# Metrobuses en el alma

## Por Juan del Bene

**Resumen:** ¿Qué es este injerto urbano que el macrismo reclama como invento propio, como sello de calidad de su gestión? ¿Acaso viene a gestionar algo más que nuestros desplazamientos? ¿Tiene zonas escondidas, no dichas, de opacidad? ¿Hay continuidades entre nuestras formas de sentir y pensar y los modos y estrategias que se da el metrobus? ¿Qué une al ajuste económico, el metrobus y el apocamiento de nuestros imaginables? ¿Metrobuses en el alma?

**Palabras clave:** metrobus; macrismo; urbanismo

*// Viene viajando desde Morón, su casa está a unas cuadras de la estación homónima del tren Sarmiento. Laburo de oficina, secretario en estudio jurídico ubicado en Palermo abocado a accidentes de tránsito.*

*El tren es un bardo de gente como siempre, hay que meterse haciendo uso de la corporalidad compacta. Sarmiento, híbrido de solidaridad de dejarse aplastar para que suba otro más que es un laburante igual al apretado, y de rivalidad a flor de piel de aquellos que rompen ese pacto implícito y pretenden situarse en espacios sacros donde el apretujamiento es motivo de injurias y de empaco en el lugar.*

*Llega a Liniers y va a tomarse el metrobus.*

*En el trayecto entre un medio de transporte y el otro tiene que estar atento. Liniers: epicentro de choreo de billeteras y celulares. Acomoda su mochila, así puede ver todo el tiempo qué le pasa a sus pertenencias, guarda sus manos en los bolsillos para sentir la vibración del iphone, aunque sabe que por razones obvias no lo va a poder sacar.*

*Camina a paso rápido, con la mirada atenta y las nalgas apretadas. El miedo recorre de formas recónditas.*

*Al comenzar a bajar la escalera del puente peatonal ve como a unos 50 metros el 34, con las puertas abiertas. La parada de Metrobus está montada a la vera de la estación, techo de resguardo, asientos de hierro redondeado, suelo de texturas y colores diversos, rejas con formas pretendidamente irregulares y placas de vidrio templado a la manera de pared.*

*Se sube, ya se nota en una otra atmósfera. Una sensación de tranquilidad lo recorre, todavía no se mueve y ya se siente a salvo, seguro. Otro día más sin que le roben lo que todavía no terminó de pagar. Se pone los auriculares, de esos que con una suave luz led azul indican la prescindencia de cables y un sistema de cancelación de ruidos ambiente.*

*Se cierran las puertas, cuadras más tarde ya avanza el 34 por su carril exclusivo. A, cada metro él, gana exclusividad, es como si lo recibieran con pase VIP todos los clubes nocturnos de la elite porteña; como si el padre de la novia le cediera la cabecera de la mesa. Morón quedó lejos, la exclusividad borra pasados, sólo deja presentes y futuros que se prometen mutuamente éxitos.*

*Mientras se siente avanzar ágil, liviano, veloz, observa la lentitud y pesadez a la que es expuesta la masa de vehículos que transitan por los tradicionales carriles. Avanzan como tartamudeando, trabados e inseguros.*

*El tiempo se presta a usos múltiples cuando uno se sabe veloz, no el tiempo presente, sino el tiempo que se tendrá para hacer todas las cosas que no se hubieran hecho si hubiera sido sometido a la lentitud espasmódica de no ir en metrobus.*

*Una aplicación del celular le alerta demoras ocasionadas por una columna de manifestantes que se dirigen al centro por Corrientes. Se le inquietan la exclusividad y la rapidez. Pero pronto se repone: sabe que los designios del metrobus no se cortan.//*

## Dice de sí

"El Gobierno de la Ciudad se planteó un gran desafío: rediseñar el uso del espacio público para darle prioridad a las personas y lograr que el transporte sea más rápido, seguro y previsible."

"Sistema de transporte que combina colectivos articulados y tradicionales con carriles exclusivos. Disminuye los tiempos de viaje, brinda previsibilidad, comodidad y mejora la calidad ambiental." [1]

## Intro

¿Qué es este injerto urbano que el macrismo reclama como invento propio[2], como sello de calidad de su gestión?
¿Acaso viene a gestionar algo más que nuestros desplazamientos? ¿Tiene zonas escondidas, no dichas, de opacidad?
¿Hay continuidades entre nuestras formas de sentir y pensar y los modos y estrategias que se da el metrobus?
¿Qué une al ajuste económico, el metrobus y el apocamiento de nuestros imaginables?
Será que la forma de desplazarnos, transportarnos deja rastros en nuestros trazados subjetivos.
Será que la línea recta y la exclusividad del metrobus nos decanta en lo que tenemos de inmaterial.
¿Metrobuses en el alma?
En tiempos de macrismo: protocolos para sentir y pensar. Imperio de lo rectilíneo en nuestros paisajes subjetivos.
¿Acaso hay máquina material que no maquinice un universo de significados y afectos?

En los últimos 6 años, el primer metrobus fue inaugurado en 2011, se ha instalado en la ciudad con la fuerza y presencia de aquello que rehúsa de su propia temporalidad, de las afinidades que le unen a la época, para proclamarse a sí mismo como natural habitante de los paisajes compartidos.

[1] https://www.buenosaires.gob.ar/movilidad/metrobus
[2] El metrobus es un sistema de transporte implementado en diferentes ciudades del mundo conocido como Bus Rapid Transit (BRT). Inició en Brasil, Curitiba (1974) y se extendió a San Pablo; Bogotá (Colombia); Quito (Ecuador); Ciudad de Guatemala; Malmö (Suecia); Chicago (EEUU); Taichung (Taiwán); Cantón (China); Calgary (Canadá); Nantes (Francia); Ahmedabab (India), entre muchas otras.

[En la Ciudad de Buenos Aires posee ocho "corredores", una traza total de 62 km, atraviesa veintiún barrios, y transporta algo menos de dos millones de personas por día.]

Cuáles son los puentes que tiende entre nuestros cuerpos y aspiraciones preciadas de hace un tiempo a esta parte: efectividad (la razón productivista a toda velocidad), rapidez (al servicio de la aceleración ininterrumpida), seguridad (no la colectiva sino la individual), y exclusividad (un mundo donde siempre seamos VIP). Hacer entrar en series a un elemento implica hacerlo hablar sobre lo que es, sus alianzas, sus efectos. Sus potencias y sus límites.
Lo pienso en tanto pasajero, mientras viajo por sus ramales, mientras gozo de los beneficios de su circulación privilegiada, de su pretendida indemnidad a cortes, piquetes, caos citadinos. Lo sentipienso en tanto crónico en mi condición de desorientado espacial, donde sus rectas invariantes y sus paradas (casi) equidistantes, ofrecen la tranquilidad de saberme dónde estoy. Como quien sólo quiere un sentido para conocer, lo ausculto, lo palpo, en sus servidumbres, los tributos que le rinde a intereses epocales, a humores compartidos. Como una forma de afirmar que si algo se instala tan visible y aparatosamente es porque detrás de la luz que arroja sin interrupciones se tejen las sombras que le sustentan.

## MÁQUINA METROBUSÍSTICA

*¿Cómo ocurre que la carne se vuelve vasalla*
*de los recorridos urbanos planificados?*

Christian Ferrer.

Es más que un bondi, un carril exclusivo, unas estéticas y reglas de tránsito propias, es más bien una máquina naciente de la articulación de estos elementos. Separadamente sus componentes no sirven a ningún fin.
El metrobus sólo es tal si se consideran sus elementos como unidad, allí en la composición de "colectivos articulados y tradicionales con carriles exclusivo"[3], semáforos diferenciales, paradas elevadas en medio de avenidas, asientos de hierro redondeado, vidrios templados limítrofes de lo no metrobus, señalizaciones en el pavimento, carteles elevados, etc., allí es donde el metrobus cobra consistencia.
Cada uno de sus componentes se articula con los otros y los explica, o mejor, los justifica. Como combo que el macrismo incrusta en la ciudad, es una máquina que se autosustenta en su conjunto y en cada uno de sus elementos. No es deducible que a tal cartel le deba corresponder esa señalización en el pavimento, o a ese asiento esas baldosas rugosas.

[3] Ídem.

Qué quiero decir, sin haber pasado nunca por la experiencia previa de su máquina material, sus elementos no son deducibles de los contornos de la ciudad, sus componentes sólo se presentan en forma de metrobus.

## Urbanismo y máquinas

No se puede pensar al metrobus por fuera del urbanismo, de las estrategias que éste se ha dado para la gestión del espacio y de sus desplazantes en la ciudad. Debord, afirma que el urbanismo es la base misma de las fuerzas técnicas de la economía capitalista, fuerzas que "deben ser comprendidas como creadoras de separaciones"[4]. Integrante de técnicas de atomización de los trabajadores; escisión de las fuerzas colectivas.

En éste punto el metrobus entra en serie con los otros medios de transporte público que hacen al urbanismo nuestro, al subte, al colectivo tradicional, al tren. En todos se repite una forma de estar "aislados pero juntos"[5].

En el metrobus estamos en estado de amuchamiento. En el tren, en el subte, en los colectivos no metrobuseados, también. Amuchados más no juntos. Estamos sí, pero separados. Una vez más Debord "La integración al sistema debe recuperar a los individuos aislados en tanto individuos aislados juntos". Esa es la operación para escindir, que estemos juntos pero aislados.

En ese amuchamiento no hay percepción de un cuerpo colectivo, de las afinidades que nos unen, de las tensiones que mantienen las distancias, de lo que podríamos.

Claro que las técnicas, fallan, se agrietan, son mutadas por quienes las habitamos y entonces en el furgón del tren se arman charlas espontáneas, complicidades mudas de saber que se va al bajo flores a comprar; se arma el truco de los que van a la obra, autorganización colectiva para que se pueda bajar con la bici antes que se suba el malón en Liniers; y también se arma banda cuando pasajeros rumbo al laburo miran desconfiados al grupo de pibes que no escatima en risas, gorras, y alguna que otra descansada. En el bondi un sensor visual pero sobre todo afectivo resuena cuando pañuelos verdes vibran por simpatía; cuando suben adolescentes a rapear improvisando con los rasgos de los pasajeros y la macrisis, y así.

El metrobus como máquina productora de separaciones en la proximidad, sea quizás aún más efectivo. Sus ambientes reproducen mejor lo de aislados juntos, una ayuda ha de tener de las sillas de hierro separadas por apoyabrazos en las paradas elevadas; de la luminaria blanca led, quirúrgica ¿habrá amistades en la asepsia?; también de los apuros por llegar al laburo y que no nos caguen los premios de presentismo y puntualidad; de los auriculares en oídos y celulares en ojos y manos.

[4] Guy Debord, *La Sociedad del Espectácul*o. Buenos Aires, La Marca Editora 1995.
[5] Ídem.

Máquina fiel tributaria al urbanismo, no se arman alianzas pasajeras con ninguna facilidad. Qué de lo que pasa en el metrobus, en sus márgenes, se configura como vida socialmente compartible. Qué de lo que pasa fuera de sus márgenes ingresa para infectar el aislamiento y alimentar el lazo nosótrico del que habla Agustín Valle, "de "lo alguien", la alguienitud -que, en principio, consiste en la evidencia de nosotros."[6] Qué de lo que pasa allí funda un nosotros, nosotras, sabotea las separaciones que nos distancian.

## Máquina inmaterial

El metrobus como máquina es también una articulación de conceptos diferencial del resto de los medios de transportes. Lo dicho antes aplica también aquí, cada uno de los elementos de su definición sueltos no andan.

Desde el inicio de las presentaciones públicas del injerto macrista hubo 3 palabras resonantes, me quedaron dando vueltas. Previsibilidad, rapidez y seguridad.

El metrobus vendría a hacer el transporte "rápido, seguro y previsible". Es notoria la precisión de las palabras escogidas para definir unos contornos, unas formas compartidas acerca de cómo es deseable moverse en la ciudad.

[6] Agustín J. Valle, *Cachorro. Breve tratado de filosofía paterna*, Buenos Aires, Heckht Libros, 2017.

Rápidas, seguras y previsibles ¿quién nombraría sus experiencias de desplazamiento en la ciudad de ésta forma? Hay una lectura clara y estratégica de los régimenes de deseabilidad de los desplazamientos que oculta, o primero y provisoriamente, da por sentado que el estado actual de cosas no es ese, y por eso: Metrobus como solución.
No hay máquina material que no maquinice un universo de significados y afectos.
A la previsibilidad en la que el metrobus se autoafirma, dice eso sobre sí, se la puede interrogar desde sensaciones compartidas, flotantes en los humores colectivos. Que lo existente increpe a lo deseable.
La previsibilidad que vende, cómo se lleva con la precariedad.
Si imaginamos a nuestras condiciones de vida, laburo; afectivas; salud y enfermedad; de relacionarnos con nuestro pasado, como el suelo sobre el que se desplazan nuestras experiencias, las precariedades vendrían a ser los baches, los agujeros en ese suelo. Vacíos donde nuestras experiencias no pueden hacer pie con confianza, donde pierden consistencia nuestros planos.
Buenos Aires, ciudad fiel a los modos de vida contemporáneos contribuye en la producción de precariedades acerca de las condiciones de vida de quienes la transitamos y habitamos. Y es ese escenario el que el metrobus leyó y lee para proponerse como espacio moviente donde podemos estar a resguardo, donde la incertidumbre de no saber cuándo y dónde daremos el mal paso; qué nos espera ahí abajo cuando nos echen del laburo; cuando nos corten la luz; cuando nos construyan una torre de 15 pisos al lado de nuestra casa; cuando los pibes del barrio terminen por dárnosla; cuando se arme piquete sobre la Av. Corrientes; cuando se sufra alguna violencia ultrajante en la calle, y así.
El metrobus nos dice que ahí eso no va a pasar, un espacio de resguardo de lo precario (pero no de lo precarizante). Una pausa donde poder desplazarnos en un entorno que nos ampara en su previsibilidad y pone a resguardo de esas precariedades.

*¿Qué pasaría si tuviéramos que pararnos o sentarnos siempre en el mismo lugar, viajar cada día en la misma unidad a la misma hora? Un cartel nos diría: "Para que viajemos sin sorpresas diseñamos un sistema que te permite saber siempre cuál es tu lugar. Vamos Buenos Aires". ¿Qué pasaría?*

Para el Colectivo Juguetes Perdidos hay un terror propio de la precariedad de nuestras condiciones y formas de vida, un terror anímico a una precariedad que se vuelve totalitaria, un terror "a la inconsistencia, a des-existir, a que una fuerza inesperada pero previsible te lleve puesto"[7], a una perpetua fragilización de los equilibrios con los que vamos armando nuestro mundo, una caotización perniciosa de todas nuestras experiencias.

[7] Colectivo Juguetes Perdidos, *Quién lleva la gorra. Violencia. Nuevos Barrios. Pibes Silvestres,* Buenos Aires, Tinta Limón, 2016.

En este sentido la previsibilidad del metrobus ofrecería puntos de anclaje buscados ante la sensación de caída próxima que ocasiona la precariedad totalitaria, puntos que permitan hilvanar las experiencias vitales que se nos presentan como fragmentadas por la amenaza (o concreción) de su continuidad.

En ese caso la previsibilidad es ofertada a modo de parche sobre los huecos que hiende la precariedad en nuestros suelos. Los parches, nos son ofrecidos por una multitud de máquinas, dispositivos, engorramientos, discursos, el metrobus es uno más de ellos. Así, al menos arriba del 34 mientras va por Juan B Justo, o del 141 yendo para Lugano, estaremos un poco más a flote, unos momentos en tierra firme quizás.

No hacer corresponder algo con su opuesto (por ej. seguridad-inseguridad) intuyo que tiene un potencial vital de tangenciales, de producir variedades afines respecto de lo dado. Siguiendo con la palabras resonantes, a la seguridad, esa que se pega el metrobus como una chapa distintiva, la pondría a dialogar con la incertidumbre.

Se deduce fácilmente que la seguridad a la que alude explícitamente la definición metrobusística es una que conocemos bien. La seguridad en términos de que no nos roben lo que adquirimos; la seguridad de que no nos lastimen por tomar algo de lo propio; la seguridad de las alarmas, de los botones antipánico; la de los "vecinos engorrados"; la de ligar aspectos con tendencias, portación de cara; la de "sensación de inseguridad; la que habilita, y más en los últimos tiempos, a prácticas represivas y cruentas por parte de las fuerzas policiales; la de caminar con miedo y cerrar rápido la puerta como conducta automática, etc.

Es decir una concepción de seguridad que bien viable sería analizarla desde la consideración de la mutación propia al neoliberalismo, una que según Foucault "participa de un mecanismo en el que tendrá que arbitrar a cada instante la libertad y la seguridad de los individuos alrededor de la noción de peligro… no hay liberalismo sin cultura del peligro"[8].

Pero voy a ir por otro lado. Acaso, ¿de qué está seguro el metrobus? ¿En el metrobus estamos seguro/as de algo? ¿Allí brotan seguridades que antes no teníamos? ¿qué pasa con ellas cuando nos bajamos?

En su paso por Rosario, Bifo dijo que "la precariedad es incertidumbre sobre el sentido, el significado". Quizás, en un otro plano, la seguridad que oferta el metrobus tenga que ver con esto, con el plano del sentido, del significado de las cosas, de nuestras identidades, de aquello que queremos, nuestras relaciones, del sentido de lo que hacemos en los laburos.

En un nivel individual cada quien tiene sus incertidumbres y abre preguntas acerca de cuáles son (o las tapona consumiendo). Y en el colectivo (nivel) la precariedad totalitaria se vuelve al servicio de la producción de incertidumbre, esa sensación de zozobra indefinida, inquietud, ansiedad que se nos cuela inevitablemente por ser partes del entramado que nos liga. Una que

[8] Michel Foucault, *Nacimiento de la Biopolítica*, Buenos Aires F.C.E. 2007.

revela que podemos tener nuestros sitios inciertos pero estos no son privativamente propios, sino que por el sólo hecho de participar de la vida en común las incertidumbres también son los vasos comunicantes de las formas comunes de padecer y en el mejor de los casos interpelarse (así como hay modos comunes de vitalizarse, de felicidad)[9].

El Comité Invisible va más lejos, habla de generación constante de crisis como modo de gobierno, nuestras vidas regidas por un triunfante capitalismo de crisis. La "(...) reestructuración permanente de todo", esa que lleva a "(...) un desquiciamiento de las condiciones de existencia"[10], no puede ser llevada a cabo sin operar sobre el plano del sentido de las cosas, es allí donde radica su fuerza. Fragilizando el significado que otorgamos a lo circundante y expropiándonos de su producción, mutación o mantenimiento. Pero, pero, no todo suelo ofertado es endeble, o mejor, tiene que haber otras coordenadas que se muestren sólidas y confiables para que las transitemos.

El metrobus opera en ambos niveles, uniéndose al conjunto de dispositivos (apps de la provincia de Buenos Aires donde denunciar fácilmente sin tener que ir a la comisaría; publicidades de tarjetas de crédito que nos muestran personajes que se endeudan con prestancia actitudinal; discursos políticos que nos dicen banalmente que "el mar es inmenso, el submarino pequeño") que nos vienen a decir que las cosas no están así, que estemos tranquilos, que no nos inquietemos y sigamos. Como máquina, lo que maquinizan es la producción de certezas en torno a las cosas, mecanismo compensatorio de la precariedad totalitaria. Seguridad acerca de estar en posesión del sentido de las cosas que nos rodean para seguir al ritmo de estar agarrándonos de pasamanos en pasamanos y no caernos en un suelo cada vez más precarizado.

Además, en una de esas, la sola explicitación de ser un medio de transporte "seguro" corrobore esta idea, ¿por qué la necesidad de decirlo más si no es que eso (seguridad) es lo que no hay?. Tal vez la afirmación de algo que debería darse de por sí muestre al desnudo su parvedad.

En un capítulo en que se dedica a ser inventor, Homero desarrolla una alarma. La muestra a su familia y explica a los gritos: "Esta es mi alarma todo está bien (comienza un pitido intermitente agudo y molesto), sonará cada tres segundos a menos que algo no esté bien". Marge con cara de enojada, al igual que Bart, Lisa y Maggie, le dice que la apague. "No se puede apagar (el pitido se desinfla y cesa), pero se descompone fácilmente".

Una seguridad dicha para conjurar la incertidumbre acerca del sentido de las cosas; de nuestras identidades; de aquello que queremos; nuestras relaciones; del sentido de lo que hacemos en los laburos; de las formas en las que valoramos nuestro presente; una que necesita decirse a los gritos (mudos pero visibles) para reafirmarse. Pero se descompone fácilmente.

Resta la rapidez, "lo" rápido que vehiculiza el metrobus.

[9] Idea que le escuché pensar y decir a Ana Paula Gerez.

[10] Comité Invisible, *A nuestros amigos,* Buenos Aires, Heckht Libros, 2015.

Cuando vamos en el medio del bondi apretados a morir, respirando con lo poco de aire que llega de una ventana semiabierta, tolerando los pisotones, el aliento a pucho del de al lado y los zarandeos por la velocidad, en esos momentos lo que consuela es "lo" rápido de ir en metrobus. Demuestra en acto que esa sea quizás la dimensión que más valor adquiere cuando nos desplazamos en la ciudad.

No es novedad que las formas de vida que llevamos cada vez se aceleran más, y a pesar de la remanida crítica a los ritmos en los que vivimos en Buenos Aires, cabe preguntarse si somos capaces de soportar la aceleración constante de los modos en los que vivimos. Una que ya no distingue espacios y se cuela por todos: durmiendo mal y despertando peor con el listado de cosas por hacer; apuradas para llegar a tiempo a la facultad y después al laburo; pensando en el subte el contenido de un mail para poder mandarlo más rápido al llegar a la oficina; apurados para no llegar tarde a esa reunión pedorra que nos pidieron ir en el colegio de nuestros hijos; a las chapas en la bici porque cierra la lavandería y ya no hay ropa que ponerse; y así.

¿Nos conviene que todos estos estares tiendan a acelerarse? Convenir en el sentido de lo que nos hace bien, nos da sensaciones de expansión y nitidez (más no necesariamente de luminosidad), de lo que alimenta nuestras posibilidades. Y si no es así, al menos no para todas, todos, ¿a quiénes, a qué, sí les conviene?

*¿Qué pasaría si el lunes de la semana que viene al subir ya no tenemos que decir nuestro destino, y menos que menos el valor de nuestro boleto. Una pantalla táctil con un menú desplegable nos preguntaría si vamos al trabajo, a nuestra casa, facultad, y una opción más a completar por el/la pasajero/a. La pantalla nos diría: "Porque ya sabemos dónde vas, te ahorramos tiempo, ahora sólo tenés que hacer click en tu destino. Vamos Buenos Aires". ¿Qué pasaría?*

El metrobus, no nos acelera los ritmos pero sí es tributario de la aceleración constante, sí la vehiculiza para que se efectúe. Integrante de un conjunto de dispositivos, máquinas que facilitan el imperio homogeneizante de "lo" rápido.

## DEFRAUDA Y OCULTA

*"La implantación de algo sobre un estrato anterior casi siempre*
*implica preguntarse por ese estrato anterior, y a veces llegás*
*a un eslabón nuevo de ese estrato anterior y quedás aturdido por él."*

Horacio González

El metrobus emerge empantanado de aquella sustancia que al tiempo que pretende ocultar le da sustento de su existencia.

El desmarque del suelo sobre el que se asienta, y todo lo que allí acontece sería el alma aspiracional misma del metrobus, un medio de transporte-burbuja que se mueve asépticamente por la ciudad.
Lejos de las alteraciones de los piquetes, los choques, los congestionamientos. Lejos de "lo pantanoso" que es moverse en la ciudad, conectar los destinos, el metrobus avanzaría ágil en sus espacios privados. Viajar rápido, seguro y previsible sería de unos pocos en la ciudad.
Y efectivamente, el metrobus logra en numerosas ocasiones salir indemne de los conflictos que se ponen en juego en la calle, y vemos cuando vamos viajando cortes de calle que dejan libres sus carriles de metrobus, atascamientos que pasa de lado con indiferencia, etc.
Como dije, el metrobus, como concepto, porta la idea de que es posible desplazarse por la ciudad de forma rápida, previsible y segura. Lo haría creando un ambiente exclusivo, que lo separa privilegiadamente del resto del tránsito, con reglas; carriles; paradas, señalizaciones y estética propias. Fundando la idea que es posible deslindarse, desmarcarse de las condiciones materiales en las que se inserta.
La del metrobus sería una supra-urbanidad, en el sentido de una forma de organizar los espacios de la ciudad con lógicas que exceden las que ésta tiene de regularse habitualmente, con normas propias de funcionamiento.
Es decir, su lógica se impone a las regulaciones que existían, las subsume. El metrobus borra formas previas de transitar la ciudad y sobreimprime en ellas las propias. Hay lo que se tacha y lo que se impone.
Pero no siempre el pretendido desmarque, supra-urbanidad, tiene éxito. También cae por tierra y sus lógicas dejan de regir y son aplanadas por otras que logran rebalsarlas. Simple correlación de fuerzas.
Las marchas y los piquetes son eso propio de la ciudad que rebalsa sus límites. Inundan de historia y coyuntura la asepsia metrobusística. Ahí constatamos que no llegamos hechos una seda al trabajo luego de bajarse del metrobus, no es como una especie de spa del transporte, pero se ofrece como tal (los renders que vemos mientras duran las obras dibujan entornos pacíficos, fluidos e impersonales).
Entonces, ¿qué pasa cuando falla, cuando defrauda el metrobus? Cuando aquello que seduce, es puesto en jaque.
Pero no, el metrobus no defrauda porque la causa se pone afuera, un afuera que no es afuera de la persona, no es un afuera subjetivista. Es un afuera del dispositivo metrobus, allí opera una exteriorización. La causa no se le atribuye al propio dispositivo, sino a los grupos que cortan; a las gestiones deficientes del gobierno; a la pasividad de las policías; al error de cálculo del pasajero en subirse a esa línea a esa hora en ese día; etc.

Así el metrobus sale indemne, esquiva las balas tipo Neo. No se le cuestiona ofrecer lo que no puede cumplir[11], abstraerse de la conflictividad de la ciudad.
Poner la causa afuera es una forma de negar revisar sus postulados básicos, negar repensar por qué promete algo que no puede cumplir.

*¿Qué pasaría si comprobásemos que las cámaras instaladas en los techos de los colectivos articulados no sólo le sirven al chofer para ver qué pasa dentro, cuántas personas bajan, etc. sino que nos graban?. Calcomanías gigantes en los vidrios dirían: "Para que el año que viene puedas ver cómo estabas hace un año estamos guardando imágenes tuyas para lograrlo. Vamos Buenos Aires". ¿Qué pasaría?*

Si el metrobus defraudase, si se pusiera dentro la indagación de por qué falla, qué es lo que falla y cómo falla, además de evidenciar que falla en lo que promete, además de eso habría luz para mirar otra zona oscura del metrobus, oculta.
Dejar de negar esta revisión conduciría al aturdimiento de evidenciar que el metrobus además opera como un dispositivo de ocultamiento. Ocultamiento de lo que viene a gestionar, en tanto desplazamiento de cuerpos y estados de ánimos ante la conflictividad urbana. Viene a taponar con sus despliegues vistosos de paradas, carriles, publicidades, etc., la existencia misma de ésta conflictividad. No es que el metrobus diga explícitamente acá no pasa nada, sino que dice esto que pasa acá no tiene nada que ver con vos, esto para vos no existe, podés atravesarlo sin que te detenga.
Se une al conjunto de discursos, políticas, propagandas, que pretenden generar constantes aislamientos, separaciones. Aislamiento que en el caso del metrobus es inducido, o más bien posibilitado por la ilusión de la exclusividad. Nada de lo que interrumpa o interfiera en el desplazamiento tiene nada que ver con uno/a, no existe.
A la "exclusividad" de la definición que da el metrobus de sí, propia del pretendido desmarque del suelo, la pienso en un nivel bastante primario, etimológico. *Exclusivus*, latín, en tanto adjetivo se forma a partir del verbo *excludere*, el cual refiere a la acción de sacar fuera a alguien o algo de un lugar o conjunto, rechazar; y el sufijo *ivus* que alude a una relación activa o pasiva. A su vez, *excludere* se forma con *ex* que alude al movimiento de adentro hacia afuera y el verbo *claudere* que indica el acto de cerrar, encerrar.
Las ligazones de la palabra escogida no son azarosas con el universo de significados y afectos que el macrismo pone en marcha en torno al emprendedurismo, la meritocracia, imágenes cristalizadas de quienes fracasan y quienes triunfan en la vida en base a esfuerzos personales.
El metrobus participa del universo de saberes y prácticas que el macrismo pone en marcha facilitando la adjetivación de quienes están por fuera y quienes están por dentro. Una

[11] ¿Qué relación habrá entre los 10 km de subte por año prometidos por Macri en campaña (2007) y el énfasis puesto en el metrobus?

clasificación que arma un adentro a partir del cual lanza afuera y encierra en ese afuera. Constante fabricación de afueras, el afuera se multiplica. Así, según nuestra ubicación seremos, clasificados, adjetivados, efectos de lugar.
"Encerrar afuera" suena a oxímoron, puede ser, pero uno bien propio del macrismo.

*"Ahí constatamos que no llegamos hechos una seda al trabajo luego de bajarse del metrobus, no es como una especie de spa del transporte, pero se ofrece como tal (los renders que vemos mientras duran las obras dibujan entornos pacíficos, fluidos e impersonales)."*

## METROBUS Y MULEO

Juguetes Perdidos entiende a la vida mula como el "continuum de trabajo, consumo, familia, educación, planes sociales, y un montón de gestiones diarias que se realizan para mantenerse a flote en la precariedad (…)."[12]
Para poder mulear, hace falta moverse, trasladarnos. Nuestro cuerpo, sede de todo lo que nos pasa, mulea mediante el movimiento, de un trabajo a otro trabajo; de la escuela o universidad al trabajo; de un bardo familiar a la casa de la novia/o; del trabajo al ensayo con amigos; de la casa al shopping con cine 3D; de la casa a la escuela a dejar a los pibes y de ahí al trabajo.
Ahí entra el metrobus, facilitándolo. Proponiéndose como la solución, en el transporte, para poder mulear sin los inconvenientes que acarrea la conflictividad de la ciudad. Máquina facilitadora del muleo. No porque haya sido desarrollada para tal fin sino por el universo de significados, técnicas y cuerpos en el que entra en composición.
*¿Qué pasaría si el lunes de la semana que viene subimos, pasamos la SUBE por la máquina, nos acomodamos en algún hueco libre y vemos los carteles: "Porque queremos que todo sea más fácil, ya no hace falta que pases la tarjeta en el trabajo, o la huella digital. Por la hora en que tomas Metrobus sabemos cuando entrás y cuando salís del trabajo. Conectados es mejor. Vamos Buenos Aires." ¿Qué pasaría?*

Si al muleo, además, se lo puede entender como una estrategia para mantener en constante estado de ocupación y cansancio a la población, estado de tensión por lograr lo indispensable para no hundirse y desengancharse de lo necesario para la subsistencia, entonces se lo puede

[12] Colectivo Juguetes Perdidos, *La Gorra Coronada,* Buenos Aires. Tinta Limón, 2017.

entender como una estrategia de abuso de la vida, ya que las vidas sometidas al muleo son aplacadas en sus potencias, en lo que pueden llegar a hacer, en el despliegue vital que pueden poner en juego.
Entonces, ¿el metrobus hace sumisas y dóciles a las vidas? ¿es una máquina diabólica ideada para estar al servicio de la dominación?
No, entre tantear algo entendiéndolo como creado para tal o cual fin y hacerlo concibiéndolo como algo que colabora a tal o cual fin hay una diferencia importante.
El metrobus no abusa de las vidas, no las domina, no las mulea. Pero sí facilita los traslados de unas formas para que pueda ser así.

## Gestiones

El metrobus viene a gestionar aspectos variados de nuestros desplazamientos por la ciudad. No lo explicita así, no lo anuncia en sus carteles publicitarios, en sus renders, en su página web, pero sí lo dice.
Lo dice desgranadamente, bajo formas diversas, en formulaciones siempre en sentido afirmativo. Cuando lo leíste, lo viste, ya pasó, el metrobus ya lo hizo. Sos parte de sus beneficios pero te anoticias luego. Sos parte integrante de algo más grande que te beneficia a vos y muchos "vecinos" y "barrios" más. Se presenta como pura positividad, dice: "Mejora la experiencia de viaje del pasajero. Reduce los tiempos de viaje. Brinda previsibilidad al pasajero. Aumenta la seguridad vial de la zona. Disminuye la contaminación ambiental. Renueva el entorno."
Gestiona nuestras experiencias: nos dice que "impacta en la calidad de experiencia de viaje", "experiencia de viaje cómoda y segura"; un modo moverse que "*brinda previsibilidad, comodidad*".
Gestiona nuestros tiempos: Nos habla de ellos en porcentajes: metrobus del bajo nos ahorraría el "45% de tiempo de viaje todos los días"; el corredor Av. San Martín "Más del 20% de ahorro en tiempo de viaje"; el metrobus Norte "32% reducción de tiempo de viaje" y el metrobus Norte etapa 2 "35% de reducción"; el corredor AU 25 de Mayo "reduciendo su tiempo de viaje en un 50%"; el metrobus Sur "20% de reducción de tiempo de viaje"; el corredor Av. 9 de Julio "permite a sus usuarios ahorrar hasta un 50% de tiempo de viaje"; el metrobus Juan B Justo "una reducción de 40% en el tiempo de viaje".
Además, gestiona ciertos "valores": Estarían los "Valores de la Red Metrobus CABA". Ligados a lo conectivo "fomentando la conexión entre los barrios y los distintos medios de transporte"; a una hipotética puesta en valor de los barrios que recorre " brinda la oportunidad de hacer un cambio integral en los barrios que atraviesa aportando soluciones innovadoras y creativas"; a un ideal neoliberal de participación ciudadana propio de la gestión de macrista

"Los vecinos y comerciantes de cada barrio participan en la toma de decisiones que permiten mejorar la convivencia y cuidar los espacios compartidos todos los días."[13]
Es decir que pone de relieve que el moverse es indisoluble de dimensiones temporales; (disposiciones) anímicas, en términos de "experiencias"; de diversos "valores"; y de aspiraciones, expectativas acerca de cómo es deseable moverse en la ciudad, "rápido seguro y previsible".
Pero, por qué cada uno de sus enunciados es en positivo, por qué tanta transparencia afirmativa.
La modernidad, tiempo que dio origen al urbanismo sobre el que se asientan las actuales formas de movernos y disponernos en las ciudades, estructuró su campo de prácticas y saberes en torno a la idea de progreso, sobre esto hay mucho escrito.
El progreso, como ideal hacia el cual supuestamente avanzaba la sociedad, necesitaba de la eliminación de las negatividades, encarnadas principalmente por la miseria, la exclusión social, las enfermedades. Entraban en el campo representacional en tanto elementos conflictuantes a desaparecer. El conflicto, era considerado para su supresión, sólo así se arribaría a ese futuro positivo e ideal que el Progreso (con P) dibujaba.
Una vez cerrada la modernidad, su hegemonía histórica sobre el presente, la dimensión de lo conflictivo continúa operando pero ya no es en tanto componente de la vida social a eliminar. O mejor, ya no es abordada prioritariamente para su supresión, entonces qué con ella.
Una vez más, el metrobus nos lee astutamente. Viene a gestionar(nos) un algo que no dice en relación a la movilidad de nuestros cuerpos en la ciudad. Los conflictos. Nuestra forma de posicionarnos frente a ellos.
El metrobus "pesca" la aspiración a flor de piel de no querer más quilombos. Una especie de denegación de la dimensión conflictiva serpentea en cada una de sus afirmaciones.
Gestión, de la conflictividad, de "lo" conflictivo del moverse. Esta es la dimensión eludida tras tanta afirmación prístina.

*¿Qué pasaría si una aplicación al subir nos invitase a puntuar a quién tenemos al lado? Una ventana autodesplega en nuestros celulares diría: "Porque queremos que viajes tranquilo y puedas elegir todo, hasta quién quermés tener al lado, ayúdanos a lograrlo puntuando a tu vecino/a de viaje. Vamos Buenos Aires". ¿Qué pasaría?*

Así es que encaja con las necesidades actuales de moverse en la ciudad, ofreciéndose como la forma de sustraerse al conjunto de inseguridades, demoras, y contingencias a las que ésta nos expone.

[13] https://www.buenosaires.gob.ar/movilidad/metrobus

Qué le es más propio a la dimensión de "lo conflictivo" que "lo demorante" y "lo contingente". Los conflictos retrasan, detienen o aceleran, es decir, alteran el ritmo del movimiento inercial. Y al mismo tiempo portan con la posibilidad del volantazo, del giro que cambie la dirección. Además surgen espontáneamente, o mejor dicho, fuera de nuestro control. Claro que podemos suponerle unas causas, calcularle su aparición, inclusive estimarle una duración, pero sus contornos nunca los sabremos con precisión de antemano. Los márgenes de previsibilidad de lo conflictivo son difusos, cambiantes, movientes.

Y para colmo el conflicto puede ser inseguro, es más, siempre es inseguro. Le resta suelo firme a los elementos en juego, los hace trastabillar y reacomodar las fichas. Habrá jugadores que tengan más y mejores fichas para imponer su dirección y ritmo y, otros que no. Pero el conflicto nunca está cerrado hasta que lo está para dar lugar a uno nuevo.

Si es "rápido, seguro y previsible" es porque está más allá. Está en la vereda de enfrente. Sus líneas rectas, sus carriles exclusivos, sus paradas vistosas de formas sólidas y elevadas, sus estéticas y reglas propias, su luz blanca quirúrgica, y claro, sus enunciados, gritan que al interior de sus lindes no hay negatividades de las que preocuparnos. Vivir sin conflictos es posible.

Este más allá de los conflictos es lo que me permite pensarlo como una máquina de gestión de ánimos y deseos. En el sentido de facilitar las vías, o mejor dicho los carriles exclusivos, para que encontremos alivio en no saber nada de ese corte de calle, de esa protesta, de ese accidente de tránsito, de ese desalojo, de esos despidos, de ese femicidio, y podamos así, llegar a destino tranquilos.

Gestión de la conflictividad, nuestra conflictividad y; de nuestros ánimos y deseos (de orden). Repito lo dicho antes, no hay maquinaria material que no que no ponga a funcionar en sus engranajes un universo de significados, afectos y regímenes de deseabilidad.

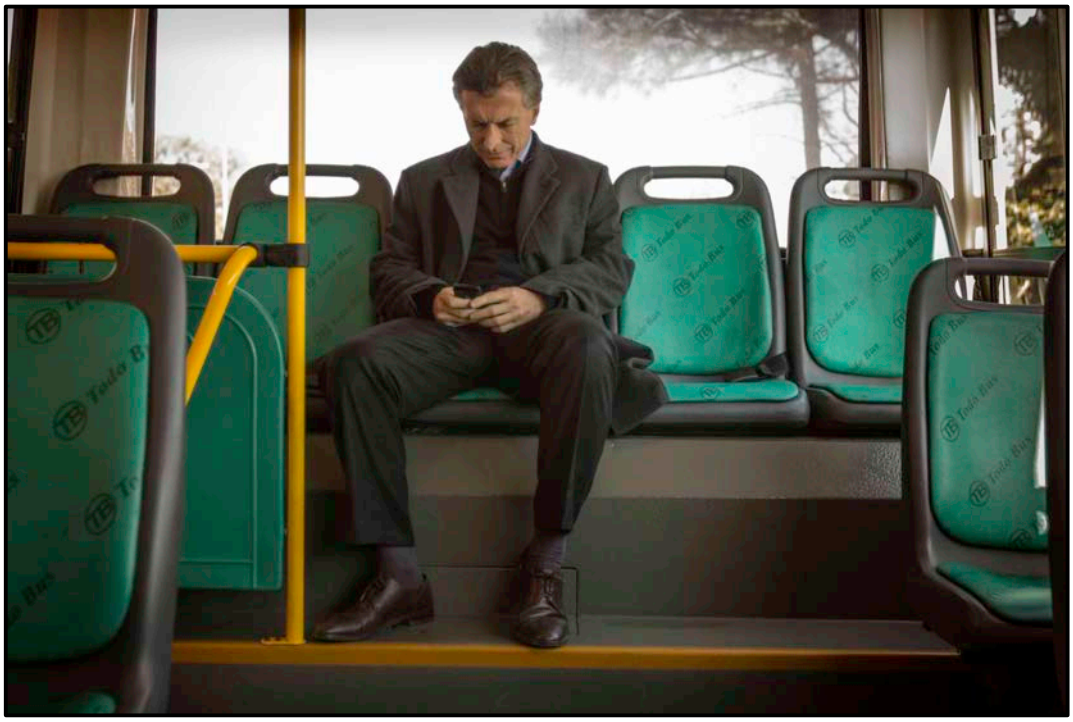
## METROBUS Y SUEÑO

La ciudad tiene formas de sueño.

Diferentes capas superpuestas, condensaciones; estéticas coexistentes; movimientos convergentes y divergentes en simultáneo; alteración de la temporalidad diurna; modulaciones infinitas de luz. La ciudad en muchos de sus pasajes, rincones, avenidas arrolladoras, da la impresión que no muestra todo, algo oculta. Una sensación de sospecha, de que allí están pasando cosas que no veo ni imagino, cosas que apenas se insinúan en lo visible. Nada menos sueño, menos ciudad, que un metrobus.

En el metrobus nada se gesta en los pliegues, en las oscuridades, rincones. En el metrobus todo parece estar explicitado. Nada se intuye, todo está ahí visible, al alcance de la vista, sus

luces enceguecedoras lo emparentan con un quirófano, allí lo oculto y desconocido es peligroso.
Sin embargo, cuando lo que se muestra lo hace sin ofrecer rincones, lados ciegos, sombras, todo aparece en un mismo plano, el plano de lo visible, de lo explícito, de lo hiperlumínico. Cuando niega que entre sus formas existan unas otras que no están al alcance, cuando estas se retacean, la ilusión tranquilizadora de lo traslúcido se desmorona ante la advertencia intuitiva que nos dice que nada tiene un solo plano.
En la ciudad y en los sueños, en una cuadra y en un parpadeo ciego de día, conviven multitudes de tiempos propios y ajenos, se condensan en pequeños signos, en un picaporte oxidado, un nombre antiguo de calle, una referencia superpuesta a una experiencia ya lejana de nuestra vida. En la ciudad y en los sueños el tiempo todo está allí. El del metrobus es un presente perpetuo, estancado, donde nada se sedimenta y todo se limpia o cambia.
Quién soñó con un metrobus? Quién lo incorpora a sus nocturnidades? Soñamos con lo que nos es propio, y nos es propio cuando lo soñamos. ¿Cuándo se hace soñable lo impuesto, lo injerto, lo trasplantado?



# Metrobuses en el alma

*"Calambres en el alma,*
*cada cual tiene un trip en el bocho*
*difícil que lleguemos a ponernos de acuerdo"*

Charly García

## Protocolos para sentir y pensar

[En tiempos de macrismo: protocolos para sentir y pensar. Imperio de lo rectilíneo en nuestros paisajes subjetivos.]

"No puedo dedicarme a pensar, porque necesito explicar cómo anduvo hoy viajando en mi un pensamiento terrible, pero lo cierto es que hoy quiero desparramarlo aquí"[14]. Ya no calambres, sino metrobuses en el alma. Ya no un un dolor que resquebraja lo que tenemos de inmaterial, de no emplazado en el cuerpo, sino pensamientos y afectos moviéndose en línea recta, ordenados, progresivos, calculados, premeditados. Terrible.
Mantienen una relación simplificada con su destino, no les interesa saber cuáles serán sus recorridos, qué lugares subjetivos transitan, qué recuerdos íntimos rozan, qué de sentido común y cliché conllevan, cuáles historias convocan, cuántos dolores se activan. Sólo cuenta que, pensamientos y afectos, lleguen a destino rápido, seguros y previsiblemente.
Si llegan así es porque se movieron así, su forma de expresarse, es isomorfa a su forma de moverse. No hay discontinuidad, es como chapar con el espejo.
Metrobuses en el alma, huésped que se funde con su anfitrión. Más la amalgama nunca se completa, perdura un resto ajenidad respecto de quién la enuncia. Inmiscible, por más que se esfuerce en fundirse y ser parte indiferenciada del todo, se nota. Como un implante capilar, ese pelo no es del todo tuyo. Y esa idea, tampoco.

[14] Felisberto Hernández, *Felisberto Hernández Ilustrado*, Buenos Aires / Montevideo, Milena Caserola, La Libre, 2018.

## Definiciones al tanteo

*"Todo cuando se extiende en línea recta miente.*
*Toda verdad es curva, y el tiempo es un círculo."*

Nietzsche

Como un coágulo fresco que atrae miradas que se inquietan al verlo, los metrobuses en el alma turban por su servilismo a un gesto de subjetividad actual. El gesto de querer ahorrarse quilombos, de dejar por fuera lo que complejiza la vida, lo que la separa de su disponibilidad para ser puesta al servicio del muleo. Gesto de ponderar las formas rectilíneas, híper lumínicas, previsibles, rápidas y seguras de aquello que pensamos y sentimos.

Un gesto habla, no sólo de sí sino de hacia dónde va, su dirección, cómo lo hace, de dónde le nacen los movimientos, qué ilusiones crea, que músculos lo impulsan, habla de lo que se contiene, portal de las tensiones que lo definen. Un gesto es un indicio acerca de por dónde rastrear el resto del cuerpo.

Mil ejemplos, desde el "se robaron todo" o "debemos vivir con los recursos que tenemos" pasando por "son unos pecho frío", hasta el temor al robo por la portación de cara. Pensoafectos que vienen a instalarse en el cuerpo de quien los enuncia, o más bien bajarse (se bajan en nosotros/as, quien los enuncia como una terminal, una parada en su recorrido).

Que abunden éstas formas de pensar y sentir no es casual, para Suely Rolnik el capitalismo financiero necesita de subjetividades flexibles que se amolden en lo que producen y consumen a los nuevos escenarios que el mercado introduce sin cesar ni cejar. Subjetividades maleables para hacerlas circular al ritmo de los desplazamientos continuos del capital y la información. Contribución sostenida a hacernos maleable a intereses no tan propios. Sutiles dispositivos de dominación del alma.

Pero, ¿los metrobuses en el alma son digitados desde esferas de poder que nos miran desde lo alto y diagraman qué ideas y afectos insertarnos para que seamos más dominables? Difícil de comprobar, no tanto de imaginar.

Sin embargo, sí hay intenciones que son identificables como estrategias escogidas para dominar vía metrobuses en el alma. El macrismo no deja de tirar pistas.

"¿Es de equidad que durante años hayamos poblado la Provincia de Buenos Aires de universidades públicas cuando todos los que estamos acá sabemos que nadie que nace en la pobreza en la Argentina hoy llega a la universidad?"

"El mar es inmenso, el submarino es pequeño".

"el Fondo no es bueno ni malo, es un organismo que cuando se le pide ayuda, evalúa si tiene sentido darla (…)"

"El mundo nos volvió a decir que vivimos por encima de nuestras posibilidades"

"Es hora de madurar, ya no es posible que sigamos viviendo por encima de nuestras posibilidades. No somos magos"
“Estamos pasando por una tormenta”,
“Veníamos bien pero de golpe pasaron cosas”, y así se podría seguir citando.
Pedagogía solapada de las emociones y del pensamiento. Se enseña una forma de sentir y pensar, se trazan afinidades con los deseos de orden, de exclusividad (donde la afirmación se hace dejando por fuera a otros), de emasculación del conflicto, de inmediatez para arribar a conclusiones.
Todas muestran el final de un recorrido, no la construcción de cómo llegan a afirmarse. Todas implican un nosotros vago, un sujeto de la enunciación difuso, es decir que podría decirla cualquiera sea, sin importar clase social, edad, poder de toma de decisiones, intereses en juego, etc. En todas hay una afirmación prístina, que no da lugar a contradicciones, a las multideterminaciones de aquello que se habla. Líneas rectas del decir y sentir.
Además, en los metrobuses es difícil el rastreo ese registro corporal y experiencial de sus orígenes en quien los porta y traslada, siempre portan un resto de ajenidad respecto de la experiencia vital de quién expresa ese afectopensamiento.
[Los metrobuses en el alma son al ajuste existencial lo que el metrobus es al ajuste económico y los muleos cotidianos, un vector para su realización sostenida.]

El económico es un factor central del ajuste, pero también hay uno existencial.
Ajuste existencial en tanto apocamiento de nuestras imaginaciones, de tiempos dados a lo que nos es propio. La imaginación, como la risa, se expande por ondulaciones, su tiempo no es el de la efectividad empresarial sino de aquello que la mueve, la atrae y la pone en contacto con lo que la impulsa. En línea recta se nos burocratizan los imaginables, gestión amputadora de recursividades, de búsqueda por paisajes compartidos. Si se sabe de antemano dónde hay que llegar y por cuáles puntos pasar (leitmotiv de lo burocrático) no hay imaginación posible. Con protocolos del sentir y pensar, se nos apocan las dispersiones, ensoñaciones diurnas. "¿En qué pensás?" "Nada, estaba colgado". Cada vez menos "colgados", y más enfocados en tareas simultáneas y sucesivas, multitasking a morir. Con imaginerías apocadas cómo buscamos alternativas al asedio de lo que nos cercena las ganas de estar donde estamos (“La catástrofe presente es la de un mundo vuelto activamente inhabitable”[15]).
Se apoca el tiempo propio, darle lugar, longitudes y latitudes, a aquellos pensamientos que se presentan caotizados; intuiciones vagas que se asoman en momentos improbables; imágenes difusas, sonidos coartados, olores huidizos; sentimientos viejos que muestran la estela de algo que perdura, “suspirar era la precisa admisión de que todo eso venía de otro lado”[16].

[15] https://tiqqunim.blogspot.com/2014/09/llamamiento.html
[16] Julio Cortázar, *62 / Modelo para armar,* Buenos Aires, Aguilar, AlteaTaurus, Alfaguara, 2011.

El tiempo de lo propio compartido, el de las luchas que nos fortalecen, también es apocado. Los tiempos librados a la productividad eficientista, sólo se prestan a lo que rinde en nuestra economía, no sólo la material sino también la subjetiva. De qué rinde acometer indagaciones acerca de qué es ese recuerdo que se esboza desdibujado si tengo que estudiar para el parcial; de qué rinde pasar la tarde con un amiga si después del laburo tengo que entregar un laburo de otro laburo; de qué rinde leer un libro de criaturas abisales del océano ártico o uno de cyborgs y feminismo si tengo que acompañar a mi hermano al hospital porque se quedó sin prepaga.

Si nuestros pensoafectos, ideas y sensaciones, nos son previsibles, si tenemos seguridad de estar en dominio constante de ellos, sabremos cómo hacerlos rendir en el tiempo que tenemos destinado a ellos.

Bajo su comando la cinta sólo tiene lado A. Hackear, sabotear, se constituyen en gestos de vitalidad creciente ante el imperio de lo rectilíneo.

Los metrobuses en el alma admiten sólo un tiempo, aquel que conduce a algo productivo en términos extranjeros y sólo unas imaginaciones y afectos, aquellas que se mueven en línea recta, aquellas que no devienen otras. Con su carácter mutágeno amputado, la mecanización de la vida es inminente.

// Notal al pie del texto todo: fundamentales las conversas y aportes de y en el taller de Pensamiento y Escritura, más todas las alianzas que allí brotan, que coordina Agustín Valle; y el cariño y la paciencia de Lu.