

Biblio 3W
**REVISTA BIBLIOGRÁFICA DE GEOGRAFÍA
Y CIENCIAS SOCIALES**
Universidad de Barcelona
ISSN: 1138-9796. Depósito Legal: B. 21.742-98
Vol. XVII, nº 968, 25 de marzo de 2012
[Serie documental de *Geo Crítica. Cuadernos
Críticos de Geografía Humana*]

**ITINERARIOS METROPOLITANOS: POLICENTRISMO,
MOVILIDAD Y TRAYECTORIAS PERSONALES EN LA CIUDAD
POROSA**

Joan J. Pujadas
Departamento de Antropología, Filosofía y Trabajo Social
Universidad Rovira i Virgili
joanjosep.pujadas@urv.cat

Recibido: 5 de mayo de 2011. Devuelto para revisión: 20 de septiembre de 2011. Aceptado: 15 de enero de 2012.

Itinerarios metropolitanos: policentrismo, movilidad y trayectorias personales en la ciudad porosa (Resumen)

No hay duda de que la movilidad constituye uno de los rasgos caracterizadores de la sociedad contemporánea: cada vez más personas se mueven cotidianamente más y a mayor distancia. Para operacionalizar este fenómeno hemos identificado al colectivo de personas que cotidianamente cubre trayectos de unos 100 Km. para trasladarse desde su lugar de residencia al trabajo. Se trata de los viajeros pendulares o *commuters* que se desplazan, en el caso propuesto, dentro de la Región Metropolitana de Barcelona (RMB), entre las inmediaciones de Tarragona y de Barcelona, usando preferentemente el ferrocarril.

Esta aproximación parte de una serie de interrogantes sobre los efectos sociales, simbólicos y relacionales que supone en la trayectoria de los habitantes de la RMB la creciente hegemonía del modelo de ciudad porosa o difusa, que impone a las personas un nomadismo territorial en pos de las sucesivas deslocalizaciones de los lugares de trabajo, vivienda, consumo y ocio. Nos interesa especialmente iniciar un debate sobre la sostenibilidad

material, social y simbólica de este (no tan) nuevo estilo de vida metropolitano, que ha ido enseñoreándose, bajo diferentes formas y ritmos, de todas las grandes aglomeraciones humanas, llámense conurbaciones, metrópolis, megalópolis, ciudades globales o metápolis.

Resulta relevante plantearse cómo en este contexto se definen o reestructuran las identidades personales, de grupo y de lugar. En qué consiste, y cuáles pueden ser los referentes del sentimiento de pertenencia y de qué manera los procesos de desarraigo territorial dan paso a otras formas plurilocalizadas de arraigo.

Palabras clave: Desplazamientos pendulares, medios de transporte, sociabilidad, trayectorias personales, suburbialización, policentrismo, ciudad porosa, metápolis.

Metropolitan Routes: polycentrism, mobility and personal trajectories in the porous city (Abstract)

There is no doubt that mobility is one of the characteristic features of contemporary society: more and more people move farther and more everyday. To operationalize this phenomenon we have identified the group of people who daily routes covering 100 km to travel from their residence to work. They are commuters moving in the present case, within the metropolitan area of Barcelona (RMB), including near Tarragona and Barcelona, basically using the railway.

This approach is part of a series of questions about the social, symbolic and relational implications for the RMB's inhabitants of the growing hegemony of model of porous or diffuse city. All this imposes on individuals territorial nomadism after successive relocation of the workplace, housing, consumption and leisure. We especially like to start a debate on the material, social and symbolic sustainability of this (not so) new metropolitan lifestyle, which has been lording it in various forms and rhythms, all the great crush of humanity, whether they conurbations, cities, megacities, global cities or metápolis.

It is important to consider how, in this context, are defined or restructure personal identities, group and place. What it is, and what may be the referents, the feeling of belonging and how territorial uprooting processes give way to other forms of multilocal roots.

Keywords: Commuting, transportation, socialization, life stories, suburbanization, polycentrism, porous city, metapolis

Todo empezó en una sobremesa a inicios del otoño de 2003. Un íntimo amigo me relató una historia fascinante y, a la vez, inclasificable para mí por aquel entonces. Se trataba de las experiencias de un conocido suyo que vivía en una población costera cercana a Tarragona y que trabajaba en Barcelona, a donde se desplazaba en tren todos los días. Hasta aquí todo parecía normal, se trataba de uno más de los miles de *commuters* que diariamente recorren distancias de alrededor de 100 km. para desplazarse desde su enclave residencial al lugar de trabajo dentro del ámbito territorial de la Región Metropolitana de Barcelona.

Sin embargo, el énfasis en la historia narrada insistía en algunos aspectos, que provisionalmente denominaremos sociales, derivados de ese transitar cotidiano. La persona a la que nos referimos, a la que identificaremos como Enrique, tenía por entonces 58 años y estaba divorciado. Su traslado a la localidad costera había coincidido con el momento de su separación, unos años antes. Con hijos, ya mayores, aunque no totalmente independizados, su vivienda constituía un hogar de composición variable, aunque resulta bastante exacto afirmar que vivía prácticamente solo.

La jornada cotidiana para Enrique empezaba a las 6,00 de la mañana. Entre esta hora y la de la salida de su tren diario, a las 7,58, el tiempo se organizaba en torno a su visita asidua a un gimnasio de la capital, la compra de la prensa y el desayuno. El trayecto ferroviario, salvo imprevistos (que por entonces no eran tan frecuentes, como ahora), tenía una duración de una hora y quince minutos. Su llegada a la oficina (en una empresa de seguros) se producía hacia las 9,30 de la mañana. La jornada laboral se extendía hasta las 17,30. El tren de vuelta a casa lo tomaba, también de manera invariable, a las 17,49, llegando a su estación de destino a las 19,02.

Con excepción de las demoras horarias, provocadas por averías u otras eventualidades, Enrique empleaba diariamente un tiempo de casi dos horas y media en desplazarse en un medio público de transporte. Semanalmente los trayectos sumaban doce horas y media. ¿Cuál era el uso de ese tiempo, llamémosle “vacío”? En la literatura sobre el tema se destaca que los transeúntes pendulares o *commuters* “aprovechan” el tiempo leyendo, trabajando, hablando por teléfono móvil, escuchando música, durmiendo o charlando con otros viajeros[1]. Enrique, al que conocí personalmente algo más tarde y con quien realicé varios encuentros casuales, antes de entrevistarle de manera formal, dedicaba la mayor parte de su tiempo a charlar con el grupo de compañeros de viaje, que se había ido formando a lo largo de los años.

Yo mismo fui *commuter*, durante ocho años, hace ya bastante tiempo, por lo que no me sorprendió el hecho de que Enrique optara, entre otras

posibilidades, por emplear su tiempo (“vacío”) de viaje en distraerse, por medio de la charla. Lo que ya no era tan previsible es la importancia que Enrique otorgaba a esas relaciones de sociabilidad ferroviaria en el marco de su vida social:

“Mira, para mí Carlos, Amaya, Rosa, Antonio y Luís son mi familia, más que mi familia. A mis hijos les veo de Pascuas a Ramos, incluso cuando alguno de ellos viene a instalarse a mi apartamento, difícilmente les veo. Algunas noches cenamos juntos, pero la mayoría de las veces nos comunicamos por mensajes que nos dejamos en la mesa de la cocina. A los amigos de siempre de Tarragona todavía les veo menos. Mi ex-mujer es la que sigue con las amistades nuestras de siempre. Mi familia está repartida por toda la geografía... Por eso, la gente con la que más convivo, de la que conozco sus problemas, en el día a día, son estos compañeros de viaje...”

Junto a este grupo de seis personas, que constituyen el núcleo duro de esta relación de sociabilidad, existen otros viajeros que en esta red de relaciones ocupan lugares periféricos, pues o bien no han llegado a congeniar tanto con el grupo de viajeros, o bien realizan los viajes ferroviarios de manera menos asidua.

Como no podía ser de otra manera, mis primeros encuentros, informales, con Enrique se desarrollaron en los vagones del *Catalunya Express*, bien en la sesión matutina de ida a Barcelona, bien a la vuelta vespertina. Conocí y entrevisté informalmente al resto de miembros del núcleo duro de esta red de sociabilidad, comprobando que, en todos los casos, esta relación de sociabilidad se había convertido en una relación de amistad. Viajar juntos y preocuparse por las vicisitudes de la vida de los demás ocupaba un lugar central en sus vidas y, además, daba sentido al uso de su tiempo de viaje, que para ellos no era, de modo alguno, un tiempo “vacío” o “perdido”.

Las circunstancias personales y familiares condicionaban una geometría variable, en cuanto a la intensidad y el lugar, más o menos central, que estas relaciones de amistad ocupaban en el conjunto de sus relaciones de sociabilidad. Para el mismo Enrique, como para Amaya o Antonio, divorciados o solteros, el cultivo de la amistad fuera de las horas de viaje era más intensa, llegando en varias ocasiones a organizar conjuntamente sus vacaciones. Con todo, el núcleo completo, más familiares directos, venían organizando varias veces al año salidas de fin de semana y comidas, bajo el denominador común de la pertenencia (directa o indirecta) “al grupo del tren”.

De la metrópolis barcelonesa a la metápolis hipermoderna

En el caso que estamos analizando, la *etnografía del commuting* nos remite, inevitablemente, a una escala regional que, siguiendo la terminología impuesta desde hace años por urbanistas y geógrafos, denominaremos Región Metropolitana de Barcelona^[2]. Hay que señalar, con todo, que nos situamos a una escala, digamos intermedia, en relación con lo que son los itinerarios de movilidad, cada vez más habituales, por parte de ciertos sectores sociales y

profesionales. Al commuting cotidiano entre Tarragona y Barcelona, hay que añadir otras formas de commuting a más larga distancia que, tomando como referencia la Región Metropolitana de Barcelona, se dirigen hacia las regiones metropolitanas de Madrid y de Valencia, siguiendo las líneas ferroviarias del AVE y del Euromed. En esta misma categoría entraría la línea, hoy en declive, del Puente Aéreo entre Madrid y Barcelona. Todo ello sin descartar los flujos cada vez más asiduos, por parte de sectores más elitistas, con dirección a París, Londres, Bruselas, Frankfurt, Nueva York y otros destinos transnacionales.

Como observamos en el siguiente mapa, la Región Metropolitana de Barcelona, en sentido estricto, abarca 7 comarcas: Alt Penedès, Baix Llobregat, Barcelonès, Garraf, Maresme, Vallès Occidental y Vallès Oriental. Su extensión total es de 3.236 km² y posee en 2010 una población total de 5.012.961 habitantes, distribuidos en 164 municipios[3].

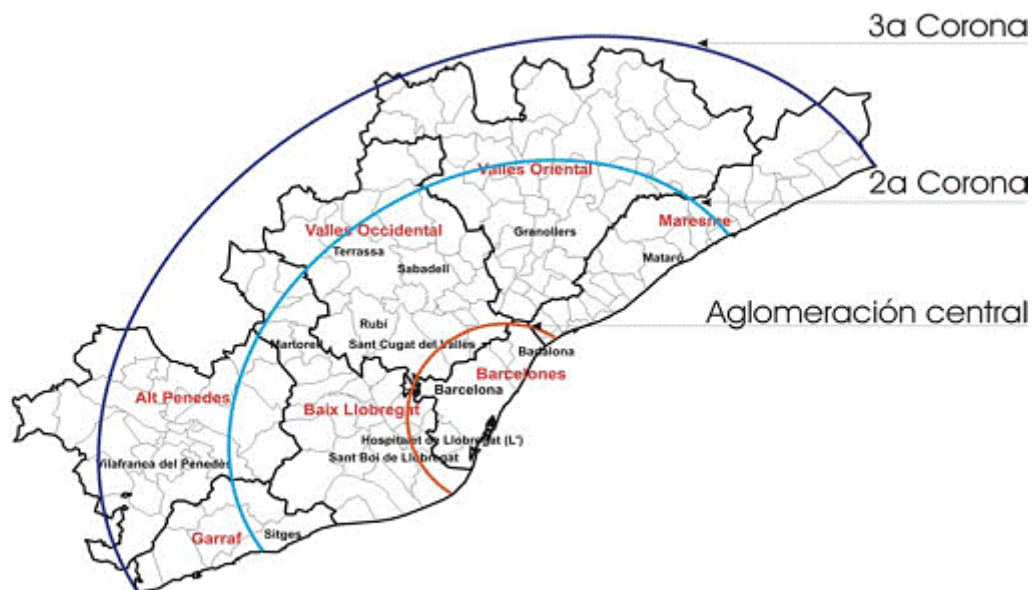


Figura 1. El territorio de la RMB. División comarcal y coronas metropolitanas

El uso que hacemos en este trabajo de la RMB es laxo y no se atiene a la actual delimitación oficial, ya que se amplía a 4 comarcas más, que siguen la línea de costa. Por el norte incluye a la comarca de La Selva, ya que la denominada “línea del Maresme” de Renfe (Línea 1 de cercanías) llega hasta Massanet de la Selva. Por el sur, siguiendo la línea férrea de la costa, encontramos tras El Garraf, las comarcas del Baix Penedès, el Tarragonès y el

Baix Camp. La línea 2 de cercanías de Renfe une Barcelona con Sant Vicenç de Calders (Baix Penedès), quedando fuera de este servicio de proximidad las poblaciones costeras de las comarcas del Tarragonès y del Baix Camp. Éstas, sin embargo, están articuladas entre sí por la línea de cercanías de Tarragona, que conecta Sant Vicenç de Calders con Salou y Cambrils. Además, los trenes regionales que conectan Barcelona con el área de Tarragona tienen una mayor frecuencia debido a la demanda de transporte con dirección a Port Aventura. Nuestra RMB ampliada (RMB-A) consta, pues de un total de 5.723.942 habitantes (76,2 por ciento de la población catalana) y de una extensión de 5.543 km² (17,4 por ciento de la extensión total)[4].

El proceso de metropolización de todo este vasto territorio, sobre todo costero, resulta sumamente complejo, pero existen algunos elementos explicativos principales. Por un lado, el carácter cambiante e inestable del mercado de trabajo, que es generador de vaivenes y traslados, debidos a las relocalizaciones empresariales o bien a los cambios de ocupación, que son cada vez más constantes en toda trayectoria laboral. Otro factor importante es la expulsión de población, sobre todo joven, desde los núcleos metropolitanos centrales hacia las periferias, debido a la creciente carestía del suelo urbano y de la vivienda. El tercer factor principal lo constituye el fenómeno de las segundas residencias, símbolo de estatus y, a la vez, forma de inversión o de ahorro, durante varios decenios, en la era de la burbuja inmobiliaria.

Tanto el municipio de Barcelona como las 6 ciudades más pobladas de la RMB, todas ellas situadas en la primera y segunda coronas metropolitanas, pierden peso demográfico progresivamente en beneficio de poblaciones más pequeñas y alejadas de la conurbación principal. La demógrafa catalana Isabel Pujadas lo sintetiza muy bien en un estudio sobre la movilidad residencial de la RMB. Reproducimos una tabla de este estudio que permite visualizar el fenómeno:

Cuadro 1.
Distribución de los municipios de la RMB por tamaños y población

Tamaño de población	nº municipios	Población 1960		Población 2001	
		total	%	total	%
>1.500.000	1	1.526.550	60,4	1.503.884	34,3
100.000-300.000	6	484.600	19,18	1.021.768	23,3
50.000-100.000	9	98.263	3,89	444.983	12,7
10.000-50.000	44	281.575	11,14	1.004.272	21,2
2.000-10.000	61	103.454	4,09	353.927	5,6
<2.000	43	32.805	1,3	61.556	0,9
TOTAL	164	2.527.247	100	4.390.390	100

Fuente: Pujadas (2005: 2)

Podemos observar cómo los 7 municipios principales, que se acercaban al 80 por ciento de la población total de la RMB en 1960 no llegan al 58 por ciento en 2001. Por su lado, los municipios situados entre los 2.000 y los 100.000 habitantes han absorbido ese 20 por ciento largo de diáspora hacia las periferias suburbanas, situadas en la segunda y tercera coronas. Este fenómeno es conocido bajo diferentes denominaciones: desurbanización, descentralización, ciudad difusa, ciudad de baja densidad o *metápolis*[5], y consiste, como hemos visto, en que las ciudades de mayor tamaño tienen crecimientos negativos y, contrariamente, las de menor tamaño, las menos densas y más alejadas de los centros urbanos crecen a mayor velocidad[6].

Como es constatable en toda la literatura sobre movilidad pendular, los desplazamientos cotidianos de la población no se dan en un único sentido, desde la periferia hacia los centros metropolitanos, sino también desde los centros hacia las periferias, así como entre periferias. A los desplazamientos laborales (o por motivo de estudio), regulares y cotidianos, hay que sumar otro tipo de movilidad comercial, lúdica o de búsqueda de servicios especializados que suelen ubicarse en las ciudades capitales o en sus alrededores.

Los datos más recientes y completos sobre movilidad dentro de la RMB datan de 2005 y quedan sintetizados en el cuadro 2.

Cuadro 2.
Encuesta de movilidad en día laborable (Barcelona y Región Metropolitana)

Desplazamiento	Total	Barcelona	Resto 1ª Corona	Resto RMB	Fuera RMB
TOTAL	12.116.733	4.537.656	2.712.410	4.764.813	101.854
Barcelona	4.550.001	3.704.469	504.831	316.227	24.474
Resto 1ª Corona	2.710.787	501.893	2.006.738	190.628	11.528
Resto RMB	4.755.585	312.201	186.454	4.208.694	48.236
Fuera RMB	100.360	19.093	14.387	49.264	17.616

Fuente: Instituto de Estudios Regionales y Metropolitanos

Son detectables varios fenómenos interesantes en estas cifras. El primero es que una mayoría de desplazamientos son de corta distancia, ya que se producen en el interior de cada unidad territorial. Así el 81 por ciento de los desplazamientos de los barceloneses se producen dentro de la ciudad. Lo mismo podemos decir del 74 por ciento dentro de la primera corona y del 88 por ciento dentro de la segunda corona[7]. Otro fenómeno interesante es que los desplazamientos que tienen su origen fuera de la RMB se dirigen en casi un 50 por ciento a localidades situadas en la segunda corona y menos del 20 por ciento a la capital. Esto nos habla del proceso de deslocalización empresarial y, sobre todo, fabril, que se ubica lejos de la ciudad principal.

Finalmente, es observable la mayor dependencia que los habitantes de la primera corona tienen de la capital, por comparación a la mayor autonomía de los residentes en la segunda corona, verdadero ámbito que justifica la denominación de metápolis.

El concepto de metápolis fue propuesto en 1995 por el sociólogo y urbanista francés François Ascher. Con él se refiere al conjunto de fenómenos urbanos que, sobrepasando la escala de un gran centro metropolitano, se desligan de cualquier soporte territorial estable o definido para organizarse en forma de redes de interconexión tangibles (medios de transporte) e intangibles (medios de comunicación). La metápolis está constituida por todos aquellos fenómenos de espacialidad difusa y conexión reticular, que tributan o son deudores de la gran metrópolis en términos de energía, recursos materiales, fuerza de trabajo, servicios específicos o provisión de ocio y de hábitat, garantizando su funcionamiento cotidiano. El año 2003, en la Bienal de Arquitectura de Rotterdam, el autor vinculaba el concepto de metápolis al de hiper-lugar:

La sociedad hipermoderna y su estructura de hipertexto generan hiperlugares. Estos hiperlugares son ante todo espacios de “n” dimensiones; lugares donde, si las personas quieren, pueden casi simultáneamente llevar a cabo actividades diferentes en múltiples campos sociales, con las personas con las que ellos han elegido estar, física o virtualmente presentes. El hiperlugar es un espacio potencial, con múltiples dimensiones físicas y sociales, que ofrece a los individuos opciones prácticas y relacionales. (Ascher, 2005: 16).

Aplicando esta concepción de metápolis al caso de la RMB, observamos que, si bien existe un cierto orden y jerarquía espacial (con un centro, varios subcentros y periferias de diferente naturaleza), la creciente multipolaridad de este gran continuo urbanizado marca direcciones en los flujos de intercambio no del todo previsibles y en situación de cambio permanente, así como la aparición de nuevos focos territoriales de nueva centralidad.

Desarraigo, (multi-)localizaciones y construcción identitaria en la ciudad porosa

“Analizar acontecimientos y estructuras de la ciudad en la perspectiva de los viajes, hace pensar cuánto de lo que ocurre al vivir en una megalópolis puede ser entendido como partidas, llegadas y tránsitos. La diversidad de estas experiencias, y los intercambios y confrontaciones entre ellas que los viajeros metropolitanos hacen posible, ayuda a concebir los múltiples modos de ser cosmopolita que ofrecen las sociedades. La ciudad como condensación de la multiculturalidad contemporánea; el viaje, los ilimitados viajes, como vías hacia una comprensión de lo que significa vivir a la vez entre lo propio y lo ajeno, lo inmediato y lo lejano” (García Canclini, 1996: 37).

La ciudad actual (desde las grandes metrópolis hasta las ciudades medias) constituye un agregado socio-espacial poroso, discontinuo y sin fronteras. Cada ciudad debe ser entendida en términos relacionales, por el lugar que ocupa en un sistema reticular, y, al mismo tiempo, toda ciudad posee una jerarquía por el volumen y la naturaleza de los flujos humanos y materiales de la que es origen o destino. Los lugares, hoy, no pueden ser caracterizados en sí mismos, si no por relación a otros [8]. Esta realidad constituye la premisa

esencial para aproximarse al concepto de ciudad porosa. Una ciudad que tan solo tiene definido su perímetro administrativamente, pero que es permeable a una infinidad de flujos, influencias y dependencias en el marco de sus conexiones globales y, a la vez, que se va vaciando de ciudadanos y de funciones, a medida que sus excrecencias metastásicas van creciendo por doquier en los confines de sus antiguos hinterland metropolitanos[9].

La ciudad compacta y delimitada, entendida como el modelo (tal vez idealizado) de urbanismo europeo, ha sido nuestro referente hasta hace bien poco tiempo. Sin embargo, hoy en día parece irse instalando como realidad en nuestra experiencia cotidiana lo que venía siendo un contra-modelo, una ciudad caótica, sin espacio público, sin referentes comunitarios, territorio del anonimato en donde, como sucedía en la película Blade Runner, es imposible diferenciar al replicante del humano, la ficción de la realidad, el verdadero urbanismo del parque temático[10].

La imagen paradigmática de esta nueva realidad suburbana es, con toda seguridad Los Ángeles, hecha de trozos y remiendos, como sugiere Amendola:

“Se habla así de la ciudad bricolage, ciudad débil como sistema indeterminado, anárquico y caótico de signos, de ciudad porosa, discontinua, fragmentaria, episódica e incoherente en la que el caos y el azar marcan las relaciones entre el sujeto y su entorno. Al lugar como cualidad central le ha sustituido el no-lugar de la metrópolis difusa y de la ciudad inmaterial de redes, máximo exponente de la supra-modernidad”[11].

Desde que a inicios de los años 70, autores como Alain Touraine y Daniel Bell empezaron a hablar de la sociedad posindustrial, científicos sociales y urbanistas no han dejado de buscar metáforas y conceptos para intentar construir un modelo descriptivo y analítico, que nos acerque a la naturaleza de las nuevas dinámicas y procesos metropolitanos[12]. De Mattos sintetiza así este esfuerzo:

“Denominaciones como ciudad *informacional* (Castells), *ciudad global* (Sassen), *metápolis* (Ascher), *ciudad posfordista* (Dematteis), *postmetrópolis* (Soja), *ciudades en globalización* (Marcuse y van Kempen), entre otras muchas otras, documentan los esfuerzos que se vienen desarrollando en pos de la identificación de las tendencias que estarían marcando el tránsito hacia la ciudad del futuro y de aprehender los rasgos y la conformación morfológica que la caracterizarían”[13].

Desde la perspectiva de la antropología urbana interesa, sobre todo, analizar el impacto de estas nuevas lógicas y realidades sobre el comportamiento cotidiano y sobre la manera como los sujetos construyen sus identidades sociales y de lugar. Autores como Sennett y Bauman han insistido en el carácter flexible y líquido que predomina hoy en la identidad de las personas. Para Sennett el nuevo capitalismo demanda individuos que puedan desprenderse fácilmente del pasado, tal como el consumidor ávido por lo nuevo desecha con agilidad lo viejo; esto es, una persona sin memoria ni lealtades que lo ligen a un territorio, a un lugar concreto[14]. Bauman, en

una línea similar, habla de personas sin proyecto personal a largo plazo, dispuestas a empezar desde cero en cualquier momento[15].

En Cataluña, como en España, hasta hace poco más de cincuenta años, la mayoría de obreros, asalariados y sectores medios que habitaban las ciudades, practicaban una movilidad cotidiana bastante reducida. En una ciudad como Barcelona la mayoría de la población se desplazaba a sus lugares de trabajo a pie, en tranvía o autobús y en metro. El porcentaje de uso de los vehículos privados era muy escaso. La escala de los desplazamientos no superaba por término medio los 10 km. Los casos de desplazamiento diario interurbano no iban más allá de los agregados metropolitanos, esto es, de los municipios conurbados de la primera corona metropolitana y, mucho más raramente, de la segunda corona[16].

En los últimos decenios esta realidad ha cambiado de manera drástica. La discontinuidad de las trayectorias laborales, que suponen cambios de ocupación constantes, junto a los valores asociados al estilo de vida nómada de la metápolis son generadores de una movilidad creciente y a distancias cada vez mayores. El caso, ya presentado de Enrique, nos habla de un transitar diario que se desarrolla entre tres municipios, el de su residencia, Tarragona (donde va al gimnasio diariamente y donde compra y realiza actividades de ocio los fines de semana) y Barcelona, donde se halla su lugar de trabajo. Entre los estudiantes universitarios de la RMB-A suelen combinarse en su transitar diario 4 y hasta 5 cambios de municipio: los lugares donde viven, donde estudian, donde trabajan (algunos) a tiempo parcial, donde se encuentran con los amigos. La sociabilidad de lugar, marcada por la vecindad y por la proximidad residencial ha ido cediendo paso a este deambular *flâneur* entre localizaciones que no llegan a ser lugares, porque están muy poco cargados referencialmente. Constituyen ubicaciones planas, neutras y monofuncionales donde se ubican servicios y equipamientos que se “usan”, no son lugares en sí mismos y no son (o tienden a no ser) generadores de discurso, de apropiación, de identificación o de pertenencia.

Lo paradójico de esta nueva realidad es que los lugares se deslizan hacia esos nuevos espacios del anonimato que hace años Augé denominó “no lugares”[17]. Pero, al mismo tiempo, observamos cómo ese déficit estructural de arraigo local (multifuncional) va siendo substituido por otras formas de sociabilidad, generadoras, no de arraigo, pero sí de redes sociales integradoras, como es el caso de la plataforma móvil del ferrocarril[18]. En ausencia de otros referentes sociales, de tipo vecinal, los otros commuters se constituyen en el referente emocional y social de muchos individuos. Claro está, estos adictos al transporte público, poseedores de esta actitud abierta a la comunicación, y a una sociabilidad generadora de lazos personales, constituyen algo así como posturbanitas resistentes, frente a las actitudes frías y *blasé* del metapólico arquetípico. Este último, no suele ser usuario del

transporte público, sino del coche particular y su transitar diario está vacío de esta opción de invertir el tiempo de los viajes de manera relacional o social, como la que observamos en el grupo de usuarios del ferrocarril.

Aproximación a las prácticas de movilidad del profesorado de la URV residente en el área de Barcelona

De todos modos, y para evitar caer en idealizaciones o simplificaciones respecto a la naturaleza de las actitudes de los usuarios del transporte público, nos ha parecido necesario buscar una sustentación empírica que, aunque incipiente, sirva para matizar o corregir la tentación de constituir a Enrique y a su “grupo del tren” en una nueva categoría social[19]. Para ello hemos recogido y analizado un cuestionario, administrado telemáticamente entre compañeros de las Facultades de Letras y Ciencias Jurídicas de nuestra universidad[20]. En el momento de elaborar el artículo hemos podido incorporar los resultados de 15 cuestionarios de los 22 que enviamos a estos profesores de la URV que practican el commuting entre Barcelona o alrededores (lugar de residencia) y Tarragona (lugar de trabajo)[21]. Los resultados, que no pretenden ser representativos de ningún universo, resultan altamente significativos y nos dan luz sobre las vivencias de un colectivo que, de media, hace más de 15 años que realiza en tren el trayecto entre ambas ciudades[22].

Lo que impulsó a la mayoría de los profesores a elegir el ferrocarril como medio de transporte fue una mezcla de factores: bajo costo, confortabilidad (que se ha ido degradando con el tiempo), practicar la sociabilidad y poder “hacer cosas” durante el viaje[23]. En contraste manifiesto con la actitud y los motivos de Enrique y su grupo, el grupo de docentes prefieren viajar solos, porque prefieren “aprovechar” el tiempo trabajando, aunque, en general, no rehúyen la compañía, salvo alguna presencia incómoda. Los que manifiestan su preferencia por la soledad, igual que aquellos que no buscan la compañía, tienden en general a no rehuirla tampoco.

Aunque suele ocurrir que cuando necesitas trabajar te encuentres a alguien y acabes charlando y que cuando te gustaría una buena conversación estés solo. (C-6)[24].

Si uno puede desarrollar aquellas actividades que le gusta hacer en el tren, se puede considerar que el tiempo de viaje es un tiempo ganado. La precariedad del servicio ferroviario, los retrasos y la escasez de asientos hacen que la experiencia de viajar constituya un problema y que se considere tiempo perdido. Las actividades y preferencias marcadas por nuestros informantes en la parte cuantitativa del cuestionario arrojan estos resultados: leer (31 por ciento), descansar (18 por ciento), oír música (15 por ciento), charlar (14 por ciento), trabajar (12 por ciento), Mirar el paisaje (7 por ciento), pensar (2 por ciento) y observar a la gente (1 por ciento).

Un aspecto interesante, dadas las características del grupo analizado, docentes y miembros de una misma institución, es ver hasta qué punto las relaciones informales de “sociabilidad ferroviaria” marcan o no algún tipo de afinidad en términos institucionales. A pesar de que la mayoría afirma que los temas de conversación durante los viajes son personales o tienen que ver con temas culturales o de actualidad, un tercio de ellos reconoce que las cuestiones laborales y los debates en clave universitaria ocupan, muchas veces, un espacio central:

... desde la situación del mundo a las últimas tonterías que se nos ocurren, hablamos de casi todo; pero sí es cierto que, en bastantes ocasiones salen temas de trabajo (hubo una época que, en broma, decíamos de presentar una candidatura al rectorado los del “lobby del tren”, pues había gente de Letras, de Jurídicas, de Medicina, de Ingenieros...); y también temas personales (salud, hijos, viviendas, etc.) (C-11).

A la pregunta de si la sociabilidad que practican puede servir de base para relaciones personales más estrechas, que lleguen a derivar en relación de amistad, la mayoría afirma que estas relaciones dejan poco y que constituyen vínculos personales especiales, aunque son muy pocos los que afirman que deriven, *stricto sensu*, en relaciones de amistad, si no se apoyan en otros contextos o en afinidades singulares:

Sí. Mantienes una cordialidad y una preocupación por el que no asiste un día, o cuando hace mucho tiempo que no ves a alguien. Preguntas por el/ ella. Nos interesamos por el compañero de viaje. ¿Hasta qué punto esta sociabilidad ocupa un lugar significativo junto a otras formas de relación interpersonal? Es importante en la medida en que es parte de tu cotidianidad, de tus escenarios de relación. (C-2).

Son compañeros especiales, más que verdaderos amigos. Los que para mí son mis compañeros-amigos no lo son tanto por coincidir en el tren, sino por compartir ideas/proyectos/salidas. Y de estos hay muy pocos. (C-7).

Tal como he explicado, el contacto frecuente, y la conversación diaria, permitió un acercamiento que se fue acrecentando con el tiempo y entre algunos de nosotros se consolidó una verdadera amistad. (C-14).

Entre los commuters más veteranos se destaca como, junto a las relaciones más intensas y de larga duración, también existe espacio para relaciones más efímeras, basadas en el mutuo reconocimiento, que se centra casi siempre en su calidad de usuarios de un servicio público cada vez más precarizado. Esta situación es generadora de complicidad e identificación:

Pues sí, hay algunos otros habituales que no son de la URV con los que nos saludamos, a veces charlamos, cuando los trenes funcionan mal el “comité de cabreo” se establece sobre este grupo amplio de habituales... Es una lástima que en el trayecto de Tarragona no se ha logrado establecer una “red de resistencias” tan sólida como en la de Girona, que ha logrado sus cosas. (C-11).

A veces con personas que conoces de tanto transitar el mismo destino. Si duermes te avisa que has llegado, porque conoce que tú bajas en la estación tal o cual. También se produce mucha interacción cuando hay averías o retrasos. Contra RENFE, mejor juntos. (C-2).

Casi tres cuartas partes de nuestros colegas viajeros no se plantea, ni a corto ni a medio plazo, cambiar su rutina ferroviaria, aún a pesar de los inconvenientes señalados. Se trata de un commuting de largo aliento, no de situaciones de

provisionalidad en que la localización del trabajo o de la vivienda se vaya a modificar. Solamente uno de los entrevistados señala su deseo de alternar los viajes con su mayor permanencia en la ciudad donde trabaja:

Me planteo viajar menos y quedarme más días a dormir en Tarragona. Como ello aumenta los costos y disminuye el tiempo dedicado a desplazamientos, también intentaré aumentar la proporción de viajes en tren, para compensar (C-3).

Hay un conjunto interesante de saberes y de habilidades que se desarrollan en el commuter, que no podemos presentar aquí, salvo las referencias de uno de nuestros informantes, que sintetiza muy bien el saber estar que requiere una situación prolongada de vida ferroviaria:

Los que usamos regularmente el tren hemos desarrollado unos hábitos particulares. Explico algunos: así sabemos colocarnos siempre bien en el andén para subir los primeros al tren. Sabemos donde va a quedar generalmente la puerta y nos colocamos para ser los primeros en subir. Esto es importante saberlo, porque así evitas en ocasiones quedarte de pie. También sabemos colocar nuestras cosas en el asiento de tal manera que, sin ser descorteses, incentivamos a que la gente se siente en otro sitio y así podemos quedar nosotros solos con dos asientos. Se diría que los habituales somos muy buenos marcando el territorio, bien sea con la cartera, el periódico.....todo parece que está allí por descuido pero no. Hay que evitar horarios conflictivos. Por ejemplo el último [tren] que va de Tarragona a Barcelona a las 21,30 es de este tipo. Es aún mucho más conflictivo si es verano y si estamos en vacaciones. Empieza a subir gente borracha, colocados, colgados y los de seguridad y el revisor desaparecen. A veces creo que ha desaparecido hasta el conductor. También hacia junio hay que evitar los horarios de Port Aventura, ya que se llena de adolescentes que se ponen muy pesados. Es conveniente también no sentarse al lado de algún grupo ya que con el ruido del tren se van animando y cada vez hablan más alto. (C-8).

Concluyendo por ahora

Como sugiere nuestro último informante, al señalar que “los habituales somos muy buenos marcando el territorio”, queda incólume aún en los tiempos de la sobremodernidad la necesidad de arraigo de las personas, la necesidad de pertenecer a un lugar, a un grupo. En el caso que hemos presentado se produce un fenómeno que podemos calificar de territorialidades móviles. Este territorialismo, con sus juegos de apropiación y de privatización de lo público (incluyendo los espacios móviles del ferrocarril) ya fueron motivo de brillante reflexión por parte del ensayista alemán H. M. Enzensberger[25], al mostrarnos en su metáfora del tren la manera como se ocupa un territorio público y se privatiza. Su descripción coincide plenamente con la descripción de nuestro informante. Apropiarse de estos espacios móviles constituye un espejismo y, a la vez, un mecanismo de compensación por los procesos de expropiación territorial que el patológico crecimiento de la mancha de cemento ha producido entre los antiguos urbanitas, arraigados e identificados con territorialidades reales, de lugar, poseedoras de memoria y de historia[26].

Los diferentes modelos y ritmos en la suburbanización de las ciudades, analizadas por Dematteis[27], bien en América, bien en Europa, nos señalan, en la línea sugerida por Garreau en su *Edge City*[28], cómo se vive y cuáles son las nuevas morfologías de vida (pseudo-)urbana en la nueva frontera de

las ciudades. Estos nuevos habitantes del suburbio interminable de las nuevas regiones metropolitanas son los nuevos *frontiermen* y *frontierwomen* que nos remiten a la épica conquista del Oeste americano, movidos en este caso por unas pautas de consumo poco exigentes y estrictas a la hora de distinguir entre los originales y las copias o simulacros de vida urbana que se ofrecen en estos enclaves. Este *no man's land* territorial se dulcifica de alguna manera en Europa, por cuanto esta mancha suburbializadora tiende a alinearse siguiendo las líneas ferroviarias. La velocidad de las diferentes líneas férreas marca el alcance y la distancia de estos nuevos enclaves habitados en relación con sus referentes metropolitanos y cosmopolitas. Mientras las líneas férreas convencionales marcan radios de 100 a 150 Km., las líneas del AVE permiten la delimitación de hinterlands metropolitanos de hasta 500 Km., como es el caso del corredor abierto en la línea Madrid-Sevilla, que ha revitalizado y, a la vez, sucursalizado ciudades como Puertollano o Ciudad Real, además de Guadalajara. Éste es, también, el caso estudiado por Meissonnier[29] en su trabajo sobre el commuting entre Paris y Rouen.

En su *City of Quartz*, Mike Davies nos mostraba cómo se puede vislumbrar el futuro de Los Ángeles aplicándonos al examen de uno de sus suburbios[30]. Nuestro intento, que es paralelo, ha pretendido mostrar cuáles pueden ser las implicaciones para la vida de las personas de esta nueva escala de movilidad que exigen el mercado de trabajo, el mercado de la vivienda y los nuevos modelos hegemónicos de urbanismo difuso y policéntrico. Este ensayo constituye una primera aproximación a un objeto de estudio que consideramos relevante científicamente y necesario en términos de crítica ciudadana. Espero y deseo encontrar colaboraciones y complicidades para seguir desarrollándolo, más allá de fronteras disciplinarias estrechas.

Notas

[1] Hivert y Orfeuil, 1989; Lyons y Urry, 2005; Meissonnier, 2001, 2004; Segalen, 1990; Schwanen y Dijst, 2002; Urry, 2006.

[2] Pujadas, 2005; Roca y Fullaondo, 2004; Serra, 2003.

[3] La población total de Catalunya en 2010 era de 7.512.381 y la extensión territorial de 31.895 km². Esto supone que la RMB alberga en un 10,1 por ciento del territorio al 66,7 por ciento de la población total.

[4] Si añadiésemos a nuestra RMB-A las cuatro comarcas costeras que han quedado fuera de nuestro recuento (Alt Empordà, Baix Empordà, Baix Ebre y Montsià), que suponen un total de 428.038 habitantes más, constataríamos como el 82 por ciento de la población catalana se concentra en la costa y en los municipios de las comarcas más cercanas a la capital, esto, es menos de un tercio del territorio. Y esto, dejando fuera del recuento poblacional a dos capitales de provincia, como Lleida y Girona con sus respectivas conurbaciones.

[5] Ascher, 1995.

[6] Pujadas, 2005.

[7] Desconocemos, sin embargo, cuál es el porcentaje de desplazamientos intraurbanos e interurbanos dentro de cada corona.

[8] Esta perspectiva relacional es la que viene defendiendo Hannerz (1998) desde hace años. También Anthony Leeds (1994) defendía la idea de que la sociedad urbana englobaba la rural, constituyendo ambas un continuum dentro de un sistema reticular.

[9] Esta imagen biologicista de la ciudad porosa y de sus extensiones suburbanas, en términos de proceso cancerígeno o metastático, es cada vez más frecuente. Ascher (1995) es uno de los primeros en utilizar esta metáfora y muy posiblemente su neologismo metápolis tiene este origen etimológico, como *ciudad metastásica*.

[10] Abuín, 2006.

[11] Améndola, 2000.

[12] Touraine, 1971; Bell, 1991.

[13] De Mattos, 2001.

[14] Sennett, 2006.

[15] Bauman, 2006.

[16] El análisis de Joan Busquets (1992) o Rueda (1996) para el caso de Barcelona, como el de Coulomb (2008) o Nivón (2003) para el caso de México o el de Anstein (2001) para el caso de Buenos Aires, nos muestran la insostenibilidad del modelo de ciudad difusa frente al modelo mediterráneo (y latinoamericano) de ciudad compacta. Esta nueva ciudad es insostenible medioambientalmente y los problemas de accesibilidad parecen irresolubles.

[17] Augé, 1993.

[18] Y, también, el caso de las redes sociales, mediante Internet o mediante los teléfonos móviles, cuyo uso (especialmente entre la población juvenil) tiene una orientación hacia una forma nueva de sociabilidad virtual, impensable en la época de los teléfonos fijos.

[19] El trabajo etnográfico con Enrique y el resto de miembros de su grupo de sociabilidad ferroviaria se realizó a lo largo del curso 2005-2006. Realicé con ellos 11 desplazamientos en ferrocarril, participando en sus conversaciones y entrevistándolos a todos informalmente. Con Enrique tuve tres sesiones de entrevista fuera del contexto de los viajes.

[20] Se trata de una encuesta preliminar en la que seleccionamos a aquellos profesores que podían considerarse *commuters stricto sensu*. El criterio fue seleccionar a personas que llevaran realizando estos desplazamientos cotidianos 10 años o más. En total, entre el profesorado de las dos facultades mencionadas existen 38 personas que, trabajando en la URV, viven en Barcelona o en sus alrededores. Esta cifra representa aproximadamente el 10 por ciento del total de profesorado de ambos centros.

[21] El cuestionario se compone de dos partes. En la primera se registran datos objetivos, que tienen que ver con el perfil personal, con los datos sobre transporte y los medios utilizados, personas con las que se viaja y actividades que se desarrollan durante los desplazamientos. En la segunda parte se pide a las personas opinar sobre diez aspectos relacionados con sus desplazamientos: el significado del viaje como tiempo "ganado" o "perdido", "personal", los motivos para la selección del medio de transporte, la manera de "llenar" el tiempo de viaje y el papel de la sociabilidad con los compañeros. Finalmente, se le

pide a cada informante que nos profundice sobre el tema del commuting como rasgo definidor de su estilo de vida y si cada uno de ellos tiene pensada alguna estrategia para evitar este tipo de movilidad cotidiana.

[22] Otros datos sobre el perfil de la muestra son: 51 años de edad media, 65 por ciento hombres, 12,5 viajes de ida y vuelta al mes como media, y unas 27 horas empleadas en los desplazamientos, mensualmente. Dos terceras partes usan siempre el tren y el resto combina coche y tren. Solamente una persona usa exclusivamente el coche particular desde hace cinco años, debido a lo mal comunicado de su actual residencia, ubicada en la segunda corona metropolitana de Barcelona.

[23] Muchos de los entrevistados se quejan de la progresiva degradación de los servicios de Renfe de media distancia: impuntualidad, aglomeración, suciedad, ruidos (la línea se ha vuelto más popular). La situación se vuelve insoportable cuando empieza la época turística y los turistas de extracción más popular viajan constantemente en esta línea.

[24] Hemos numerado los cuestionarios del 1 al 15, en donde C-1 es el primero y C-15 es el último.

[25] Enzensberger, 1992.

[26] Rémy, 1996; Tarrus, 2000.

[27] Dematteis, 1997.

[28] Garreau, 1991.

[29] Mesissonnier, 2001, 2004.

[30] Davies, 1992.

Bibliografía

ABUÍN, Anxo. *Entre la hipertextualidad y la performance en la era electrónica*, Valencia, Tirant Lo Blanc. 2006.

AMENDOLA, Giandomenico. *La ciudad postmoderna*. Madrid, Celeste Ediciones. 2000.

ANSTEIN, Luís. Estructura urbana y accesibilidad social a servicios de transporte: el caso del aglomerado de Buenos Aires”, *VI Congreso Internacional del CLAD sobre Reforma del Estado y se la Administración Pública* Buenos Aires, 2001.

ASCHER, François. Ciudades con velocidad y movilidad múltiples: un desafío para los arquitectos, urbanistas y políticos, *ARQ, Lecturas, Readings*, 2005, n° 60, p. 10-19.

AUGÉ, Marc. *Los “no lugares: espacios del anonimato. Una antropología de la sobremodernidad*. Barcelona, Gedisa. 1993.

BAUMAN, Zygmunt. *Vida Líquida*. Barcelona: Paidós, 2006.

BELL, Daniel. El advenimiento de la sociedad post-industrial. Madrid, Alianza. 1991.

BUSQUETS, Joan. *Barcelona. Evolución urbanística de una capital compacta*, Madrid, Mapfre, 1992.

COULOMB, René. Sustentabilidad de la centralidad urbana e histórica. Una reflexión desde el centro histórico de la Ciudad de México. *Quivera*, 2008, vol.10, n° 2, p. 29-49.

DAVIES, Mike. *City of Quartz. Excavating the Future in Los Angeles*, Nueva York, Vintage Book, 1992.

DE MATTOS, Carlos A. Metropolización y suburbanización, *Eure*, vol. 27, núm. 80. 2001.

DEMATTEIS, Giuseppe. Suburbanización y periurbanización. Ciudades anglosajonas y ciudades latinas. In Monclús, F. J. (ed.): *La ciudad dispersa*, Barcelona: Centre de Cultura Contemporània, 1997, p. 17-34.

ENZENSBERGER, Hans M. *La gran migración*, Barcelona, Anagrama, 1992.

GARCIA CANCLINI, N.; CASTELLANOS, A.; ROSAS MANTECON, A. *La ciudad de los viajeros. Travesías e imaginarios urbanos: México 1940-2000*. México, Grijalbo, 1996.

GARREAU, Joel. *Edge city. Life on the new frontier*, Nueva York, Doubleday, 1991.

GUTIÉRREZ, Andrea. Movilidad, transporte y acceso: una renovación aplicada al ordenamiento territorial. *Scripta Nova*. [En línea]. Barcelona: Universidad de Barcelona, 2010, vol. XIV, núm. 331. <<http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-331/sn-331-86.htm>>. [28 de enero de 2011]. ISSN 1138-9788.

HANNERZ, Ulf. *Conexiones transnacionales. Cultura, gente, lugares*, Madrid, Càtedra. 1998.

HIVERT, L; ORFEUIL, J. P. Les déplacements domicile-travail , In *Un milliard de déplacements par semaine. La mobilité des français*, Paris, La documentation française, 1989, p. 103-118.

LEEDS, Anthony. *Cities, classes, and the social order*. Ithaca, Cornell University Press (recopilación editada por Roger Sanjek). 1994.

LYONS, G.; URRY, J. Travel time use in the information age. *Transportation Research, Part A*, 2005, n° 39, p. 257–276.

MEISSONNIER, Joël. Typologie des abonnés des transports ferroviaires se déplaçant quotidiennement sur de longues distances. *Recherche Transports Sécurité*, 2004, n° 82, p. 1-29.

MEISSONNIER, Joël. *Provinciliens. Les voyageurs du quotidien, entre capitale et province*. París, L'Harmattan. 2001.

NIVÓN, Eduardo. Las contradicciones de la ciudad difusa. *Alteridades*, 2003, vol. 13, n° 26, p. 15-33.

PUJADAS, Isabel. De la ciudad compacta a la ciudad dispersa: movilidad residencial en la Región Metropolitana de Barcelona, 1982-2000. In *.XXV International Population Conference*, Tours, 2005. [En línea]. <<http://iussp2005.princeton.edu/download.aspx?submissionId=50809>> [29 de enero de 2011].

RÉMIY, Jean. Mobilités et ancrages: vers une autre définition de la ville. In Hirschhorn, M. ; Berthelot, J.M. (eds.), *Mobilités et ancrages, vers une nouveau mode de spatialisation?*. Paris, l'Harmattan, 1996.

ROCA, J; FULLAONDO, A. Análisis de la distribución territorial de la inmigración extranjera en la Región Metropolitana de Barcelona. In *IV Congreso sobre la Inmigración en España*, Girona, 2004, 17 p.

RUEDA, Salvador. La ciudad compacta y diversa frente a la conurbación difusa. In *Primer Catálogo español de buenas prácticas*, Madrid, Ministerio de Obras Públicas, Transporte y Medio Ambiente, 1996. [En línea] <<http://habitat.aq.upm.es/cs/p2/a009.html>>.

SABATINI, Francisco; Federico ARENAS y Andrés NÚÑEZ. Identidades territoriales en Chile: entre la globalización y el regionalismo. *Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*. [En línea]. Barcelona: Universidad de Barcelona, 1 de noviembre de 2011, vol. XV, nº 379. <<http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-379.htm>>.

SEGALEN, Martine. *Nanterriens*. Toulouse, Presses Universitaires du Mirail, 1990.

SENNETT, Richard. *La Cultura del Nuevo Capitalismo*. Barcelona: Anagrama, 2006.

SERRA, Josep (ed.). *El Territori metropolità de Barcelona. Dades bàsiques, evolució recent i perspectives*. Barcelona, Mancomunitat de Municipis de l'Àrea Metropolitana de Barcelona, 2003, 176 p.

SCHWANEN, T.; DIJST, M. Travel time ratios for visits to the workplace: the relationships between commuting time and work duration. *Transportation Research, Part A*, 2002, nº 36, p. 573-592.

SORKIN, Michael (ed.). *Variaciones sobre un parque temático. La nueva ciudad americana y el fin del espacio público*. Barcelona, Ed. Gustavo Gili, 2004.

TARRIUS, Alain. *Les nouveaux cosmopolitismes, mobilités – identités – territoires*. La Tour d'Aigues, Éditions de l'Aube, 2000.

TOURAINÉ, Alain. *La sociedad post-industrial*. Barcelona, Ariel, 1971.

URRY, John. Travelling times. *European Journal of Communication*, 2006, vol. 21, nº 3, p. 357-372.

© Copyright Joan J. Pujadas, 2012

© Copyright *Biblio3W*, 2012

Ficha bibliográfica:

PUJADAS, Joan J. Itinerarios metropolitanos: policentrismo, movilidad y trayectorias personales en la ciudad porosa. *Biblio 3W. Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales*. [En línea]. Barcelona: Universidad de Barcelona, 25 de marzo de 2012, Vol. XVII, nº 968. <<http://www.ub.es/geocrit/b3w-968.htm>>. [ISSN 1138-9796].