana en el transporte público, que puede enmarcarse en un fenómeno mayor como el uso del espacio, tiene como sujeto privilegiado al pasajero, que es todo aquel sujeto que es transportado por cualquier medio, cuya movilidad es motorizada externamente por otros y cuyo control y dirección del viaje es independiente del sujeto transportado (DANT, 2014: 368). Su acción, por tanto, tiende a ser pasiva (es llevado por otros) y efímera (está de paso, tiene una duración determinada). A este carácter transitorio se suma la co-presencia con otros sujetos anónimos, durante un tiempo determinado, en un espacio reducido.

Las relaciones cambiantes, transitorias y anónimas han caracterizado a los tiempos modernos, especialmente para aquellos teóricos de la modernidad que han encontrado como lugar privilegiado de esta a la ciudad (FRISBY 2001). SIMMEL (1986) señalaba como característica de la cultura urbana el sentirse solo en la multitud (“soledad en la compañía”), y esta relación era entendida como inestable por ROBERT PARK, quien ha señalado que “*los medios de transporte y comunicación han multiplicado para el individuo las oportunidades de contacto y de asociación con sus semejantes, pero han vuelto esos contactos y relaciones más transitorios e inestables*” (1999: 79). El difundido concepto de “no-lugares” (AUGÉ, 2000) contiene la idea de que los espacios de tránsito carecen de relaciones profundas y permanentes, de identidades, de sentido

de pertenencia, en vez de ver en ellos momentos de encuentro, lugares de prácticas cotidianas cargadas de sentido.

Siguiendo a otros autores clásicos, como ERVIN GOFFMAN (1963) o EDWARD HALL (2003), los espacios de movilidad se vuelven un foco interesante para analizar las interacciones sociales entre extraños que deben enfrentar situaciones de proximidad física y diferentes grados de distancia social. La co-presencia entre sujetos extraños, aquella “soledad en la compañía”, requiere o exige esfuerzos individuales para interactuar con otros, aun cuando esa interacción implique mantener una distancia o evitar contactos. A su vez, son prácticas mediadas por normas explícitas o implícitas y, por lo tanto, expresión de una cultura determinada que varía según contextos geográficos e históricos, pero que, para Buenos Aires, puede analizarse como un largo proceso histórico de (auto)disciplinamiento de las conductas humanas en Occidente denominado *proceso civilizatorio* (ELÍAS, 1993: 449).

El uso del transporte público, lejos de ser espontáneo, está pautado por una serie de reglas que podemos advertir en cualquier viaje a través de instrucciones, a veces explícitas en carteles, dichas por el conductor o aprendidas a través del tiempo e incorporadas a nuestros hábitos y prácticas. Por lo general, estas normas buscan garantizar la seguridad, el confort y la rapidez —valores largamente identificados con el transporte moderno—. En este artículo nos adentraremos, sin embargo, en otra serie de normas que buscaban regular el comportamiento de los pasajeros y encarnaban ideales de “civilidad”, buenos modales, entre los pasajeros del transporte público del Buenos Aires de principios del siglo XX.

El análisis se basa en un corpus de artículos en la prensa escrita (de los principales diarios y revistas del período), fragmentos literarios así como fuentes visuales como el humor gráfico. Se da cuenta de las experiencias cotidianas de los pasajeros y, en particular, de conductas consideradas indeseadas. Para una contextualización de este análisis se abordan, primero, las transformaciones socio-espaciales que experimentó la ciudad de Buenos Aires (el llamado proceso de metropolización) y su relación con la movilidad cotidiana. Luego se analizan las representaciones sobre la multitud en el transporte público para dar cuenta de las experiencias del viaje cotidiano. Y, por último, se analizan aquellos tópicos más recurrentes en la prensa sobre las prácticas y conductas de los pasajeros.

LA COLMENA HUMANA: LA MASA QUE VIAJA

En el contexto de las rápidas y profundas transformaciones urbanas que tuvieron lugar entre mediados de 1880 y fines de la década de 1930, que convirtieron a Buenos Aires en una metrópolis moderna (GORELIK, 1998), no solo creció la población y se expandió el espacio urbano, sino que se renovaron drásticamente los modos de transporte público a través de la electrificación del tranvía (1897-1909), la implementación del primer subterráneo (en 1913 y cuatro líneas más entre 1930-1944) y la emergencia del transporte automotor (el ómnibus en 1923 y los llamados auto-colectivo en 1928 que, hasta 1933, consistían en taxis compartidos utilizados para el transporte público, con capacidad de seis pasajeros, una tarifa única y recorridos determinados; luego se convirtieron en mini-buses de once pasajeros). El ferrocarril, que desde fines del siglo XIX venía influyendo en los patrones de expansión urbana, comenzará en la década de 1920 a tener una actuación más ponderada en el movimiento de pasajeros urbanos (para 1929, por ejemplo, representaba el 13 % del total de pasajeros transportados frente al 78 % de los tranvías y el 9 % de la única línea subterránea).¹ En el periodo analizado, el tranvía tendrá un rol predominante sobre el resto de los modos, antes de ceder al avance del transporte automotor (gráfico 1).

1. *Revista de Estadística Municipal*, abril de 1930, Nro.4

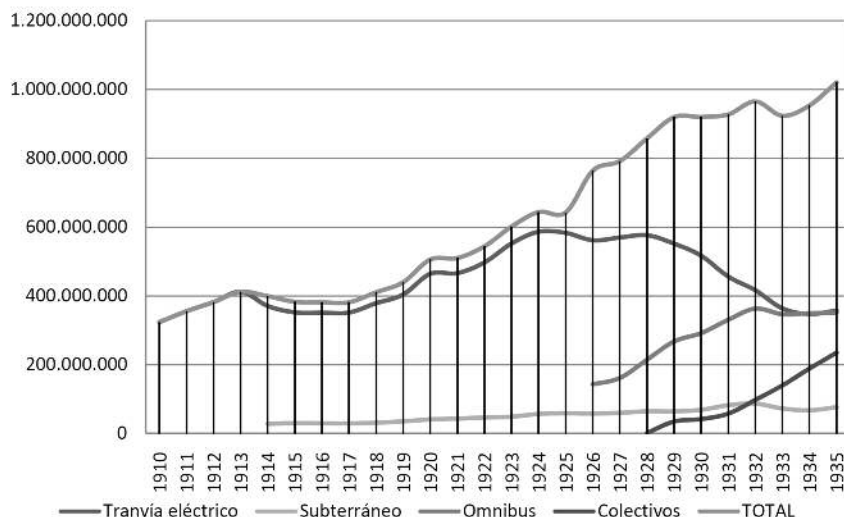


Gráfico 1. Pasajeros anuales del transporte público según modo
Fuente: elaboración propia.

2. *La Prensa* 26/11/1913, pp. 14-15.

En este contexto, el viaje cotidiano motivado principalmente por trabajo, pero también por prácticas de “ocio”, creció numérica y espacialmente involucrando grandes masas de pasajeros. Si se observan las estadísticas de la época, se encuentra a simple vista un paralelismo entre el crecimiento del número de pasajeros y el aumento de la población. Ambos se multiplicaban anualmente de manera vertiginosa. Por ejemplo, si comparamos el número de pasajeros de tranvías entre 1903 y 1913 con la cantidad de habitantes, encontramos que este último casi se duplica (de 865.000 a 1.4 millones), mientras el primero se triplica (de 133 millones a 407 millones).²

Si bien el crecimiento poblacional es un factor que incrementaba el número de viajes, la alta frecuencia de uso del transporte público sería una particularidad de Buenos Aires, incluso mayor a otras ciudades con sistemas de transporte más expandidos —como se observa en el gráfico 2 con respecto al tranvía y en la tabla 1 respecto del subterráneo—. Este fenómeno tal vez se explique por el precio relativamente accesible del pasaje (diez centavos) que se mantuvo por varias décadas, tal vez por la cantidad de combinaciones o porque era usual para ciertos sectores regresar a casa durante el almuerzo (con lo cual se realizaban por los menos cuatro viajes al día entre el hogar y el trabajo).

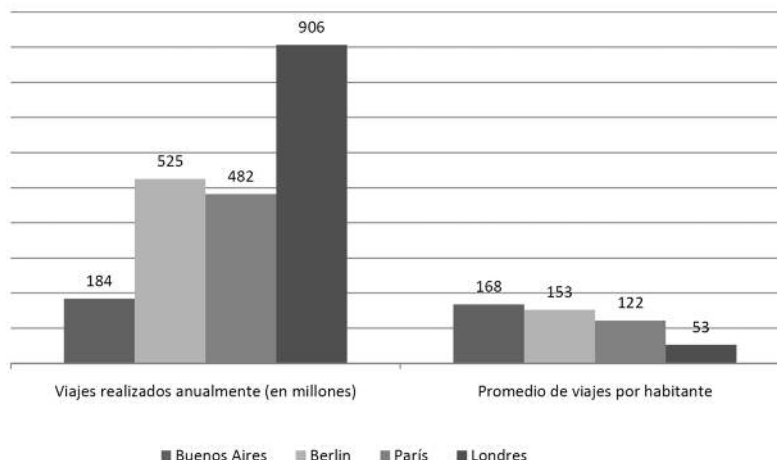


Gráfico 2. Pasajeros de tranvías en cuatro metrópolis, 1905

Fuente: *Bulletin of the Pan-American Union* (Aug-Sept, 1908): 518

“Sea amable, ceda el asiento”. Un análisis histórico cultural del comportamiento de los pasajeros en el transporte público de Buenos Aires a principios del siglo XX

Ciudad	Extensión (km)	Pasajeros	Pasajeros/km
Buenos Aires (1929)	13.500	64.807.384	4.800.547
Londres (1928)	201.490	368.367.918	1.828.219
Nueva York (1928)	927.850	1.567.246.211	1.689.116
Madrid (1927)	39.430	64.527.526	1.636.508

El crecimiento demográfico influye en el aumento del número de pasajeros en la medida en que esa población sea económicamente activa. Los “habitantes” se convierten en “pasajeros” frecuentes en la medida en que el “trabajo” sea el principal motivo del uso del transporte público. Mientras la inmigración impulsaba el crecimiento demográfico, aumentaba la demanda de transporte porque la fuerza de trabajo era en gran medida absorbida por el mercado laboral —aunque existieron periodos de bajo empleo por recurrentes crisis internas o externas como en 1890, 1914 o 1933 que impactaban en la cantidad de viajes realizados—. Siendo Buenos Aires una ciudad principalmente de actividades portuarias, administrativas y comerciales y luego, lentamente, industriales, la fuerza de trabajo encontraba empleos en el comercio, transporte, sector público y la construcción. En este contexto, la “colmena humana” representada por “gente en movimiento” era una imagen típica de Buenos Aires que simbolizaba a esa población “industrial”. Tales representaciones circulaban en fotos, dibujos y películas. En la prensa ilustrada podemos encontrar la exaltación del movimiento a través de la imagen o el relato de multitudes que salen de las estaciones de ferrocarriles, colas de pasajeros que esperan el tranvía o el ómnibus, peatones que caminan por las veredas o cruzan las calles, el “racimo humano” que cuelga de los tranvías, el ómnibus “tomado por asalto”, un “océano de agitadas cabezas” que salen de la boca del subte como una “vorágine” que “se desparrama por toda la metrópolis”.³ No fue menor el efecto que tuvo la participación de la mujer en el trabajo remunerado, dado que se convirtió en una importante usuaria del transporte público.

La metáfora de la colmena entrelaza laboriosidad con formas de ocupar el espacio (la aglomeración), expresadas en la concentración de las principales actividades de la ciudad en su centro histórico. Como se analizó en el caso del subterráneo (ZUNINO, 2014: 97-113), la imagen del pasajero típico del transporte público porteño era el empleado del sector privado y público que trabajaba en bancos, casas comerciales, administración pública, etc., que podía mezclarse con profesionales, dueños de comercio y otros sectores sociales que en suma conformaban una heterogénea clase media que estaba en formación.

3. “*El dinamismo del empleado porteño*”, *Aconcagua*, 1934, p. 54.

Tabla 1. Cuadro comparativo de extensión de redes de subterráneos y número de pasajeros en cuatro grandes ciudades
Fuente: “Tráfico subterráneo en la ciudad de Buenos Aires”, *Revista de Estadística Municipal* 42, N.º 4 (abril de 1930): 56.

En definitiva, las nuevas tecnologías de transporte trajeron diversas prácticas y formas de movilidad en una ciudad en expansión. Los medios de transporte público se convirtieron en nuevos escenarios donde transcurría la vida social de la ciudad; los viajes ocupaban cada vez más tiempo de la vida cotidiana de los sujetos. Ese tiempo de viaje, a la vez, eran momentos en los cuales los pasajeros compartían espacios de proximidad con otros desconocidos. La experiencia de movilidad urbana se transforma, entonces, en un fenómeno susceptible de análisis cultural en tanto modo de habitar (en movimiento) la ciudad y espacio de sociabilidad.

LA EXPERIENCIA DE LA MULTITUD EN EL TRANSPORTE PÚBLICO

En el contexto de modernización urbana que caracterizó a este período, tanto en la literatura como en columnas periodísticas se identifica un discurso que apunta a un “desajuste” entre el “progreso” técnico —expresado a través de la innovación del transporte— y un “progreso” cultural entendido en clave de civilización, que ponía énfasis en el comportamiento de los sujetos en el espacio público. El foco de estas crónicas eran las prácticas y conductas de los sujetos en movimiento (sea en el tráfico, como conductores o como pasajeros del transporte público). Veremos luego cómo se hace énfasis en comportamientos individuales, pero nos detenemos aquí en una observación recurrente sobre la multitud y los comportamientos colectivos.

En la inauguración de la primera línea del subterráneo de Buenos Aires (diciembre de 1913), por ejemplo, CONSTANCIO VIGIL editorializaba en la revista *Mundo Moderno* lo siguiente: “*Más de cien mil personas viajaron en la nueva línea durante las primeras doce horas de funcionamiento, y todos hemos podido comprobar, no solo la corrección, sino la cortesía con que se comportó, en general, tan enorme público.*

Así, pues, al par de la potencialidad económica, se ha manifestado la cultura del pueblo metropolitano, en nada inferior a la del más civilizado de la tierra.

Junto a la línea de adelanto material queda trazada otra línea paralela y de igual extensión representativa del progreso moral.

Crece el cuerpo y crece el alma.

En nada se lee mejor la bondad y la inteligencia de una sociedad, que cuando se transforma en remolino de gente que al impulso de la curiosidad quiere toda pasar al mismo tiempo por un estrecho espacio, sintiendo, toda idéntica ansiedad al mismo tiempo. Esta

“Sea amable, ceda el asiento”. Un análisis histórico cultural del comportamiento de los pasajeros en el transporte público de Buenos Aires a principios del siglo XX

*fiebre que muestra que los pueblos nunca dejan de ser niños, marca a menudo con sangrientos episodios los días que se consagró al placer y al regocijo”.*⁴

Las formas en que aquella masa de pasajeros trata de abordar un tren se comparan de modo irónico con el comportamiento infantil, marcando un desajuste entre una tecnología moderna y una cultura que parece no corresponderle. Pero estos compartimientos, que eran descritos en otras crónicas sobre los días de inauguración, podrían explicarse por la curiosidad que motivan las innovaciones tecnológicas en general y, en particular, la novedad de viajar en un tren subterráneo en tanto “experiencia extraordinaria” (ZUNINO, 2014: 97-113). En aquellas ocasiones tanto las empresas de transporte como las autoridades municipales esperaban que, pasado el furor por la novedad, el “público” se familiarizara con el nuevo medio y la circulación de los pasajeros se “normalizara” brindando un mayor confort y rapidez, como se mencionaba en *La Prensa* en 1913: “... *pasados los primeros días y una vez que el público haya satisfecho su curiosidad natural, es menester normalizar las cosas en forma de que el subterráneo llene el objeto para que ha sido construido, es decir, para viajar cómoda, rápida y fácilmente*”.⁵

Sin embargo, la expectativa de un viaje seguro, rápido y confortable estuvo lejos de cumplirse. Por el contrario, no solo para el subterráneo, sino para otros medios masivos como el tranvía y el ómnibus, la experiencia de incomodidad se tornó cotidiana. Cabe recordar que en la primera década del XX, el tranvía se había convertido en el principal escenario de la experiencia en el transporte público. Su uso creció de la mano de la electrificación (1897-1909), que abarató el precio del pasaje (diez centavos), permitió reordenar la red, aumentar la velocidad y extender líneas hacia la periferia de la capital (SCOBIE, 1974).⁶ Aunque crecieron las inversiones y la red se extendió fuertemente, hasta entrados los años 20 no se lograba satisfacer una creciente demanda y quizás la experiencia del “completo” (el cartel que indicaba que el vehículo había colmado su capacidad), así como la mala frecuencia de algunas líneas o la dificultad de abordarlos en movimiento iban opacando el brillo que supo tener el tranvía en la primera década del siglo XX. En 1923, con la aparición de empresas de ómnibus —muchas de las cuales fueron rápidamente absorbidas por la Compañía Anglo-Argentina de Tranvías (CAAT) que incorporó líneas de ómnibus a su oferta de tranvías y subterráneos—, la situación no mejoró. El viajar colgado como “racimo humano” en ómnibus o tranvías era una postal cotidiana de Buenos Aires. El ómnibus, que para el año 1928 transportaba alrededor del 25 % de los pasajeros⁷, era objeto de crítica permanente no solo por lo ya señalado para el tranvía, sino también por el modo de manejar de los conductores. Pero a estos inconvenientes se sumaba, en ambos

4. *Mundo Moderno*, 10/12/1913.

5. *La Prensa*, 04/12/1913, p.4.

6. *La red pasó de 450 km en 1900 a 806 km en 1918.*

7. *Revista de Estadística Municipal*, enero-febrero-marzo de 1937, N.º 1-2-3.

8. Ver diario *La Vanguardia* 30/09/1928 y 02/10/1928.

casos, el maltrato de conductores y guardas a los pasajeros. En este contexto, la aparición del auto-colectivo en 1928 despertó la esperanza de un mejoramiento en el servicio de transporte público, en general por la versatilidad del automóvil, la rapidez y el confort de viajar sentado. En septiembre de 1928, *El Mundo* se refería a los ómnibus como “enormes moles arrolladoras” y presentaba el surgimiento del auto-colectivo en términos bélicos, como una batalla en la que el ómnibus llevaba las de perder.

El uso masivo de taxis (cuyas unidades para 1928 rondaban las cinco mil) a través de la puesta en servicio para el transporte colectivo no representó solamente una “democratización” de un bien de lujo deseado como el automóvil —como sostenían los concejales socialistas y parte de la prensa⁸—, sino que significó también una forma de experiencia más confortable respecto de los ómnibus y tranvías; esta percepción de confort se debía principalmente al hecho de viajar sentado con no más de cinco acompañantes. Frente a la experiencia del amontonamiento en otros medios, era sin duda un gran cambio. Asimismo, el tiempo de espera en una parada se acortaba por la alta frecuencia de los auto-colectivos (a la salida del subterráneo en el barrio de Caballito, los autos salían cada dos o tres minutos), a lo que se sumaba la facilidad de subir y bajar donde convenía. A todo esto se agregaba la experiencia de un viaje socialmente menos regulado y con oportunidades para prácticas de sociabilidad que se percibían distintas de las de los medios de transporte masivo. La prensa reportaba el buen recibimiento de esta iniciativa privada y espontánea de los taxis en convertirse en auto-colectivos, y en dos semanas existían alrededor de nueve líneas. Si bien no hay estadísticas confiables hasta 1933 (en gran medida porque el auto-colectivo no estuvo regulado por la Municipalidad sino hasta entonces), año en que los colectivos representaron alrededor del 23 % de número total de pasajeros urbanos, se puede observar la caída del uso del tranvía desde 1929 a causa del colectivo.

Si bien todo medio de transporte público es un espacio semipúblico donde compartimos por un lapso determinado la “intimidad” con otros extraños (SCHUMCKI, 2002: 60-72), el paso de compartir ese tipo de proximidad física en un espacio de muchos pasajeros como el tren, tranvía, ómnibus al auto-colectivo se percibía, en palabras del escritor ROBERTO ARLT, la posibilidad de nuevas formas de sociabilidad: “*Dos personas de distinto sexo, que viajan en el mismo asiento de un auto, no se pueden mirar con la misma indiferencia que si viajaran en un ómnibus. Eso no es posible. Desde muy antiguo el viaje en auto con una mocita era algo que se apetecía muy profundamente [...] Ahora bien: con el nuevo sistema de tráfico ligero, uno tiene la oportunidad de sentarse al lado de lindas muchachas,*

"Sea amable, ceda el asiento". Un análisis histórico cultural del comportamiento de los pasajeros en el transporte público de Buenos Aires a principios del siglo XX

a las que no es posible mirar como si se tuviera en los labios un candado. Se impone la cortesía de una sonrisa y la gentileza de tres palabras".⁹

Sin dudas esta es una interpretación masculina de la sociabilidad: es el hombre quien ve como ventaja la oportunidad de entablar una relación con una pasajera. Pero como menciona un concejal socialista, a pesar de las dudas que surgieron al principio respecto de si las mujeres viajarían en un automóvil de pocos pasajeros con otros hombres (dando a entender que de algún modo la masividad de otros medios garantizaba cierto orden público), podía observarse a muchas pasajeras viajando en los primeros auto-colectivos. Por razones que expondremos luego, para ellas también significó una mejora en su experiencia de viaje.

Se puede advertir a través de este modo de transporte que la experiencia de viaje cotidiano en la ciudad de Buenos Aires estaba fuertemente relacionada con la masividad y las relaciones sociales que allí se entablaban. Cuando el auto-colectivo comenzó a cambiar su forma alrededor de 1933 para devenir en un micro-bus de once asientos, un cronista percibía con nostalgia el colectivo de pocos pasajeros. Junto a la posibilidad de iniciar conversación, el autor decía que el colectivo era un espacio *"libre de trabas reglamentarias"*, a diferencia de los medios de transporte masivos, ya que permitía prácticas como fumar: *"el tipo clásico de colectivo ciudadano"*, decía, que verano era *"fresco y ventilado"*, con la reforma *"so pretexto de la evolución y el progreso"* se ha transformado en un *"supercolectivo reformado, que trae nueve o diez asientos en una sola jaula"*, y que además viene *"alhajada con letreros educativos"*, como *"Sea cortés con las damas"*; *"No fume habiendo señoras"*; *"Cierre la puerta con cuidado"*; *"Pague con monedas sueltas"*.¹⁰

Veremos a continuación que no necesariamente se cumplían las reglas en otros modos de transporte, pero estas formaban parte del repertorio de normas explícitas que se esperaba de los pasajeros. Estas reglas no eran solamente impuestas "desde arriba", es decir, como normas oficiales (fueran de la Municipalidad o las empresas de transporte), sino que circulaban a través de diferentes voces. Lo interesante de ellas es que apuntaban a la autorregulación, o al menos esa era la expectativa de quienes señalaban las "malas costumbres" de los pasajeros porteños; no se reclamaba tanto que los guardas o algún tipo de autoridad reprimiera conductas, sino que se apelaba a la autodisciplina de los pasajeros.

9. *Mundo*, 9/10/1928, p. 4.

10. R. Parpagnoli, *"El Hombre Providencial," Crítica*, 6/04/1933, p. 6.

11. *El Mundo*, 21/11/1928, p. 4.

MOLDEANDO LA MASA: EL CONTROL DE LOS COMPORTAMIENTOS EN EL VIAJE

Entre los discursos que circulaban sobre las experiencias en el transporte público de Buenos Aires, existían aquellos que daban cuenta de que un sujeto metropolitano era aquel que tenía las habilidades y destrezas para utilizar los medios de transporte; las instrucciones de cómo utilizar los diferentes medios de transporte son un ejemplo explícito. Pero existían otros discursos que daban cuenta de una forma “civilizada” de ser un pasajero moderno, centrada en los modales, la compostura, la educación o urbanidad de los sujetos. Estos códigos de urbanidad iban desde la cortesía de ceder el asiento a una pasajera a no fumar en un vehículo, del aseo al trato respetuoso hacia el otro. Es decir que si una característica de las grandes urbes, apuntada por teorías sociológicas, es la de mantener la distancia social en la proximidad física, aquella distancia exige ciertos “esfuerzos” —como evitar el contacto visual con otro pasajero por un tiempo prolongado— y formas de interacción social normadas explícita o implícitamente (GOFFMAN, 1963). Es decir, para que fuesen posibles la amabilidad, la cortesía o la “caballerosidad”, etc., lejos de mantener distancia o recluirse en uno mismo, era imprescindible actuar de determinada manera. Y es a estas formas de actuación a las que apuntaban la mayoría de los discursos que analizaremos.

Los modales que debía ejercer un pasajero eran diversos y provenían de diferentes voces. Luego de varias décadas de funcionamiento del tranvía, la mayor empresa de transporte de la ciudad, la CAAT, lanza en 1925 una revista (a cinco centavos, la mitad del precio de un boleto) para sus usuarios en la cual, con diversos géneros discursivos, como el cuento, el humor gráfico y anuncios sobre seguridad, difundía normas de comportamiento. A través del humor, por ejemplo, satirizaba a “personajes” y señalaba comportamientos que deberían evitarse. En una columna titulada “Desde la plataforma”, se criticaba a través de caricaturas y textos al “señor que silba”, al “señor que lee de ‘ojito’” (figura 1), “el señor que no se sienta” parándose en la puerta del tranvía como formas de comportamiento que incomodaban al resto de los pasajeros. En un tono similar, la revista *Mundo Moderno* publica en noviembre de 1928 una serie de “galerías” fotográficas de “mal educados”, en las que aparece “*el hombre que golpea a todo el mundo con el bastón*”, representado por un pasajero vestido de frac y con galera que al sacar un boleto en el subte golpea con su bastón (que lleva bajo su brazo) a la pasajera que espera detrás en la fila. También se ilustraba a un hombre, de vestimenta más modesta que el caso anterior, “*que se limpia las uñas en el tranvía o el ómnibus*” ofreciendo un “*grosero espectáculo*” especialmente cuando van sentados “*junto a una mujer, que tiene que sufrir su indelicadeza*”.¹¹

“Sea amable, ceda el asiento”. Un análisis histórico cultural del comportamiento de los pasajeros en el transporte público de Buenos Aires a principios del siglo XX



Como puede observarse, dos diferentes publicaciones reparan en comportamientos que incomodarían a otros individuos o que no son adecuados para este tipo de espacio público. Estas observaciones, si bien podrían leerse en clave clasista (es decir, la civilidad como un valor burgués y forma de dominación al buscar reformar las conductas de otros), interpelaban tanto a burgueses (en el caso del señor con galera y bastón) como trabajadores (el hombre que se limpia las uñas). Por su parte, los discursos sobre las normas sí estaban cruzados por relaciones de género. No fumar o limpiarse las uñas delante de las pasajeras así como ceder el asiento a una mujer indican que el discurso sobre lo propio o impropio, o los comportamientos civilizados, está en muchos casos dirigido a los varones, aunque hay ciertos modales o conductas que deberían ser cumplidas independientemente del género.

Otra fuente que resulta interesante analizar es la columna “Desde el mirador”, de EDUARDO ENCINA, publicada en *Caras y Caretas* a mediados de la década de 1920. Dedicada a comentarios variados sobre las interacciones en el espacio público, este tipo de columnas buscaba llamar la atención sobre conductas consideradas incorrectas frente a normas que no eran explícitas y que expresaban las ideas y valores del comentarista; no provenían de una autoridad como la compañía de transporte o la Municipalidad. Si bien no puede obviarse que quienes escribían en la prensa no estaban en igualdad de posición que el lector,



Figura 1. “El hombre de lee de ojito”

Fuente: *El Riel Porteño* N.º 4, 1925, p. 10.

Figura 2. “No sea mal educado”

Fuente: *Mundo Moderno* N.º 930, 1928.

12. Ver *La Prensa* 1910 o la *Revista Municipal* 1910.

13. *Caras y Caretas*, 04/12/1926.

creemos que la asimetría era más tenue y el destinatario de la enunciación era un par. El enunciado apelaba a un “nosotros” y, además, estaba fuertemente marcado por un interrogante: el grado de civilización que Buenos Aires había logrado alcanzar. Las conductas eran leídas como signos de “incultura” porteña; por lo tanto, marcaban la imposibilidad de que Buenos Aires se convirtiera en una metrópolis moderna.

Como veremos a continuación, los tópicos tratados por ENCINA, similares a los de otros cronistas, marcan diferentes grados de co-presencia: se percibe al otro dentro de un rango que va desde el olor al roce físico. Es decir que la inmediata presencia del otro dispara una interacción social que no necesita del intercambio de palabras. Siguiendo a HALL, podemos decir que se manifiesta una “distancia íntima” donde la *“presencia de otra persona es inconfundible y a veces puede ser muy molesta por la demasiada gran afluencia de datos sensorios”*, como la visión, el olfato, el calor del cuerpo, el sonido, etc. (2003: 143).

Una de las quejas respecto de una práctica frecuente en el transporte público era fumar. La prohibición de fumar no abarcaba a todos los medios de transporte; como hemos visto en el caso del auto-colectivo, esto se reguló muy tardíamente. Es una regla que cambió con el tiempo y dependía de si se viajaba en un vehículo cerrado o abierto (como un tranvía u ómnibus imperial); es decir que estaba relacionada con el nivel de ventilación que tenía el vehículo. Pero la norma también estaba en relación con la co-presencia entre pasajeros de diferente género, ya que se consideraba que fumar frente a la una mujer era una falta de respeto.¹² ENCINA decía respecto de fumar en el subterráneo: *“Por muy absurda y extravagante que pueda parecer la cosa a los que nunca viajan en el subterráneo, he aquí que son más numerosos cada día los impertinentes que fuman en él. Hay, desde luego, precisas y terminantes ordenanzas al respecto; pero ello estimula acaso el capricho contradictorio o contraventor, diremos, de los chocantes fumadores. Los muy orondos encienden obviamente sus cigarrillos o cigarros entre las aperturas asfixiantes, y no hay un policía o un empleado que los llame a la educación y al orden. Por eso a la empresa y a la autoridad les llamamos nosotros la atención al respecto”*.¹³

Aquí el autor criticaba la práctica misma de fumar en un ambiente cerrado y la desobediencia de una norma explícitamente pautada que, al parecer, no se cumplía. Su discurso no apuntaba solo a la autodisciplina del pasajero, sino que hacía un llamamiento a la coacción externa (a las autoridades que debían garantizar el cumplimiento de las normas). Es decir, que no bastan los mensajes o normas formales (lo que GOFFMAN llamaría *“disembodied*

“Sea amable, ceda el asiento”. Un análisis histórico cultural del comportamiento de los pasajeros en el transporte público de Buenos Aires a principios del siglo XX

messages”), sino que es necesaria la co-presencia, la interacción cara a cara o el orden encarnado en una persona para hacer cumplir aquella norma.

Además del humo, el olor de un lugar o del cuerpo del otro se manifestaba como una molestia. En una ciudad marcada fuertemente por la cultura higienista, donde el aseo del espacio público y el control de las enfermedades eran preocupaciones públicas, la falta de ventilación y limpieza en los vehículos (como medioambientes propicios para el contagio de enfermedades) eran objeto de crítica, pero a ello se sumaba la falta de aseo personal. ENCINA criticaba la falta de ventilación en época invernal en los subtes: *“los que viajan más de diez minutos seguidos saben lo difícil que se hace respirar en los coches cerrados, donde se forma una atmósfera gruesa, que no evoca, precisamente, la del Rosedal”*.¹⁴ Sobre los olores en las épocas estivales, otra columnista de *Caras y Caretas* señalaba en 1927 que *“la falta de higiene, la despreocupación, la haraganería son factores que convierten a pacíficos ciudadanos o ciudadanas en asesinos del próximo”*.¹⁵

Al igual que el olor, lo que se escuchaba en estos espacios públicos era objeto de atención por parte de quienes exigían “buena educación”. En 1909 *La Prensa* hacía notar la “mala” manera de proceder de los guardas del tranvía, quienes parecía que *“se empeñaran en extremar las irregularidades en el desempeño de sus funciones, arrancando á cada momento protestas de las personas que son víctimas de tales impertinencias”*. En este contexto, *“las señoras tienen a menudo que oír frases soeces cuando un guarda ó un motorman se toman a discusión con la persona que protesta porque el coche no ha parado del todo para descender ó para subir el pasajero”*.¹⁶ Nuevamente, las mujeres aparecen como figura de lo civilizado, límite a lo tolerable, poniendo en evidencia que lo que se trata de “civilizar” son conductas y sociabilidades masculinas.

En el mismo tono civilizador y ligando los modales a la cultura urbana, ENCINA llamaba la atención en 1926 sobre la “Ola de mala crianza” que hacía “un verdadero agosto” en los espacios públicos: *“con solo considerar la cantidad de exclamaciones soeces y de palabrotas espesas que se oyen continuamente en los sitios públicos, bastará para comprender que llamemos la atención general sobre un bochorno que debe desaparecer de nuestro ambiente de segunda ciudad latina del mundo”*.¹⁷ Pero lo que molesta de la mala educación al hablar no es solamente las “guarangadas”, sino el hecho mismo de oír la intimidad del otro porque se habla “alto y estrepitoso”, lo que provoca, además, la invasión del otro en la propia intimidad del viajero: *“lo más desagradable y ridículo de estos habladores (y habladoras, con perdón de ustedes) es que cuentan en el tranvía, en*

14. *Caras y Caretas*, 17/07/1926.

15. *Caras y Caretas*, 08/01/1927.

16. *La Prensa*, 17/09/1909, p.7.

17. *Caras y Caretas*, 17/07/1926.

18. *Caras y Caretas*, 03/01/1925.

19. *Caras y Caretas*, 21/11/1925.

20. *Caras y Caretas* 19/06/1926.

*el tren, en la iglesia misma [...] las cosas más íntimas y los asuntos menos comunicables. Es una especie de pasión de la indiscreción a la par que de la sonoridad y de la garlería (parloteo) [...] Y luego, cuando el pacífico viajero del tranvía o del tren le toca cerca un grupo o una banda de estos 'guacamayos' no debe ni pensar en que pueda leer el diario ni aun contemplar el paisaje".*¹⁸

Como puede observarse, lo que se pone en crisis es la intimidad del pasajero; al contrario de lo que señala HALL, que sostiene que en los transportes públicos *"personas extrañas unas a otras se ven a veces envueltas en relaciones espaciales que normalmente se clasificarían entre las íntimas"*, usan tácticas para suprimir *"la intimidad del espacio íntimo del transporte"* como quedarse inmóvil (2003: 146). Aquí, sin embargo, esta táctica no evita invasión del olor o el sonido. No obstante, es una táctica para evitar los roces corporales que, en el corpus analizado, es uno de los gestos de "incultura" —como dice ENCINA— más recurrentes. Al igual que con el lenguaje hablado, en el comportamiento corporal ENCINA reclama que se *"impongan las reglas de la cortesía, de la urbanidad elemental, que cuadran a nuestra metrópoli"*, de modo que Buenos Aires *"tendrá un detalle más de centro donde reside gente culta"*.¹⁹

ENCINA criticaba, por ejemplo, a aquellos que *"cruzan la pierna en el tranvía subterráneo, en detrimento de los vestidos de los demás y de la comodidad (¡ay, tan poca!) con que se cuenta"*, y decía que eran una *"categoría especial de viajeros interurbanos nacidos para tener, por lo menos, automóvil propio"*. Esta falta de adecuación del cuerpo a un espacio habitado por otros (lo que asisten "numerosas gentes") era observada por el autor como *"falta de educación en público"* o *"el sentido de respeto mutuo"*. Si se respetaran ciertas normas *"facilitarían el tráfico y atenuarían las incomodidades de la aglomeración forzosamente"*. Entonces indicaba cómo debería posicionarse y comportarse el cuerpo —en palabras de HALL, "normas proxémicas"— para el caso del subterráneo: es preciso que *"el pasajero del subterráneo [...] durante la marcha se sitúe tranquilo en donde le toque, sin hacer molinetes, sin pretender desarrollar su mímica ni frotarse groseramente con los vecinos"*.²⁰

No nos abocaremos aquí al acoso que sufrían las mujeres en el transporte público de Buenos Aires, pero sí es importante señalar que una víctima especial de las "incomodidades" como *"frotarse groseramente con el vecino"* eran las pasajeras. No obstante, abordar los comportamientos de los pasajeros desde una clave de género nos permitirá analizar una de las prácticas más nombradas por las crónicas como "falta de modales", que es la de ceder el asiento a una pasajera.

Algo más que falta de cortesía: las relaciones de género en las interacciones sociales

Junto a los niños y ancianos, las mujeres eran vistas como víctimas de los atropellos de la masa de pasajeros, dado que se las percibía como un sujeto físicamente débil (QUEIROLO, 2006: 29-49) que no podía lidiar con la multitud, por cuestiones de fuerza, pero también porque se consideraba que no tenía las destrezas para hacerlo. En 1928 se dispone 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.

La medida se justificaba por los atropellos que sufrían las mujeres, que eran interpretados como “falta de cortesía”. A lo largo del período se observa que esta falta de cortesía está ejemplificada en la práctica de ceder el asiento. Esta práctica que, aunque puede aparecer en “los manuales de urbanidad”, se manifiesta más como una norma implícita, es de las más observadas por diferentes discursos. Así lo apunta la periodista JOSEFINA MARJOUS en la revista *Aconcagua*, de 1930, donde describe el viaje en tranvía como un “campo de batalla”: *“mi feminista se siente feliz. Es este el sitio donde los hombres abandonan sus tradicionales privilegios. Nos conceden igualdad de derechos y, naturalmente, las mujeres nos apresuramos a abusar de ello: ofreciendo el pie al pisotón; rechazando hipotéticas gentilezas. Señorita, hay asiento. ¿Un hombre amable? Me vuelvo asombrada. Es el guarda. Acaba de bajar un pasajero. Suben veinte al coche repleto. Luchamos”*.²¹

La autora ponía énfasis en las expectativas de que una conducta de “amabilidad” respecto del género femenino se cumpliera en esas circunstancias y hacía notar las incomodidades físicas de viajar en el transporte público. Como todo código cultural, ceder el asiento era una relación social de reciprocidad por la cual se esperaba que el hombre diera su asiento tanto como que la mujer lo aceptase. Una caricatura basada en el Metro de París, publicada en *Caras y Caretas* en 1933, satirizaba a una mujer que cree que le van a ceder el asiento cuando en realidad el pasajero está por descender en la próxima estación. Esta situación pone de manifiesto aquella norma implícita a través del malentendido que se produce al “leer” erróneamente el lenguaje físico, el hombre que se levanta frente a la presencia de una mujer.

Aunque la falta de cortesía en el subte era socialmente mal vista, como lo revelan las notas periodísticas pero también los reportes internos de las empresas de transporte²², podemos encontrar en algunos relatos de escritores la motivación masculina de no cumplir con aque-

21. “Jornada”, *Aconcagua* 4: 10 (1930): p. 32.

22. Reportes de la Corporación de Transporte de Buenos Aires, por ejemplo.

la norma social de cortesía. Una de ellas es el cansancio del pasajero varón. FERNÁNDEZ MORENO (1949: 92-93) lo celebra en su poema “Subterráneo” (1936):

*“Junto a mí una señora
Va sin asiento,
Con mi frente podría
Rozar su cuerpo.
¡Con qué energía
brotan de sus zapatos
las pantorritas!
Contra todas las leyes
Sigo sentado,
Ella es salud y gracia,
Yo estoy cansado.
Corre el tranvía,
A tu salud, hermosa,
Mi seguidilla”.*

En “La señora de Pehuajó” (1926), ROBERTO ARLT protestaba irónicamente contra aquel código social con razones similares a las de FERNÁNDEZ MORENO. ARLT narra en primera persona la situación de los hombres que trabajan todo el día y regresan cansados a sus hogares, y lo único que buscan en su viaje de regreso es un asiento donde descansar. Pero la situación se complica cuando el trabajador tiene que decidir entre dar el asiento a una señora o seguir el viaje sentado como si nada. La interesante tensión que presenta esta historia no refiere solo a la cortesía entre hombre y mujer, sino entre pasajero-trabajador y pasajera-consumidora (ella es una señora “grande y corpulenta”, con sus manos llenas de paquetes luego de hacer compras). Ella se acerca a donde está sentado él porque a su lado hay otra pasajera que resulta ser una amiga. Ellas inician una conversación, mientras el pasajero escucha y se hace el distraído para no ceder el asiento.

La “matrona”, como dice ARLT, menciona que ha venido de Pehuajó ayer y ha estado hoy de compras y por esa razón se encuentra un poco cansada. Al decir esto ella mira “significativamente” al pasajero que está sentado, mientras este la mira “impasible” y piensa por dentro “*Aunque vengas del Polo, te vas a quedar de pie*”. Las pasajeras continúan conversando lanzando miradas hacia el hombre que no cede su asiento. Sin embargo, ARLT se siente un “mártir de cemento armado” y sigue “impertérrito”. “*Su mirada me dice: Sea amable; déle el asiento*”. La resistencia a ceder el asiento se funda, dice ARLT,

en su legítimo cansancio. Opone dos tiempos, el del trabajo y el del consumo. De este modo, observamos que en un mismo modo de transporte pueden darse simultáneamente dos tipos de viajes: lo que en inglés se denomina *commuting* (viaje entre trabajo y hogar) y viaje de ocio. Estos dos cuerpos, el del trabajador y el de la consumidora, entran en conflicto y aquel código de caballerosidad no se cumple. La norma, por tanto, es negociada en la situación y en este caso contradicha por la práctica y el sentido: porque lo que se pone en cuestión es la idea de que la mujer es más débil o frágil y por ello necesita el asiento más que el hombre. El privilegio del confort debe estar dispuesto para el trabajador, según lo sostiene el autor: *"Es inútil que trates de seducirme, mujer parlera; este asiento lo he ganado con ocho horas de trabajo, mientras que tú vienes de holgarte por las tiendas"*²³.

23. "Crónicas tranviarias", Don Goyo, 13/07/1926: 63.

CONCLUSIONES

Explorar el viaje cotidiano en el transporte público de Buenos Aires desde la historia cultural pone en evidencia, en primer lugar, que la movilidad urbana puede ser abordada desde la experiencia en tanto fenómeno social y cultural, lo que permite conocer las prácticas, representaciones e interacciones de los pasajeros durante el viaje como un modo más de habitar la ciudad, complementando aspectos ya abordados en los estudios de transporte —como son la accesibilidad, uso del tiempo, desigualdad— y ampliando el conocimiento sobre los usos del espacio en los estudios urbanos. En segundo lugar, la perspectiva histórica puede ayudarnos a comprender cómo las prácticas cotidianas de viajar en la ciudad se construyen, reproducen y cambian a lo largo del tiempo.

Las prácticas e interacciones analizadas en esta primera exploración dan cuenta de una serie de discursos sobre un orden social que debería regular el comportamiento de los pasajeros. Junto a formas de disciplinamiento que buscan reforzar la seguridad, el confort y la rapidez del transporte, existía otro conjunto de discursos que expresaba ideas y valores sobre el sujeto civilizado y el orden en el espacio público. Estos anhelaban un orden que la realidad, al parecer, se empecinaba en contradecir. Las observaciones que se hacían a través de la prensa o la literatura ponen de relieve una serie de prácticas de viaje que dan cuenta de relaciones sociales, encuentros, roces, tensiones, incomodidades con el cuerpo del otro que, junto a las quejas por el aseo de los vehículos, los retrasos o el amontonamiento ponían en crisis la idea del "confort". Es decir, el confort no descansaba solamente en el funcionamiento del servicio, las características técnicas o estéticas de un determinado

modo de transporte, sino que también dependía de cierta *performance* de los sujetos para garantizar una forma de orden. En la medida en que la relación entre los pasajeros se volvía incómoda u hostil en algún modo de transporte, este era percibido como incómodo. De allí que se perciba un contraste fuerte entre medios masivos como el tranvía o el ómnibus frente al auto-colectivo, cuya ventaja no estaba solo en la versatilidad y velocidad, sino en el hecho de viajar sentado, pero también en las formas de sociabilidad que las disposiciones espaciales del automóvil permitía.

Lo que también ponen en evidencia estos discursos es una tensión permanente entre la proximidad física y ciertas formas de distancia social en el espacio público. En otras palabras, el transporte público se revela como un espacio por excelencia donde esta tensión entre proximidad y distancia se produce. Tensión que científicos sociales como GOFFMAN, HALL o SIMMEL han observado como manifestación de una cultura que necesita, precisamente, ser contextualizada, dado que no se puede generalizar acerca de cuál es el valor social de la proximidad o la distancia. En este sentido, este trabajo es una primera aproximación para comprender qué significaban para la cultura urbana del Buenos Aires de principios del XX estas interacciones sociales y comenzar a analizar en qué medida estos códigos culturales continúan.

Finalmente, se desprende del análisis de este corpus que las percepciones o valorizaciones sobre lo “incómodo” o “incivilizado” solo pueden definirse como tales frente a un ideal de confort o civilidad, y que estos ideales dependen de normas que no siempre son formales como, por ejemplo, la prohibición de fumar, sino que se van modelando en la interacción social cotidiana. Lo interesante de estos discursos que buscaban normar las conductas de otros es que asumían la voz de un “par”, es decir, son observaciones sobre conductas “indeseadas” de otros pasajeros. El que habla es un sujeto que viaja y que reclama un orden o muestra las falencias de este. Por lo tanto, antes que formas de poder verticalistas, es decir, un orden impuesto desde arriba por autoridades municipales, leyes o compañías de transporte, se trata de relaciones de poder que se entretajan de modos más “horizontales”; aunque no dejan de ser asimétricas, dado que son voces que se producen y reproducen a través de un dispositivo como la prensa y buscan, además, modelar las conductas de otros.

"Sea amable, ceda el asiento". Un análisis histórico cultural del comportamiento de los pasajeros en el transporte público de Buenos Aires a principios del siglo XX

BIBLIOGRAFÍA

- ARLT, Roberto** (1976) *Aguafuertes Porteñas*. Losada, Buenos Aires.
(1981) *Obra completa*. C. Lohlé, Buenos Aires.
- AUGÉ, Marc** (2000) *Los no lugares*. Gedisa, Barcelona.
- CRESSWELL, Tim** (2010) "Towards a politics of mobility". En: *Environment and Planning D: Society and Space* 28(1).
- DANT, Tim** (2014). "Drivers and Passengers". En: ADEY, Peter *et ál.*, *The Routledge Handbook of Mobilities*. New York, Routledge.
- FERNÁNDEZ MORENO, Baldomero** (1949) *Ciudad, 1915-1949*. Ediciones de la Municipalidad, Buenos Aires.
- _____ (1965) *Guía caprichosa de Buenos Aires*. EUDEBA, Buenos Aires.
- FRISBY, David** (2001) *Cityscapes of Modernity: Critical Explorations*. Polity Press, Cambridge.
- GOFFMAN, Erving** (1963) *Behaviour in public spaces*. The free press, New York.
- HALL, Edward** (2003) *La dimensión oculta*. Siglo XXI, México.
- JENSEN, Ole** (2009). "Flows of Meaning, Cultures of Movements - Urban Mobility as Meaningful Everyday Life Practice". En: *Mobilities* 4: 1.
- QUEIROLO, Graciela** (2006). "Mujeres que trabajan: una revisión historiografía del trabajo femenino en la ciudad de Buenos Aires (1890-1940)". *Nuevo Topo* 3.
- PARK, Robert** (1999) *La ciudad y otros ensayos de ecología urbana*. Ediciones del Serbal, Barcelona.
- SCOBIE, James** (1974) *Buenos Aires: Plaza to Suburb, 1870-1910*. Oxford University Press: New York.
- SHELLER, Mimi y URRY, John** (2006). "The new mobilities paradigm". En: *Environment and Planning A* 38.
- SIMMEL, Georg** (1986). "Las grandes urbes y la vida del espíritu". En: *El individuo y la libertad. Ensayos de crítica de la cultura*. Península, Barcelona.
- URRY, John** (2007) *Mobilities*. Polity, Cambridge.
- ZUNINO SINGH, Dhan** (2014) "Meaningful Mobilities: The Experience of Underground Travel in the Buenos Aires Subte (1913-1944)". En: *Journal of Transport History* 35: 1.