

Working Paper No. 95, 2026

“Zonas de contacto y fricción”

Convivialidad y desigualdad en el tránsito moderno
según Ezequiel Martínez Estrada

Wolfram Nitsch



**Mecila:
Working
Paper
Series**

The Mecila Working Paper Series is produced by:

The Maria Sibylla Merian Centre Conviviality-Inequality in Latin America (Mecila), Rua Morgado de Mateus, 615, São Paulo – SP, CEP 04015-051, Brazil.

Executive Editors: Sérgio Costa, Lateinamerika-Institut, Freie Universität Berlin, Germany
Joaquim Toledo Jr., Mecila, São Paulo, Brazil

Editing/Production: Gloria Chicote, Joaquim Toledo Jr., Paul Talcott, Lucas R. da Cunha

This working paper series is produced as part of the activities of the Maria Sibylla Merian Centre Conviviality-Inequality in Latin America (Mecila) funded by the German Federal Ministry of Education and Research (BMBF).

All working papers are available free of charge on the Centre website: <http://mecila.net>.

Printing of library and archival copies courtesy of the Ibero-Amerikanisches Institut, Stiftung Preußischer Kulturbesitz, Berlin, Germany.

Citation: Nitsch, Wolfram (2026): “Zonas de contacto y fricción”. Convivialidad y desigualdad en el tránsito moderno según Ezequiel Martínez Estrada”, *Mecila Working Paper Series*, No. 95, São Paulo: The Maria Sibylla Merian Centre Conviviality-Inequality in Latin America.

<http://dx.doi.org/10.46877/nitsch.2025.95>

Copyright for this edition:

© Wolfram Nitsch

This work is provided under a Creative Commons 4.0 Attribution-NonCommercial-NoDerivatives 4.0 International License (CC BY-NC-ND 4.0). The text of the license can be read at <https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/legalcode>.

The Maria Sibylla Merian Centre Conviviality-Inequality in Latin America cannot be held responsible for errors or any consequences arising from the use of information contained in this Working Paper; the views and opinions expressed are solely those of the author or authors and do not necessarily reflect those of the Maria Sibylla Merian Centre Conviviality-Inequality in Latin America, its research projects or sponsors.

Inclusion of a paper in the *Mecila Working Paper Series* does not constitute publication and should not limit publication (with permission of the copyright holder or holders) in any other venue.

Cover photo: © Nicolas Wasser

“Zonas de contacto y fricción”. Convivialidad y desigualdad en el tránsito moderno según Ezequiel Martínez Estrada

Wolfram Nitsch

Resumen

El artículo analiza el tránsito urbano e interurbano como un teatro privilegiado de la interdependencia social, donde convivialidad y desigualdad se articulan de forma visible, especialmente en las ciudades de América Latina. Desde una perspectiva socioantropológica y mediológica, las infraestructuras de movilidad —vehículos, paradas, estaciones y vías de circulación— se conciben como zonas de contacto atravesadas por relaciones de poder asimétricas, en las que interactúan actores humanos y actores técnicos. A partir de aportes de Georg Simmel, Norbert Elias, Ivan Illich, Bruno Latour y Roberto DaMatta, se examina cómo la motorización intensifica jerarquías y conflictos viales, transformando la calle en un espacio estratificado. El trabajo se centra en la literatura argentina para mostrar cómo ensayos y ficciones vehiculares tematizan el transporte como espacio compartido, observatorio móvil y dispositivo afectivo. El análisis de textos de Ezequiel Martínez Estrada y Elvio Gandolfo pone de relieve encuentros efímeros entre actores dispares y la tensión estructural entre movilidad moderna y desigualdad social.

Palabras clave: ficción vehicular | Elvio Gandolfo | Ezequiel Martínez Estrada

Sobre el autor

Wolfram Nitsch (Mecila Senior Fellow, 2025) obtuvo su doctorado y la *venia legendi* en la Ludwig-Maximilians-Universität München. Desde el año 2000 es profesor de literatura francesa y de literaturas hispánicas en la Universität zu Köln. Sus principales áreas de investigación incluyen la prosa francesa del siglo XX, la literatura del Siglo de Oro español y la narrativa argentina moderna, así como los estudios de medios, la antropología literaria y la teoría del espacio. Entre 2014 y 2018 dirigió un proyecto de investigación sobre los terrenos baldíos en el cine y la literatura modernos. Actualmente trabaja sobre las ficciones vehiculares en Francia y América Latina.

Contenido

1. Efectos sociales de la locomoción vehicular: ensayos y ficciones argentinas	1
2. <i>La cabeza de Goliat</i> : la ciudad moderna como “gran andén de tránsito”	5
3. “Un crimen sin recompensa”: el ómnibus como recinto de familiarización y explosión violenta	10
4. “En tránsito”: el andén como zona de contacto catastrófica	12
5. Bibliografía	15

1. Efectos sociales de la locomoción vehicular: ensayos y ficciones argentinas

El tránsito urbano se puede considerar como un teatro ejemplar para la interdependencia de actores sociales que cooperan y compiten al mismo tiempo. En él se manifiesta con particular evidencia el nexo inseparable, pero frecuentemente desatendido, entre convivialidad y desigualdad, que marca la vida en las ciudades de América Latina (Costa 2019). Desde un punto de vista socioantropológico, las infraestructuras que posibilitan la locomoción de los ciudadanos aparecen en alto grado como zonas de contacto donde “las culturas se encuentran, chocan y se enfrentan entre sí, a menudo en contextos de relaciones de poder altamente asimétricas” (Pratt 1991: 34, traducción propia), y donde además seres humanos encuentran a seres no-humanos o más-que-humanos, en particular a seres técnicos (Pratt 2022: 131–135). Eso vale tanto para los medios de transporte como para las vías de comunicación. Los vehículos que circulan por el espacio urbano e interurbano constituyen en sí mismos sitios de encuentro rodantes, dado que hacen posible o incluso inevitable la interacción entre pasajeros pertenecientes a distintas esferas sociales. Esta función, ya destacada por Georg Simmel con respecto al tranvía (Simmel 1992 [1908]: 727) y analizada en algunos estudios seminales sobre el viaje colectivo en tren, en subterráneo o en ómnibus (Schivelbusch 1977; Augé 1986; Giucci y Errázuriz 2018), la cumplen también las paradas y estaciones, donde el transporte se inicia y en cierta medida se anticipa. Otro escenario aún más favorable al contacto entre actores desiguales lo presentan las vías de comunicación que Bruno Latour ha llamado “los motores inmóviles de la movilidad” (Latour 2009). En calles, plazas, puentes y otros corredores de la locomoción urbana se produce una interacción continua entre vehículos y transeúntes dotados de fuerzas y velocidades diferentes. A pesar de que, según Norbert Elias, el tránsito urbano moderno imponga un autocontrol permanente a todos los usuarios de la vía pública, no se puede negar que con la motorización progresiva de los transportes individuales y colectivos ha surgido un enfrentamiento vial tajante (Elias 1976 [1939]: 318; Boltanski 1975). Por eso, la circulación acelerada le sirve como ejemplo llamativo a Ivan Illich cuando acuña el concepto de convivialidad: “Los ferrocarriles reflejaban las sociedades de clases a las que servían fijando simplemente tarifas diferentes para una misma velocidad. Pero cuando una sociedad se compromete a velocidades más altas, el velocímetro se convierte en un indicador de clase social” (Illich 1973: 37, traducción propia).

Una interacción conflictiva de este tipo caracteriza especialmente a las vías de comunicación en América Latina, donde los automóviles han coexistido durante mucho tiempo o coexisten todavía con vehículos humanos y animales (Cueto y Gruschetsky 2023). Por ejemplo, según Roberto DaMatta, el tránsito en las ciudades brasileñas se caracteriza en alto grado por una situación paradójica: debido a la presencia masiva

de usuarios motorizados, la calle, una zona igualitaria por excelencia, se convierte en un espacio sumamente jerarquizado (DaMatta 2010). En consonancia con la consigna de “*Pé na tábua*”, los automovilistas y motociclistas se consideran como los dueños de la vía pública, donde parece regir la ley del más fuerte y del más veloz. Desdeñan tanto a los conductores imperitos (*barbeiros*) como a los ciclistas y a los transeúntes, que les parecen meros obstáculos para su propio adelanto; y, puesto que no pocos de ellos se transforman al volante —tal como ocurre en el cortometraje *Motor Mania* (1950) de Walt Disney, donde el amable Mr. Walker se metamorfosea en el rabioso Mr. Wheeler—, incluso ponen en peligro a los usuarios no motorizados que, además de andar mucho más lentamente, carecen de una capa protectora. Otra consigna suya, “*Fé em Deus*”, indica que los *motoristas* y motociclistas se arrojan encima el privilegio de desobedecer a las normas de circulación, estimando que un exceso de velocidad o una maniobra arriesgada de adelantamiento no es más que una infracción venial (*bandalha*). Frente a semejante actuación irresponsable, también los actores menos rápidos y potentes del tránsito urbano pueden ser inducidos a comportarse de modo irregular, por ejemplo, a realizar una caminata taimada entre los obstáculos rodantes. Conforme a DaMatta, esta tendencia general a un uso competitivo de la vía pública —que por cierto también se puede observar en las culturas del Norte global— remonta a dos tradiciones brasileñas. En el comportamiento de los automovilistas se manifiesta un eco del estilo aristocrático, que consistía en trasladar la casa a la calle y que se materializaba en el uso de literas (*cadeirinhas*) o de carroajes que solían arrogarse la preferencia de paso en todas partes; en cambio, las reacciones astutas de los transeúntes delatan la tradición popular del *jeitinho*, a saber, del “arte de ser más igual que los otros” (DaMatta 2010: 20, 56, 62).

Tales zonas de contacto viarias aparecen con gran frecuencia y con mucho efecto en la literatura argentina, tanto en ensayos como en ficciones narrativas sobre el tránsito urbano e interurbano. Cuando Juan José Saer en el “tratado imaginario” *El río sin orillas* constata que el caballo es “más que un medio de locomoción” (Saer 1991: 81) y demuestra lo mismo a propósito de otros vehículos no animales (Nitsch 2014), resume una reflexión propuesta por varios ensayos argentinos que insisten también en los efectos colaterales de todo medio de transporte, sobre todo en su poder de producir encuentros. Entre los más recientes destaca *Ómnibus* de Elvio Gandolfo. En este ensayo autoetnográfico (Kasch 2012), el escritor rosarino, un pasajero asiduo de automóviles colectivos, expone el “saber siempre creciente pero siempre cambiante” (Gandolfo 2006: 14) que ha adquirido acerca de estos vehículos en muchos viajes de trabajo entre Buenos Aires, Rosario y Montevideo. En primer lugar, los ómnibus lo han puesto en contacto con otros pasajeros en gran parte desconocidos, por ejemplo, con un uruguayo víctima de la dictadura militar, con una maestra separada de su marido por razones profesionales o con una abogada que viaja con tanta frecuencia como él

mismo. Las conversaciones con estas personas, o bien sus coloquios con otras que ha escuchado por casualidad, le han enseñado que forma parte de una bandada de “aves migratorias” (99) y que sus propios vaivenes no son del todo excepcionales. A estos encuentros sin secuela se suman los reencuentros reiterados con una antigua pareja, marcados por una cordialidad y convivialidad particular; una vez, el pasajero hasta logró llevarle a su amiga un vasito de café sin derramarlo, gracias a su familiaridad con el ritmo de los sacudones causados por los costurones de alquitrán. En otras ocasiones, el ómnibus le ha servido además como un medio óptico para acceder a la visión panorámica de un “paisaje en movimiento” (111; Desportes 2005). Desde la parte superior de vehículos de dos pisos vio aparecer árboles o camiones como en una “pantalla panorámica” (14), aún más generosa que el parabrisas del conductor, y por la ventanita ancha del baño instalado en otro modelo admiró una “superpanorámica en movimiento” (49) del espacio recorrido, mucho más sugerente por su realidad y opacidad que los *travellings* que, fuera del baño, aparecían al mismo tiempo en las pantallas de televisión. Sin embargo, recuerda también un efecto negativo de tales impresiones del camino: cuando en la autopista descubrió los restos de un accidente grave, no logró ver más que un espectáculo superficial, porque su “alejamiento centrífugo” (62) del lugar impedía un examen detenido del siniestro. A veces, el pasajero experimentado pudo observar un tercer efecto colateral del transporte colectivo, dado que la zona de contacto rodante funcionó también como una máquina de excitación. Por cierto, Gandolfo insiste en las diferencias entre su ensayo y el cuento homónimo de Julio Cortázar (1994 [1951]), u otras ficciones en las que un viaje en ómnibus provoca desasosiegos de todo talante. Aclara que sus experiencias de pasajero eran en general “descontracturadas y serenas” (76), porque disfrutaba de una “suspensión transitoria del deseo” (22) y no arriesgaba “tomar por una bifurcación equivocada” (40) como puede suceder al volante de un auto. Subraya, además, que su elección de un género no ficcional, inspirada por una nota de Georges Perec (1989 [1973]), implica una decisión en favor de lo cotidiano o “infraordinario” (126) y contra lo extraordinario, una represión de “cierta tendencia al melodrama” (37) que no le es en absoluto ajena. No obstante, relata algunas escenas marcadas por una excitación sensible de las personas transportadas. Un día, se halló “atrapado entre [los] mundos sobre todo sonoros” de dos niñas agitadas por el largo viaje (87); otro día, después del choque del ómnibus con un caballo, compartió la “leve excitación [...] de los sobrevivientes” (66); y repetidas veces tuvo que soportar el “excesivo ejercicio del poder de los conductores y los guardas” (29), que le prohibieron salir en un parador o hasta arrojaron “por la escalerilla a ancianos en puntos del trayecto que quedaban a buena distancia del sitio de la llegada” (32). En tales días nefastos, el ómnibus creador de contactos sociales parecía un teatro de la desigualdad, de un “autoritarismo salvaje” (29), persistente incluso después de la última dictadura militar.

En cambio, semejantes escenas cargadas de emociones aparecen tanto más frecuentemente en ficciones vehiculares. Así denomino textos literarios u obras cinematográficas que asignan un papel crucial a los vehículos utilizados u observados por los personajes tripulantes o viajeros (Nitsch 2023). La tendencia de tales obras a subrayar de un modo más dramático las funciones secundarias de los medios de transporte, tanto su papel de espacio compartido como de observatorio o de excitativo, se debe a dos características de la ficción en general. Por una parte, como una trama dramática o narrativa prefiere la transgresión del orden cultural a su mera reproducción (Lotman 1978 [1970]), el tránsito regular importa menos que su estorbo por atrasos, atascos, averías o accidentes que prolongan el contacto entre actores desiguales. Por otra parte, como se trata de una creación estética, la ficción vehicular pone de relieve la zona de contacto mediante una "escena de contacto" que implica un público y trasciende tanto el lugar como el momento concreto (Dünne 2024: 269–272). La literatura argentina es aún más rica en ficciones vehiculares que en ensayos al respecto, como he tratado de mostrar en estudios anteriores sobre Cortázar, Antonio Di Benedetto, Juan José Saer, Sergio Chejfec y Hernán Ronsino (Nitsch 2014, 2015, 2021, 2024, 2026). Lo confirma el mismo Gandolfo, cuyo cuento "Ferrocarriles Argentinos", publicado en 1994, es un ejemplo paradigmático de este tipo de texto. El narrador Estévez, un viajante de comercio que toma a menudo el tren entre Buenos Aires y Rosario, recuerda un viaje que hizo bajo la dictadura militar. En un tren de noche muy corto, desprovisto de un vagón *pullman*, asistió a dos acontecimientos extraordinarios, pero "de tipo exactamente opuesto: el primero inexplicable, el segundo, en cambio, mucho más asimilable a una historia" (Gandolfo 2016 [1994]: 92–93). Primeramente, expulsaron del convoy a una joven madre con un niño en los brazos que se había equivocado de tren en la estación de Retiro. Aunque su pasaje a Córdoba salía más caro que el de Rosario, dos inspectores tomaron la "decisión final, legal" de hacerla descender sin ninguna explicación "en un punto intermedio de recorrido y de la noche, en un andén vacío y desprovisto de una población que lo rodeara, instalado allí simplemente, en medio de la pampa" (94). Estévez rememora ese lugar percibido por la ventanilla como un "pequeño escenario con una sola actriz", condenada a ejercer la forma más elemental del transporte, la de portear a otra persona; pero no sabe cómo interpretar ese triste espectáculo nocturno, que formaba parte de una historia "sin principio, sin desarrollo claro, sin final, sin rieles, sin ritmo". El segundo suceso memorable del viaje le parece en cambio explicable y compatible con el "ritmo gratuito y persistente" del tren (96). Después de la parada irregular, tuvo una conversación con una dama elegante sentada frente a él, quien le resultaba más interesante de lo que parecía a primera vista, dado que compartía con él su destino de artista fracasada. Mientras que Estévez, un gran lector de novelas policiales, había abandonado la carrera literaria porque en su oficio de viajante "el

propio viaje en tren reemplazaba con ventaja todo relato posible" (90), la dama había acariciado la idea de ser actriz, pero terminó por trabajar de abogada. Mediante el intercambio de historias, ambos interlocutores lograron superar o reprimir el episodio de la expulsión arbitraria, no impedida por ellos ni por los otros viajeros del tren. Así, el cuento escenifica en un vagón de Ferrocarriles Argentinos un momento inolvidable de desigualdad, tan "impenetrable" (93) como irreductible mediante una conversación convivial entre pasajeros.

2. *La cabeza de Goliat: la ciudad moderna como "gran andén de tránsito"*

Tal como muchos otros textos vehiculares de la literatura argentina contemporánea, los de Gandolfo remiten a los ensayos y cuentos seminales de Ezequiel Martínez Estrada. Este coetáneo de Borges cuenta sin duda entre los más finos observadores literarios del tránsito moderno. No en balde ha suscitado la admiración de otros escritores argentinos preocupados por las infraestructuras de la movilidad, en particular la de Cortázar (1994 [1980]), de Saer (1997: 114), de Chejfec (Siskind 2005), de Ronsino (2016) y del propio Gandolfo (2018); y no sin razón ha sido relacionado con Marshall McLuhan a causa del interés compartido por las extensiones técnicas del ser humano (Earle 1971: 145). Sus reflexiones al respecto se hallan ante todo en dos influyentes ensayos que han sido objeto de varias reediciones. Ya en *Radiografía de la pampa*, impreso en 1933, dedica algunas páginas a las repercusiones del ferrocarril y del automóvil en el campo argentino (Martínez Estrada 1991 [1933]: 43–48, 230). Sin embargo, su ensayo más importante sobre la locomoción vehicular y sus consecuencias sociales es *La cabeza de Goliat*, publicado en 1940 y ampliado por cuatro capítulos en dos tirajes posteriores, como detalla la edición integral reciente (Ferrer 2017). El título de este libro subtulado *Microscopía de Buenos Aires* anuncia un estudio muy crítico de la capital federal, que, al parecer del autor, se ha hipertrofiado en perjuicio de la provincia; como sugiere en lo siguiente, la gran ciudad semeja un "pulpo" cuyos "tentáculos" son las ocho estaciones terminales adonde arriban los productos extraídos del interior argentino para ser exportados al mundo entero (Martínez Estrada 2017 [1956]: 45; 1991 [1933]: 46). En 1955, poco antes de publicar la tercera edición, que él mismo pregonaba para remediar el eco decepcionante de las dos anteriores (Martínez Estrada 2013 [1956]), hasta le escribió al presidente de la república para proponerle no solamente el traslado de la capital federal a Bahía Blanca, sino también nada menos que la destrucción de Buenos Aires: "Cuando una ciudad se convierte en boca que succiona la sangre de toda la nación, no solo hay que pensar en desmantelarla sino en hacerla volar con dinamita" (Martínez Estrada 1968 [1955]: 179). En su ensayo, en cambio, se contenta con destacar los muchos inconvenientes de la vida en una metrópoli moderna, analizados desde el punto de vista de un paseante "solitario" o de

un "extranjero en su patria", más marcado por los viajeros ingleses o franceses de los siglos XIX y XX que por sus compatriotas literarios (Martínez Estrada 2017 [1956]: 15; Kohan 2021: 23).

Conforme a Martínez Estrada, la vida callejera en la capital argentina se caracteriza sobre todo por una conflictividad casi omnipresente. Si con respecto a las nuevas "casas colectivas", destinadas a empleados y obreros, emplea el término de "zonas de contacto y fricción" (261), se refiere al mismo tiempo a las vías públicas de Buenos Aires. Por una parte, estas no cesan de provocar encuentros, porque están animadas por una perpetua agitación. Debido a un proceso general de aceleración, especialmente sensible en América, "el continente del movimiento y de la velocidad", la ciudad se ha convertido en una "pista de incesante tráfago", donde "máquinas y pasajeros van arrastrados como partículas metálicas por trombas de electricidad" (40–41). En fotografías urbanas del siglo XIX solo alguno que otro paseante joven aparecía "reducido a ectoplasma" (39) a causa del ajetreo típico de su edad; en tomas del siglo XX con tanto tiempo de exposición, en cambio, una tal imagen borrosa les tocaría a todos los transeúntes. Según el microscopista de Buenos Aires, esto resulta ante todo de la modernización de los transportes urbanos: "Tranvías, ómnibus y colectivos han alcanzado velocidades del tren, mientras los trenes continúan con velocidades de tranvía" (45). Así, la capital ha tomado el aspecto de un "gran andén de tránsito" (43), en el cual los ciudadanos no dejan nunca de ser pasajeros o transeúntes, ni siquiera cuando vuelven a sus casas, que habitan "de paso", como durante un viaje en "tren" (70). Además, la vida callejera ha sido acelerada por una transformación de las mismas calles. En el siglo XIX todavía existía una gran diferencia de altura entre las aceras y las calzadas, diseñadas así para contrarrestar las inundaciones frecuentes de la ciudad ubicada a orillas del Río de la Plata: "El transeúnte natural y autoritario era el agua, que en los días de lluvia entraba como un malón desde la pampa y se ahogaba en el río" (69). Solo después de la construcción de caños de desagüe, un gran logro urbanístico que el autor no repreueba de ningún modo, se impuso una nivelación de las calles, de modo que el flujo del tránsito sustituyó al flujo acuático. Para el escritor guatemalteco Enrique Gómez Carrillo (1921: 42), este "vértigo" de la vida callejera porteña indicaba una gran vitalidad que compensaba la rigidez del damero tan típico de muchas ciudades americanas; para Martínez Estrada, su atento lector, el flujo torrencial de los vehículos y viandantes implica por lo contrario un conflicto ineludible.

Es que, por otra parte, la motorización de los medios de transporte ha convertido la zona de contacto en una zona de constante fricción, porque ha agravado una desigualdad con respecto a los modos de locomoción que ya estaba presente, pero que resultaba mucho menos tajante en la época del caballo. Esto se puede ver en el comportamiento del chofer, el nuevo "dueño de la circulación" (Martínez Estrada

2017 [1956]: 180), que ha destronado tanto al cochero como al jinete; este último queda reducido al hipódromo, donde, para el público aficionado a las apuestas, no es nada más que una “ficha” abstracta que podría bien ser sustituida por “caballitos de plomo movidos por un resorte” (229). Sin embargo, el automóvil delata todavía un “viejo orgullo ecuestre” (48), ya que en virtud de su altura eleva al conductor sobre los conciudadanos pedestres; además, le confiere tanto a él como a los otros ocupantes una “opulencia vectatoria” (51) o gestatoria, que recuerda a las literas antiguas, a pesar de que se pueda simular fácilmente alquilando un auto de *remise*. Con respecto a otros conductores de coches, el automovilista puede manifestar su superioridad por la “marcha potente” de su vehículo, aunque arriesga provocar choques intencionados por los dueños de autos más baratos o destortalados “para vengarse de su inferioridad” (52). En general, el auto no da solamente lugar a la exhibición de la propia importancia, sino también a la agresión contra otros actores del tráfico urbano. En tales conflictos violentos, las víctimas más frecuentes son los peatones. Cuando llueve, tienen que sufrir además una lluvia “horizontal”, a saber, “pediluvios y duchas” causados por estos “vehículos, que corren más ligeros cuanto más agua hay” y “aspergen lodo a las piernas de los transeúntes” (201). En casos peores, perecen en accidentes que no son casuales, sino que “responden a complejos criminales” y por eso representan la forma extrema de una “disconformidad antisocial” (48). Esta sospecha grave puede parecer algo paranoica, pero Martínez Estrada la comparte por ejemplo con Theodor W. Adorno, que en un ensayo escrito poco después le atribuye a cualquier chofer el deseo secreto de “aplantar a paseantes, niños y ciclistas” (Adorno 1994 [1944]: 43). Por lo tanto, el automovilista le parece moralmente inferior al jinete, a quien ha reemplazado en las calles de Buenos Aires. Si bien es cierto que ambos interactúan profundamente con sus vehículos en el sentido de la teoría del actor-red (Latour 1999), dado que el chofer forma “una sola pieza o un circuito cerrado” con su auto tal como el jinete con su montura forma “un conjunto de animales equinos y humanos” (Martínez Estrada 2017 [1956]: 53, 299), solo el primero tiende a perder el autocontrol que, según Elias, tendría que reinar en el tránsito moderno: “Aun el hombre de cultura, puesto en el volante, se convierte en un ser grosero en quien se ve aflorar un oscuro fondo de encono y de plebeyez” (48). Tanto más importante es el papel del vigilante que “hace funcionar el trajín de la urbe”; pero no es un papel tan grato como el del vigilante de la ciudad premoderna, ya que el cuidado de la circulación mecanizada le impone “movimientos mecánicos” que lo asemejan a un “aparato automático” (182), sin que le sea posible imponer una actuación civilizada a todos los choferes. Conforme a Martínez Estrada, una tal interacción apacible solo se puede observar en ciudades estadounidenses o europeas con semáforos eléctricos, por ejemplo en Lucerna, donde el tráfico parece rigurosamente sincronizado a la manera de una orquesta sinfónica, dado que “todos los vehículos se detienen y echan a andar como si formaran parte

de un mismo convoy" (Martínez Estrada 2021: 169). En Buenos Aires, semejantes filas de "automóviles bien alineados" solamente se forman más allá de las calles, en la "zona neutral" del garaje, donde el cuidador de coches reina con la autoridad de un "teniente de caballería" (Martínez Estrada 2017 [1956]: 190).

La incivilidad de los automovilistas afecta también el comportamiento del transeúnte. Para el actor más frágil del tránsito urbano, el problema general "de abrirse camino" en las calles (42) toma una importancia existencial. En su percepción de la ciudad, el tacto predomina sobre los otros sentidos. La vista y el oído le sirven ante todo para anticipar el impacto de fuerzas contrarias en la "maraña de obstáculos móviles" (111). Tiene que contemplar fotografías para aprovechar la belleza de los "rincones y trozos insignificantes de la ciudad", que su estado de tensión permanente le prohíbe descubrir andando (112); y no puede apreciar más el paisaje sonoro de las calles, ya que la metrópoli moderna, con sus bocinas, sirenas, crujidos y explosiones, convierte todo sonido en ruido. El mismo tacto se degrada en su calidad de "órgano de lucha y defensa, ocupado en eludir peligros" (112); se reduce al tronco y a los pies que pisan el pavimento, porque en medio del tráfico la mano es "inútil para palpar la ciudad" (117). Con respecto a la locomoción, incluso los peatones muestran una tendencia egoísta y exhibicionista a la manera de los choferes. Cada uno de ellos actúa como un "heraldo de sí mismo", luchando por "no desviarse de cierta línea recta imaginaria" y por "desalojar de la vereda al prójimo" (218); y frente a sus conciudadanos motorizados, se comportan a veces como "esgrimistas de facón" (43), obligados a exhibir el visteo y la gambeta propios de un gaucho cuchillero. Mientras que los choferes manifiestan un "viejo orgullo ecuestre" (48), los transeúntes parecen de otra manera marcados por la edad del caballo: "Ya en la presteza del paso, ya en la lentitud desafiadora al cruzar las calles, hay un reto del jinete desmontado a la máquina" (43).

No obstante, en este "gran andén de tránsito" existen también lugares donde una locomoción tan egoísta parece suspendida en favor de una convivialidad excepcional. Por una parte, hay zonas de deceleración que brindan la ocasión de una interacción menos apresurada y conflictiva. Para experimentarla, no es necesario retirarse a una librería u otra casa de comercio que ofrezca un "refugio de cortesía y hospitalidad" (129); basta pasearse en el parque de Palermo, que constituye una "zona neutra" y representa "lo contrario de la ciudad" (98, 100). En este espacio verde el tránsito se ralentiza tanto que se forman caravanas mixtas "de coches y viandantes" y que — como ya lo observó Paul Morand (1932: 57), citado por Martínez Estrada — resulta posible saludarse desde un automóvil a otro (100). También en la avenida Costanera circulan "autos con lentitud señorial" que no amenazan a los paseantes y ciclistas; así, uno cree entrar en una novela de otro siglo o en una "lonja de tierra cinematográfica, donde pasear es el más importante negocio" (103). Sin embargo, en ambos casos

se trata de territorios de la clase alta y media, es decir, de ciudadanos que pueden costearse el lujo de moverse sin prisa.

Más populares se presentan, por otra parte, algunas zonas de colectivización donde en ciertos momentos se forma una mancomunidad pasajera. En una plazoleta del centro, que el autor puede ver desde su departamento, tiene lugar una feria semanal cuyos pregones y trueques arcaicos crean un “ambiente donde cosas y personas pierden su individualidad” (136); esto parece todo lo contrario de lo que ocurre en las calles comerciales, con sus escaparates y carteles de propaganda, que incitan al transeúnte a exhibir su propia persona, como si fuera un “maniquí viviente” (138). Sin embargo, hay también zonas definitivamente modernas que favorecen la familiarización de sus usuarios temporales y la transformación de estos individuos en una “comunidad sobre ruedas” (Nash 1975: 100). Entre ellas figuran ciertos vehículos colectivos cuyos pasajeros se desplazan de una manera relativamente segura y relajada. Sobre todo el subterráneo, para Martínez Estrada el medio de transporte propio de la capital, convierte a todos los pasajeros en “una suerte de miembros de una familia, o de una clase”: como circula “sin los obstáculos del tráfico”, sus ocupantes pueden viajar sin pensar en los “peligros del camino” y desvincularse por un momento de su agitación cotidiana, sin que nadie los mire desde fuera (Martínez Estrada 2017 [1956]: 46–47, 181). Algo semejante ocurre en el ómnibus, el “auto familiar de una familia cuyos miembros no se tratan entre sí”: gracias a la destreza del conductor, que domina su vehículo como un “domador” con “cualidades ecuestres”, aplicando el “ingenio criollo” a la máquina rodante (Piglia 2014: 85), los pasajeros están tranquilos y tienen la impresión de pertenecer a un colectivo, sobre todo en días lluviosos cuando cada pasajero, “en general inodoro”, huele a “sastrería de impermeables” (Martínez Estrada 2017 [1956]: 53, 203). Llama la atención que el ensayista, tan escéptico con relación a las máquinas y convencido de que la técnica moderna hace del ser humano un nuevo “Ixión atado a su rueda” (Martínez Estrada 1999: 155), comparta aquí la actitud de su contemporáneo Roberto Arlt, quien suele valorar positivamente al “colectivo”, en el sentido argentino de la palabra (Arlt 2018 [1928]). No menos sorprende la valorización del estadio por la parte de un escritor que era un ajedrecista apasionado (Morgado 2015). Tal como a los transportes colectivos, Martínez Estrada atribuye a la tribuna de fútbol la virtud de homogeneizar a las muchedumbres que llegan allí en “trenes atestados, tranvías, ómnibus y coches”, para compartir una afición más fuerte que las diferencias de barrio o de clase social. En este lugar desconectado de la ciudad, ubicado “fuera del espacio, del tiempo y de la realidad”, todos los ciudadanos pueden descargar los enconos que en el tránsito urbano toman una forma mucho más siniestra (Martínez Estrada 2017 [1956]: 301–303). En este aspecto, la visita al estadio ha reemplazado tanto al carnaval antiguo como a la “patota”, a saber, una “cofradía

callejera" que hasta principios del siglo XX solía obstruir las veredas de Buenos Aires, formando un "ser de muchos pies y una sola cabeza" (316).

Con las comunidades temporales que surgen en el subterráneo, el ómnibus o el estadio contrastan de manera tajante las multitudes que los domingos por la tarde regresan de sus excursiones a las riberas circundantes de la ciudad porteña. Comprimidas en trenes de cercanía ultracargados —que confirman una lúcida observación de Walter Benjamin, según la cual "el ferrocarril representa el primer medio de transporte que forma muchedumbres" (Benjamin 1991 [1927–1940]: 744)—, ellas inundan las estaciones terminales ofreciendo un espectáculo repugnante: "Son masas informes, montones de escombros humanos, pertenecientes a una sociedad que se ignora que existe [...] y se derraman por los andenes como manchas andantes, como grumos y bolos fecales que expelen los coches" (Martínez Estrada 2016 [1957]: 305). Así, el regreso dominical delata una regresión colectiva que le infunde al observador un "temor remoto e inexplicable como si estuviera solo entre centenares de conciudadanos" (306). Sin duda, esta crítica acerba de la cultura de masas hay que leerla a la luz del juicio del autor sobre el peronismo, que ya había alcanzado el poder cuando añadió el capítulo "Regreso" a la segunda edición de su ensayo, y en el contexto de sus subsiguientes catilinarias antiperonistas (Mailhe 2010). De todos modos, señala un ensombrecimiento sensible de los momentos de convivialidad que en las zonas de colectivización contrapesan el cotidiano tráfico urbano. Ante tal predominio progresivo de la agitación propia de la capital, el ensayista prefirió abandonarla para siempre en 1949, un decenio después de publicar su microscopía del "gran andén" (Kohan 2021).

3. "Un crimen sin recompensa": el ómnibus como recinto de familiarización y explosión violenta

Una crítica mordaz de las masas populares se manifiesta también en varios cuentos de Martínez Estrada, mucho menos conocidos que sus ensayos. En algunos de ellos se evoca la invasión de espacios públicos o privados por una horda bárbara (Navascués 2017: 172–188); en el cuento "Un crimen sin recompensa", impreso en 1957, es otra vez el "recinto cerrado" de un vehículo que pone en marcha un dinamismo social inquietante (Avellaneda 1983: 141). El escenario de este relato policial con tintes de alegoría satírica (Domínguez 2009: 291) se reduce a un ómnibus de larga distancia que circula entre dos ciudades de un país latinoamericano no nombrado, pero semejante a la Argentina bajo el gobierno de Perón. Aunque el vehículo pertenezca a una empresa extranjera, los pasajeros tienen que escuchar durante el trayecto entero la radio nacional que, "sin tregua y con voz estrepitosa", pasa noticias oficiales; y el "nuevo gobierno revolucionario" ha filtrado las informaciones trasmitidas por este canal con tanto rigor que los ciudadanos ignoran, "aún en 1954", que Hitler perdió la Segunda

Guerra Mundial (Martínez Estrada 2015 [1957]: 497). Sin embargo, el viaje de más de quinientos kilómetros resulta en general muy confortable, porque los coches de esta línea están “equipados con toda clase de comodidades: *toilette*, servicio de bar, bombonería y peluquería” (496); además, ruedan por una carretera tan “lisa y recta” (503) que la velocidad, apenas sensible en los sillones *pullman*, puede ser aumentada “hasta el vértigo” sin riesgo de accidente y sin provocar “emociones fuertes” (497). Si el viaje particular del que trata el cuento excita igual a los pasajeros, esto no tiene nada que ver con una aceleración enorme, sino con un extraordinario “microclima reinante dentro del autobús” (495), que se espesa de más en más y acaba en un homicidio violento. Esta atmósfera la detalla el narrador testigo del crimen, quien, mucho tiempo después y poco antes de exiliarse, presenta su versión del “extraño suceso”, “muy distinta de la que dio la policía” (495).

Por una parte, subraya que los pasajeros sufrían una “presión barométrica máxima” (498), porque el viaje cayó en un día muy caluroso y hasta “el aire acondicionado se había tornado cálido, acaso por algún desperfecto del aparato de refrigeración o, lo que es más probable, por mal funcionamiento del extractor” (503). Estas “condiciones atmosféricas adversas” (499) precipitaron el “acaloramiento general” (501) de las personas reunidas en el ómnibus, que no tardaron en desnudarse progresivamente. Mientras que los varones que llevaban *shorts* se quitaban los pantalones, las mujeres se aligeraban de blusas y polleras, lo que a un profesor de psicología que viajaba con ellas le pareció delatar “secretos impulsos reprimidos” (503). A este relajo veraniego corresponde el hecho de que “por la duración del viaje y el enclaustramiento, pronto imperaba entre los pasajeros un tono de familiaridad” (501). Sin embargo, el narrador precisa que tal familiarización de los usuarios, debida a un calor no templado sino incrementado al interior del habitáculo rodante, puede provocar también una explosión violenta: “En cierta ocasión, hace mucho, rompieron todos los vidrios, todos los artefactos, excepto la radio, pretextando la falta de baño en el retrete” (497–498).

Insiste tanto en el potencial agresivo del colectivo humano formado dentro del ómnibus porque, por otra parte, observó una gran agitación nerviosa que desde el principio del viaje se había ido sumando a la presión barométrica: “Reinaba un ambiente jovial y tenso” (501). La nerviosidad general resultaba de ciertas “noticias radiotelefónicas desalentadoras” que los pasajeros habían captado antes de subir al vehículo y según las cuales un “temible asaltante y asesino” se había escapado de la cárcel la noche anterior (498–499). Como a todos les parecía lo más probable que el forajido eligiera un ómnibus de larga distancia para continuar su fuga y no un tren vigilado por “brigadas de detectives” (499), se sospechaba que viajaba entre ellos. Esta sospecha compartida dio lugar a tres investigaciones paralelas, incitadas por una recompensa importante ofrecida al que entregara al delincuente, vivo o muerto. Un viajero y dos tripulantes recorrieron

el pasillo central para encontrarlo entre los cincuenta y seis “pasajeros de diferente edad [...], de toda condición y conducta” (498). El profesor de psicología, experto en fisonomías, trataba de identificar al prófugo “observando serena y despaciozamente los rostros” (502); el peluquero de servicio, un “pesquisante aficionado” (503), se concentraba *ex officio* en las barbas y los peinados más o menos cuidados; y el guarda del ómnibus reivindicaba el papel del “pesquisante verdadero” (504), dado que no solo era el representante oficial de la empresa, sino también, conforme al narrador, un agente secreto de la policía. Mientras que del examen fisonómico no resultó nada, los dos investigadores tripulantes lograron cada uno descubrir al forajido, el primero por reconocer una barba de dos días, el segundo por diagnosticar un andar inseguro. Sin embargo, en vez de entregarlo a la policía en la única parada del viaje, ambos se pelearon por la recompensa, de modo que el tercero pudo escaparse otra vez. Al fin, el conflicto entre los dos pesquisidores cazarrecompensas tomó un giro asesino: el peluquero le disparó cuatro tiros al guarda, que cayó “irremediablemente muerto” (495). Aunque deje abierto si este desenlace violento ocurrió dentro o fuera del ómnibus, el narrador lo vincula expresamente al viaje sobre ruedas, contando que “detonaron cuatro estampidos, como si sucesivamente hubiesen reventado los neumáticos” (506). Lo cuenta cuando ya ha abandonado su profesión de médico, porque le reprocharon injustamente no haber asistido a la víctima después del balazo mortal. Tanto más pone de relieve la transformación de la convivialidad típica del ómnibus bajo un gobierno autoritario. Mientras que, en *La cabeza de Goliat*, este vehículo colectivo aparecía todavía como el “auto familiar de una familia cuyos miembros no se tratan entre sí” (Martínez Estrada 2016 [1957]: 53), en “Un crimen sin recompensa” se presenta como el amplificador de una excitación nerviosa y finalmente siniestra de los personajes transportados que, después de ser provocada por la propaganda radial del Estado, fue enardecedora por un medio de transporte perteneciente a una empresa extranjera. Parece que la amargura creciente de Martínez Estrada frente al peronismo, pero también al capitalismo internacional, amorteció bastante su entusiasmo casi arltiano con respecto a los transportes colectivos.

4. “En tránsito”: el andén como zona de contacto catastrófica

Si bien *La cabeza de Goliat* retrata el “gran andén” de Buenos Aires, el cuento “En tránsito”, publicado también en 1957, trata de otro andén. Como gran parte de la narrativa de Martínez Estrada, relata una calamidad que sufre un personaje solitario y por eso irradia un “pesimismo puro” (Piglia 2015: 9). En algunos cuentos, esta catástrofe existencial tiene lugar en una zona de contacto donde el o la protagonista tropieza con obstáculos infranqueables. “La escalera” tiene como escenario las mesetas y los peldaños “transitados” de una gran casa de departamentos; “Sábado

de gloria”, el laberinto aún más transitado de unas oficinas enormes; “En tránsito”, una pequeña estación de provincia. Aquí fracasa la joven sirviente Amalia en su intento desesperado de salir para Mendoza con el propósito de comenzar una nueva vida. En su calidad de mujer marginal (Gerez 2009: 98–101), de madre soltera de tres hijas abandonada por su marido camionero, es una protagonista típica de melodrama, sin que haya conocido jamás el “cinematógrafo” y este género tan importante en las pantallas latinoamericanas (Martínez Estrada 2015 [1957]: 510). Y, como es típico de un “destino melodramático”, tiene que recibir otros “golpes de mala suerte”, aunque sea una persona buena e inocente (Puig 2004: 10).

Cuando llega a la estación con sus chiquillas, la sala de espera está vacía y la taquilla todavía cerrada. Su gran adelanto se debe a una información errónea o a un error que comete en relación con el horario de trenes, lo cual revela su impericia completa con respecto al funcionamiento del ferrocarril. Además, su salida acelerada se debe a que deseaba abandonar lo antes posible la fonda sucia y poco acogedora donde estaba alojada. Pero la sala de espera se le presenta también como un lugar inhospitalario que le hace sentir su gran soledad. El mobiliario se limita a un sofá circular “muy gastado” que está en el centro de la sala, por lo demás vacía; por la puerta abierta entra un “vaho de humedad”, como si “un vaporizador gigantesco emana[r]a vaharadas de un polvo líquido” (Martínez Estrada 2015 [1957]: 508, 514). La densidad de esta “triste neblina” no solamente ofusca la vista de la protagonista, a tal punto que le resulta imposible distinguir la oficina adyacente; le produce también la “ impresión de que sobre sus hombros llev[a] un enorme peso” (513). Aguardando el tren en semejante atmósfera, Amalia tiene la misma experiencia de ser arrojada en un mundo ajeno como los personajes de la novela *La sala de espera* de Eduardo Mallea, publicada poco antes y marcada por la filosofía de Martin Heidegger, quien por su parte recurre a la espera en una estación de provincia para exemplificar la confrontación con un vacío existencial (Mallea 1953; Heidegger 1983 [1930]: 140–159). Sin embargo, la sala desierta se convierte inesperadamente en un lugar de convivialidad pasajera. Aunque la boletería esté cerrada, el telegrafista de la estación atiende “por gentileza y hasta por simpatía” a la viajera perdida y la invita a tomar mate en la oficina del jefe, otorgándole un momento de consolación mediante una ceremonia doméstica (Martínez Estrada 2015 [1957]: 508; Weinberg de Magis 2000: 180–181). Con sus mapas, horarios y aparatos lucientes, la oficina le parece a Amalia un verdadero “despacho de lujo” (508) y le infunde nueva confianza en el éxito de su salida tan esperada. Después de volver a la sala de espera, donde sus hijas disfrutan de una revista y de una jarra de leche ofrecidas por el empleado, no puede apartar la mirada de los horarios y de la boletería, que parecen calmar su desasosiego inicial, “confirmándola en la certidumbre de que había salvado del desastre familiar cuanto le era querido” (522).

No obstante, el sentimiento de no ser "nadie" (520) se apodera una vez más de ella cuando sale al andén. Primero, este lugar no menos desierto le parece aún más deprimente: su "atmósfera caliginosa" lo aísla completamente de la estación y del pueblo ubicado detrás, "como si no existiera nada en el mundo ni el mundo" (522). Pero entonces, "en el preciso momento de entrar el tren en la estación" (523), todo pasa de golpe a otro extremo. Inesperadamente, el andén entero es invadido por una muchedumbre que sale de un banquete de bodas y acompaña a los novios que van a salir para Buenos Aires vía Mendoza en un coche dormitorio reservado. Así, se produce un choque entre dos mundos sociales que no podrían ser más desiguales: por un lado, la pobre sirvienta con su prole; por otro, la "hija del estanciero más rico de la zona" (523) escoltada por sus pares. Este encontrón tiene dos efectos contrarios. Por un momento, embelesa a Amalia y a su familia, ya que se hallan ante un "espectáculo jamás visto ni soñado por ellas", que les parece "como la imagen de una estampa en su realidad de carne y hueso" (523–524); para persuadirse de esta realidad, la hija mayor se acerca a la novia e intenta tocarle el vestido. El sueño hecho realidad continúa cuando los dos padrinos arrojan monedas de níquel en el andén, que las hijas tratan de recoger para obtener su parte del casamiento suntuoso. Muy pronto, empero, Amalia comprende que por culpa de este espectáculo perderá el tren que sale "inadvertidamente", así que el sueño digno de una revista ilustrada se convierte en "pesadilla" (525). A este infortunio contribuye tanto el tumulto de los gritos festivos, que acalla el "grito metálico" de la locomotora (525), como el gentío que hace desaparecer por un instante a la hija mayor, atraída por la aparición de la novia. Lo que pasa en el andén constituye un caso extremo de la momentánea "evasión desatinada de la civilización", que Siegfried Kracauer observa en las estaciones de paso, donde la breve parada del tren provoca un tropel salvaje, muy distinto de la interacción más tranquila y distanciada que predomina en las terminales (Kracauer 2011 [1930]: 207). Para la protagonista, este gentío tumultuoso produce una catástrofe existencial. Como su "clamor" de socorro pasa inadvertido, ya no puede subir al coche de segunda clase que se encuentra al otro extremo del tren; al final del cuento, las "infelices mujeres" caminan entre las vías hacia la casilla del guardaguas, la última casa iluminada del pueblo, cuya luz no tarda en apagarse también (Martínez Estrada 2015 [1957]: 525–526). Con este desenlace tenebroso, sin duda reescrito en "Ferrocarriles Argentinos" de Gandolfo, quien por su parte tituló un poema "En tránsito" (Gandolfo 2019), Martínez Estrada propone una visión pesimista de las repercusiones del ferrocarril sobre la interacción social. El uso del tren para Mendoza subraya que a la desigualdad de las clases sociales corresponden una separación espacial y un gradiente de velocidades: mientras que los ricos recién venidos, pero bien instruidos, logran acceder a su coche dormitorio, las pobres desprevenidas pierden su vagón de segunda clase a pesar de haber esperado pacientes. Así, la escena commovedora del andén provinciano se

opone a la escena detallada en el capítulo “Regreso” de *La cabeza de Goliat*. En la estación real de Buenos Aires, el ensayista observa una colectivización inquietante de las clases populares; con respecto a la estación ficticia del interior argentino, el narrador muestra que el ferrocarril puede formar asimismo una muchedumbre de clase alta, capaz de derribar a pasajeras más modestas que solo han vivido un momento muy breve de convivialidad. De tal manera, la última ficción vehicular de Martínez Estrada presenta un cuadro no solamente más dramático, sino también más matizado de una de las “zonas de contacto y de fricción”, cuyas características explora su rigurosa “microscopía” del tránsito moderno.

5. Bibliografía

- Adorno, Theodor W. (1994 [1944]): “Nicht anklopfen”, en: *Minima Moralia*, Frankfurt a. M.: Suhrkamp, 42–43.
- Arlt, Roberto (2018 [1928]): “En ómnibus de extramuros”, en: Arlt, Roberto, *El vagabundo sentimental*, La Plata: Erizo, 21–24.
- Augé, Marc (1986): *Un ethnologue dans le métro*, París: Hachette.
- Avellaneda, Andrés (1983): “Martínez Estrada, el nacimiento del narrador”, en: Avellaneda, Andrés, *El habla de la ideología. Modos de réplica literaria en la Argentina contemporánea*, Buenos Aires: Sudamericana, 131–169.
- Benjamin, Walter (1991 [1927–1940]): *Das Passagen-Werk*, Frankfurt a. M.: Suhrkamp.
- Boltanski, Luc (1975): “Les usages sociaux de l’automobile. Concurrence pour l’espace et accidents”, en: *Actes de la recherche en sciences sociales*, 1-2, 25–29.
- Cortázar, Julio (1994 [1951]): “Ómnibus”, en: Cortázar, Julio, *Cuentos completos*, Madrid: Alfaguara, 126–133.
- (1994 [1980]): “Recordación de don Ezequiel”, en: Cortázar, Julio, *Obra crítica*, Madrid: Alfaguara, 273–275.
- Costa, Sérgio (2019): “The Neglected Nexus between Conviviality and Inequality”, *Mecila Working Paper Series*, No. 17, São Paulo: The Maria Sibylla Merian Centre Conviviality-Inequality in Latin America.

- Cueto, Carla del y Gruschetsky, Valeria (2023): "Tráfico urbano", en: Singh, Dhan Zunino; Jirón, Paula y Giucci, Guillermo (eds.), *Nuevos términos clave para los estudios de la movilidad en América Latina*, Buenos Aires: Teseo, 285–297.
- DaMatta, Roberto (2010): *Fé em Deus e pé na tábua. Ou como e por que o trânsito enlouquece no Brasil*, Rio de Janeiro: Rocco.
- Desportes, Marc (2005): *Paysages en mouvement. Transports et perception de l'espace, XVIII^e–XX^e siècle*, París: Gallimard.
- Domínguez, Marta S. (2009): "Fantasía e ironía en los cuentos de Ezequiel Martínez Estrada", en: Cernadas, Mabel y Marcilese, José (eds.), *Política, sociedad y cultura en el Sudoeste Bonaerense*, Bahía Blanca: EdiUNS, 287–296.
- Dünne, Jörg (2024): "Escenas de contacto. Acerca de la convivialidad entre perros callejeros y humanos en la literatura latinoamericana", en: Klengel, Susanne y Chicote, Gloria (eds.), *Entre observación, descripción y creación. Convivialidades literarias [Biblioteca Mecila-CLACSO 4]*, Buenos Aires, São Paulo: CLACSO; Mecila, 267–292.
- Earle, Peter G. (1971): "Homo Urbanus", en: Earle, Peter G., *Prophet in the Wilderness. The Works of Ezequiel Martínez Estrada*, Austin: University of Texas Press, 144–187.
- Elias, Norbert (1976 [1939]): *Über den Prozeß der Zivilisation. Soziogenetische und psychogenetische Untersuchungen. Zweiter Band*, Frankfurt a. M.: Suhrkamp.
- Ferrer, Christian (2017): "La cabeza de Goliat y sus ediciones", en: Martínez Estrada, Ezequiel, *La cabeza de Goliat. Microscopía de Buenos Aires*, Buenos Aires: Interzona, 333–338.
- Gandolfo, Elvio E. (2006): *Ómnibus*, Buenos Aires: Interzona.
- (2016 [1994]): "Ferrocarriles Argentinos", en: *Vivir en la salina. Cuentos completos (1970–2016)*, Córdoba: Caballo Negro, 90–96.
- (2018): "El eterno retorno de Martínez Estrada", en: *Revista Ñ - Literatura*, 28 de marzo, 2018.
- (2019): "En tránsito", en: *Hispamérica*, 144, 93–94.

- Gerez, Eduardo Fabián (2009): “Mujeres marginales en cuentos de Ezequiel Martínez Estrada”, en: Flawiá de Fernández, Nilda María (ed.), *Argentina en su literatura*, Buenos Aires: Corregidor, 89–109.
- Giucci, Guillermo y Errázuriz, Tomás (2018): *El viaje colectivo. La cultura del tranvía y del ómnibus en América del Sur*, Talca, Santiago: Bifurcaciones; Campus Creativo Universidad Andrés Bello.
- Gómez Carrillo, Enrique (1921): *El encanto de Buenos Aires*, Madrid: Mundo Latino.
- Heidegger, Martin (1983 [1930]): *Die Grundbegriffe der Metaphysik*, Frankfurt a. M.: Klostermann.
- Illich, Ivan (1973): *Tools for Conviviality*, New York, Harper & Row.
- Kasch, Martin (2012): *Von anderen Maschinen. Technik als Medium und Motor von Kollektivität in Literatur, Film und Kunst der argentinischen Gegenwart* [Tesis doctoral]. Köln: Universität zu Köln.
- Kohan, Martín (2021): “Entre el viajero y el viaje”, en: Martínez Estrada, Ezequiel, *Cambio de dirección. Escritos en viaje*, Buenos Aires: Fondo de Cultura Económica, 11–33.
- Kracauer, Siegfried (2011 [1930]): “Die Eisenbahn”, en: *Werke. Essays, Feuilletons, Rezensionen. 1928–1931*, Frankfurt a. M.: Suhrkamp, 207–211.
- Latour, Bruno (1999): “A Collective of Humans and Nonhumans. Following Daedalus’s labyrinth”, en: Latour, Bruno, *Pandora’s Hope. Essays on the Reality of Science Studies*, Cambridge, Mass., Harvard University Press, 174–215.
- (2009): “Les moteurs immobiles de la mobilité”, en: Flonneau, Mathieu y Guigueno, Vincent (eds.), *De l’histoire des transports à l’histoire de la mobilité* ?, Rennes: Presses universitaires de Rennes, 7–10.
- Lotman, Yuri (1978 [1970]): *Estructura del texto artístico*, Madrid: Istmo.
- Mailhe, Alejandra (2010): “Los sectores populares y la cultura popular en el ensayismo de Ezequiel Martínez Estrada, 1950–1960”, en: Mailhe, Alejandra (ed.), *Pensar al otro/pensar la nación. Intelectuales y cultura popular en Argentina y América Latina*, La Plata: Al Margen, 285–300.
- Mallea, Eduardo (1953): *La sala de espera*, Buenos Aires: Sudamericana.

- Martínez Estrada, Ezequiel (1968 [1955]): "Carta al Excelentísimo señor Presidente Provisional de la Nación General Don Pedro Eugenio Aramburu", en: Adam, Carlos (ed.), *Bibliografía y documentos de Ezequiel Martínez Estrada*, La Plata: Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación, Universidad de La Plata, 177–180.
- (1991 [1933]): *Radiografía de la pampa*, Nanterre: Allca XX.
- (1999): "Técnica", en: *Artefacto. Pensamientos sobre la técnica*, 3, 153–163.
- (2013 [1956]): "La cabeza del gigante", en: Martínez Estrada, Ezequiel, *Mensajes*, Buenos Aires: Interzona, 89–91.
- (2015 [1957]): *Cuentos completos*, Buenos Aires: Fondo de Cultura Económica.
- (2017 [1956]): *La cabeza de Goliat. Microscopía de Buenos Aires*, Buenos Aires: Interzona.
- (2021): *Cambio de dirección. Escritos en viaje*, Buenos Aires: Fondo de Cultura Económica.
- Morand, Paul (1932): "Air indien. De l'Argentine au Chili", en: *Revue des deux mondes*, 103, 44–82.
- Morgado, Juan Sebastián (2015): *Martínez Estrada, ajedrez e ideas*, Buenos Aires: Dunken.
- Nash, Jeffrey E. (1975): "Bus Riding. Community on Wheels", en: *Urban Life*, 4, 99–124.
- Navascués, Javier de (2017): *Alpargatas contra libros. El escritor y las masas en la literatura del primer peronismo (1945–1955)*, Madrid, Frankfurt a. M.: Iberoamericana; Vervuert.
- Nitsch, Wolfram (2014): "En el principio fue el caballo". Juan José Saer y el ocaso de la cultura ecuestre", en: Ciordia, Martín José y Vedda, Miguel (eds.), *Placeres de la melancolía. Reflexiones sobre literatura y tristeza*, Buenos Aires: Gorla, 237–247.
- (2015): "El medio de transporte como lugar de descanso en la narrativa argentina", en: Tauzin-Castellanos, Isabelle (ed.), *Histoire des itinéraires et des étapes en Amérique latine. XVI^e–XX^e siècle*, Bordeaux: Maison des Sciences de l'Homme d'Aquitaine, 265–273.

- (2021), “Una provincia vehicular. Transportes y transgresiones en la trilogía pampeana de Hernán Ronsino”, en: *deSignis*, 34, 121–133.
- (2023): “Ficciones vehiculares”, en: Zunino Singh, Dhan; Jirón, Paola y Giucci, Guillermo (eds.), *Nuevos términos clave para los estudios de la movilidad en América Latina*, Buenos Aires: Teseo, 113–123.
- (2024): “Trenes que vienen a cobrar una parte. Repercusiones del ferrocarril en la narrativa de Antonio Di Benedetto”, en: Bolte, Rike; Doetsch, Hermann; Loy, Benjamin y Schlünder, Susanne (eds.), *Existencias contaminadas. Escenarios ecosistémicos del Antropoceno en América Latina*, Berlín: De Gruyter, 103–110.
- (2026): “Caminantes entre vehículos. Locomoción corporal y transportes mecánicos en la obra narrativa de Sergio Chejfec”, en: Basile Teresa; Chiani, Miriam y Chicote, Gloria (eds.), *Literaturas, artes yivismos. Nuevas articulaciones*, Buenos Aires, CLACSO [en prensa].
- Perec, Georges (1989 [1973]): “Approches de quoi?”, en: *L’infra-ordinaire*, Paris, Seuil, 9–13.
- Piglia, Melina (2014): *Autos, rutas y turismo. El Automóvil Club Argentino y el Estado*, Buenos Aires: Siglo Veintiuno.
- Piglia, Ricardo (2015): “Prólogo”, en: Martínez Estrada, Ezequiel, *Cuentos completos*, Buenos Aires: Fondo de Cultura Económica, 9–12.
- Pratt, Mary Louise (1991): “Arts of the Contact Zone”, en: *Profession*, 91, 33–40.
- (2022): “Mutations of the contact zone”, en: Pratt, Mary Louise, *Planetary Longings*, Durham, Duke University Press, pp. 125–136.
- Puig, Manuel (2004): *Un destino melodramático. Argumentos*, Buenos Aires: El Cuenco de Plata.
- Ronsino, Hernán (2016): “Regreso”, en: Ronsino, Hernán, *Notas de campo*, Buenos Aires, Excusiones, 53–55.
- Saer, Juan José (1991): *El río sin orillas. Tratado imaginario*, Buenos Aires: Seix Barral.
- (1997): *El concepto de ficción*, Buenos Aires: Ariel.

Schivelbusch, Wolfgang (1977): *Geschichte der Eisenbahnreise. Zur Industrialisierung von Raum und Zeit im 19. Jahrhundert*, Frankfurt a. M., München, Wien: Hanser.

Simmel, Georg (1992 [1908]): *Soziologie. Untersuchungen über die Formen der Vergesellschaftung*, Frankfurt a. M.: Suhrkamp.

Siskind, Mariano (2005): “Entrevista con Sergio Chejfec”, en: *Hispamérica*, 34, 35–46.

Weinberg de Magis, Liliana (2000): “La narrativa de Ezequiel Martínez Estrada: liebre por gato”, en: Corral, Rose; Zubieta, Ana María; Verani, Hugo y Corral, Rose (eds.), *Norte y sur. La narrativa rioplatense desde México*, Ciudad de México: El Colegio de México, 174–185.

Working Papers published since 2017:

1. Maria Sybilla Merian International Centre for Advanced Studies in the Humanities and Social Sciences Conviviality-Inequality in Latin America (Mecila) (2017): “Conviviality in Unequal Societies: Perspectives from Latin America: Thematic Scope and Preliminary Research Programme”.
2. Müller, Gesine (2018): “Conviviality in (Post)Colonial Societies: Caribbean Literature in the Nineteenth Century”.
3. Adloff, Frank (2018): “Practices of Conviviality and the Social and Political Theory of Convivialism”.
4. Montero, Paula (2018): “Syncretism and Pluralism in the Configuration of Religious Diversity in Brazil”.
5. Appadurai, Arjun (2018): “The Risks of Dialogue”.
6. Inuca Lechón, José Benjamín (2018): “Llaktapura sumak kawsay / Vida plena entre pueblos. Un concepto emancipatorio de las nacionalidades del Ecuador”.
7. Wade, Peter (2018): “*Mestizaje* and Conviviality in Brazil, Colombia and Mexico”.
8. Graubart, Karen (2018): “Imperial Conviviality: What Medieval Spanish Legal Practice Can Teach Us about Colonial Latin America”.
9. Gutiérrez, Felipe Castro (2018): “La violencia rutinaria y los límites de la convivencia en una sociedad colonial”.
10. Wasser, Nicolas (2018): “The Affects of Conviviality-Inequality in Female Domestic Labour”.
11. Segura, Ramiro (2019): “Convivialidad en ciudades latinoamericanas. Un ensayo bibliográfico desde la antropología”.
12. Scarato, Luciane (2019): “Conviviality through Time in Brazil, Mexico, Peru, and Río de la Plata”.
13. Barreneche, Osvaldo (2019): “Conviviality, Diversidad, Fraternidad. Conceptos en diálogo”.
14. Heil, Tilmann (2019): “Conviviality on the Brink”.

15. Manzi, Maya (2019): “Fighting against or Coexisting with Drought? Conviviality, Inequality and Peasant Mobility in Northeast Brazil”.
16. Guiteras Mombiela, Anna (2019): “School Centres for ‘Savages’: In Pursuit of a Convivial Sociability in the Bolivian Amazon”.
17. Costa, Sérgio (2019): “The Neglected Nexus between Conviviality and Inequality”.
18. Banzato, Guillermo (2019): “Soberanía del conocimiento para superar inequidades. Políticas de Acceso Abierto para revistas científicas en América Latina”.
19. Gil Montero, Raquel and Albiez, Sarah (2019): “Conviviality as a Tool for Creating Networks: The Case of an Early Modern Global Peasant Traveler”.
20. Briones, Claudia (2019): “Políticas contemporáneas de convivialidad. Aportes desde los pueblos originarios de América Latina”.
21. Rojas Scheffer, Raquel (2020): “Articulating Differences and Inequalities: Paid Domestic Workers’ and Housewives’ Struggles for Rights in Uruguay and Paraguay”.
22. Pothast, Barbara (2020): “*Mestizaje* and Conviviality in Paraguay”.
23. Mailhe, Alejandra (2020): “¿Legados prestigiosos? La revalorización del sustrato cultural indígena en la construcción identitaria argentina, entre fines del siglo XIX y los años treinta”.
24. Sigsfeld, Julia von (2020): “Ancestral Knowledges and the Ecuadorian Knowledge Society”.
25. Baldraia, Fernando (2020): “Epistemologies for Conviviality, or Zumbification”.
26. Feltran, Gabriel (2020): “Marginal Conviviality: On Inequalities and Violence Reproduction”.
27. Rojas Scheffer, Raquel (2020): “Physically Close, Socially Distant: Paid Domestic Work and (Dis-)Encounters in Latin America’s Private Households”.
28. Gil Montero, Raquel (2020): “Esclavitud, servidumbre y libertad en Charcas”.
29. Manzi, Maya (2020): “More-Than-Human Conviviality-Inequality in Latin America”.

30. Klengel, Susanne (2020): “Pandemic Avant-Garde: Urban Coexistence in Mário de Andrade’s *Pauliceia Desvairada* (1922) After the Spanish Flu”.
31. Gomes, Nilma L. (2021): “Antiracism in Times of Uncertainty: The Brazilian Black Movement and Emancipatory Knowledges”.
32. Rocha, Camila (2021): “The New Brazilian Right and the Public Sphere”.
33. Boesten, Jan (2021): “Violence and Democracy in Colombia: The Conviviality of Citizenship Defects in Colombia’s Nation-State”.
34. Pappas, Gregory F. (2021): “Horizontal Models of Conviviality or Radical Democracy in the Americas: Zapatistas, Boggs Center, Casa Pueblo”.
35. Gutiérrez Rodríguez, Encarnación (2021): “Entangled Migrations: The Coloniality of Migration and Creolizing Conviviality”.
36. Reis, João José (2021): “Slaves Who Owned Slaves in Nineteenth-Century Bahia, Brazil”.
37. Streva, Juliana M. (2021): “*Aquilombar* Democracy: Fugitive Routes from the End of the World”.
38. Chicote, Gloria (2021): “Los tortuosos pactos de convivialidad en *El juguete rabioso* de Roberto Arlt”.
39. Penna, Clemente (2021): “The Saga of Teofila: Slavery and Credit Circulation in 19th-Century Rio de Janeiro”.
40. Cohen, Yves (2021): “Horizontality in the 2010s: Social Movements, Collective Activities, Social Fabric, and Conviviality”.
41. Tosold, Léa (2021): “The Quilombo as a Regime of Conviviality: *Sentipensando* Memory Politics with Beatriz Nascimento”.
42. Estrada, Jorge (2022): “Ruthless Desires of Living Together in Roberto Bolaño’s *2666*: Conviviality between *Potestas* and *Potentia*”.
43. Stefan, Madalina (2022): “Conviviality, Ecocriticism and the Anthropocene: An Approach to Postcolonial Resistance and Ecofeminism in the Latin American Jungle Novel”.
44. Teixeira, Mariana (2022): “Vulnerability: A Critical Tool for Conviviality-Inequality Studies”.
45. Costa, Sérgio (2022): “Unequal and Divided: The Middle Classes in Contemporary Brazil”.
46. Suárez, Nicolás (2022): “Museos del cine latinoamericanos: Políticas de preservación fílmica en contextos conviviales y desiguales”.

47. Wanschelbaum, Cinthia (2022): “El proyecto educativo conservador del gobierno de Macri y los vínculos con actores privados”.
48. Rojas Scheffer, Raquel (2022): “Another Turn of the Screw: The COVID-19 Crisis and the Reinforced Separation of Capital and Care”.
49. Pinedo, Jerónimo (2022): “¿Cómo se vivió aquí en la pandemia?”. La trama convivial de la covid-19”.
50. Schultz, Susanne (2022): “Intersectional Convivialities: Brazilian Black and Popular Feminists Debating the *Justiça Reprodutiva* Agenda and Allyship Framework”.
51. Castellón Osegueda, José Ricardo (2022): “Inequidades y convivialidades en movimiento. La familia y los inicios de la migración del Triángulo Norte de Centroamérica hacia los Estados Unidos”.
52. Moschkovich, Marília (2023): “‘Família’ e a nova gramática dos direitos humanos no governo de Jair Bolsonaro (2019-2021)”.
53. Kessler, Gabriel; Vommaro, Gabriel y Assusa, Gonzalo (2023): “El proceso de polarización en América Latina: entre la secularización y el conflicto distributivo”.
54. Dünne, Jörg (2023): “Interspecific Contact Scenes: Humans and Street Dogs in the Margins of the City”.
55. Toji, Simone (2023): “Conviviality-in-Action: Of Silence and Memory in the Cultural Performance of Generations of Japanese Migrants in a Riverine Town in Brazil”.
56. Piovani, Juan Ignacio; Alzugaray, Lucas; Peiró, María Laura y Santa María, Juliana (2023): “Convivialidad en el ámbito doméstico. Arreglos familiares y relaciones de género en los hogares del Área Metropolitana de Buenos Aires durante la pandemia de Covid-19”.
57. Flamand, Laura; Alba Vega, Carlos; Aparicio, Rosario y Serna, Erick (2023): “Trabajo remunerado y de cuidados en la Ciudad de México. Los efectos de la pandemia de covid-19 sobre las desigualdades sociales y la convivialidad”.
58. O’Leary, Jessica (2023): “The Trial of Íria Álvares: Conviviality and Inequality in the Portuguese Inquisition Records”.
59. Brun, Élodie y Carrillo, Jesús (2023): “La política global como una ‘configuración convivial’: hacia un entendimiento holístico de las desigualdades mundiales interestatales”.

60. Costa, Sérgio; Teixeira, Mariana, and Mattos, Thomás (2023): “Conviviality-Inequality during the Pandemic: The Case of Berlin”.
61. Massuchetto, Vanessa (2023): “Women, Normativities, and Scandal: The Crime of Concubinage through Conviviality Lenses in Southern Portuguese America in the Late 18th Century”.
62. Durão, Susana (2023): “Conviviality in Inequality: Security in the City (São Paulo)”.
63. Torquato, Ana Carolina (2023): “Animal Display in Fiction: Clarice Lispector’s ‘O búfalo’ and Other Stories Framing Animal Captivity”.
64. Kolb, Patrizia (2024): “The Impact of the Corona Crisis on the Gender Gap in Care Work And Housework”.
65. Schapira, Raphael (2024): “Brazilian Jiu-jitsu as a Marker of Whiteness and Anti-Blackness: Embodying Inclusive Conservative Conviviality in Rio de Janeiro”.
66. Callsen, Berit (2024): “Liquid Conviviality in Chilean Documentary Film: Dynamics of Confluences and Counter/fluences”.
67. Moszczynska, Joanna M. (2024): “Truths That Hurt: Socialist Affects and Conviviality in the Literary Journalism of Gabriel García Márquez and Ryszard Kapuściński”.
68. Bianchi, Guilherme (2024): “As formas da comunidade: convivialidade, corpo e política pós-conflito entre os Ashaninka do rio Ene (Amazônia peruana)”.
69. Gandhi, Ajay (2024): “The Porous and the Pure: An Artifactual History of Ties Between Asia, Europe, and Latin America”.
70. Medeiros da Silva, Mário Augusto (2024): “Social Memory, Conviviality, and Contemporary Antiracism: Valongo, Pretos Novos, Aflitos, and Saracura”.
71. Etzold, Jörn (2024) “Theatres of the Proto-Juridical”.
72. Brage, Eugenia (2024): “Tramas populares-comunitarias de convivialidad. Reflexiones en torno a la sostenibilidad de la vida y la producción de lo común en contextos transfronterizos”.
73. Strasser, Melanie (2024): “Receiving Words: Towards a Poetics of Hospitality”.

74. Gil Mariño, Cecilia Nuria (2024): “Reversos de la oscuridad. Fantasías, erotismo y acosos en las salas de cine de Buenos Aires y São Paulo en la primera mitad del siglo XX”.
75. Costa, Sérgio; Cavalcanti, Mariana; Domingues, José Maurício; Knöbl, Wolfgang (2024): “On the Earth Ethic: Interview with Dipesh Chakrabarty”.
76. Fischer, Georg (2024): “Agrarian Colonization and the Problem of Conviviality-Inequality in Twentieth-Century Latin America”.
77. Alarcón López, Cristina (2024): “¿Música de derecha? Imaginarios de convivialidad en los anuncios y jingles de candidatos presidenciales de derecha de Chile y Argentina”.
78. Rosa, Allan da (2024): “Apresento o meu amigo! O que ele merece?: Lábia, estéticas afrodispóricas, jogo e convivialidade entre negros de São Paulo”.
79. Withaus, Jan-Henrik (2025): “Mapeando ‘soberanías menores’ en la narrativa sobre el narcotráfico. Entre México y Colombia”.
80. Meireles, Flavia (2025): “Corpo-território: Práticas artísticas e ativismo indígena”.
81. Melo, Rúrion (2025): “When Conviviality Hides Inequality: Lélia Gonzalez on Brazilian Racial Democracy”.
82. Marins, Cristina T. (2025): “Perceptions of Precariousness and Entrepreneurship among Informal Workers in the Platform Economy”.
83. Blokland, Talja (2025): “The Metropolis and its Social Life: Conviviality, Urban Studies, and Thoughts on Thugs”.
84. Sigsfeld, Julia von (2025): “Restitution and Postcolonial Justice: A Dialogical Approach”.
85. Suarez, Marcial A. G. (2025): “Transnational Organized Crime and Hybrid Governance in Latin America: The Case of Forced Disappearance in Mexico”.
86. Youssef, Alain El (2025): “Desigualdades económicas em perspectiva histórica: Notas sobre a teoria dos tempos históricos”.

87. Rojas, Raquel; Piovani, Juan I.; Flamand, Laura; Costa, Sérgio, and Alba, Carlos (2025): “Care, Inequalities, and Conviviality: The Impacts of the COVID-19 Pandemic in Berlin, Buenos Aires and Mexico City”.
88. Delmonte Allasia, Antonella (2025): “Costurar formas de vida y convivialidad. Reflexiones sobre el trabajo de mujeres migrantes en São Paulo más allá de la informalidad”.
89. Nina, Fernando (2025): “*Escrevivência* by Conceição Evaristo: A Literary Reconfiguration of Conviviality”.
90. Xavier do Monte, Izadora (2025): “Militarization as Conviviality: How Women Define and Resist Gendered Everyday Violence and Discipline in Brazil”.
91. Racusen, Seth (2025): “Insisting on Her Rights and Other Afro-Brazilian Repertoires of Resisting Everyday Grey Racism”.
92. Boix, Ornella (2025): “Convertir a la música en un negocio. Un análisis sobre las ferias de música en América Latina en los últimos quince años”.
93. Friedlein, Roger (2025): “Spiritistic Mythology and Conviviality in Brazilian Epic Poetry: *Goyania* (1896) by Manuel de Lopes Carvalho Ramos”.
94. Suárez, Nicolás (2025): “Construir, habitar y escribir. Cultura material, afectos y convivialidad en las casas museo de Domingo Faustino Sarmiento y Euclides da Cunha”.
95. Nitsch, Wolfram (2026): “‘Zonas de contacto y fricción’. Convivialidad y desigualdad en el tránsito moderno según Ezequiel Martínez Estrada”.



UNIVERSITÄT
ZU KÖLN



Ibero-Amerikanisches
Institut
Preußischer Kulturbesitz



CEBRAP
centro brasileiro de análise e planejamento

CONICET
UNLP
IdIHCS Instituto de Investigaciones en
Humanidades y Ciencias Sociales

C EL COLEGIO
M DE MÉXICO



The Maria Sibylla Merian Centre Conviviality-Inequality in Latin America (Mecila) was founded in April 2017 by three German and four Latin American partner institutions and is funded by the German Federal Ministry of Research, Technology, and Space (BMFTR). The participating researchers investigate coexistence in unequal societies from an interdisciplinary and global perspective. The following institutions are involved: Freie Universität Berlin, Ibero-Amerikanisches Institut/Stiftung Preußischer Kulturbesitz, Universität zu Köln, Universidade de São Paulo (USP), Centro Brasileiro de Análise e Planejamento (CEBRAP), IdIHCS (CONICET/Universidad Nacional de La Plata), and El Colegio de México. Further information at <http://www.mecila.net>.

Contact

Coordination Office
Maria Sybilla Merian Centre
Conviviality-Inequality in Latin America

Rua Morgado de Mateus, 615
São Paulo – SP
CEP 04015-051
Brazil

mecila@cebrap.org.br

With funding from the:



Federal Ministry
of Research, Technology
and Space