

La experiencia corporal de la espera: formas de disciplinamiento en el metro de Santiago”

Avance de investigación en curso

GT 26: Sociología de los Cuerpos y las Emociones
Coordinadores/a GT: María Emilia Tijoux - Chile (coordinadora principal), Adrián Scribano, Mauro Guilherme Pinheiro Koury, Roberto Merino.

Luis Campos M. y Malén Cayupi P.

Resumen:

En el metro la gente espera. Los usuarios del ferrocarril subterráneo esperan la llegada del tren. En este trabajo nos interrogamos respecto de esa espera, realizando una descripción sociológica de las formas que ésta adopta con el propósito de hacer ver elementos que, por habituales, muchas veces pasan desapercibidos. Ponemos a prueba la hipótesis de que en la experiencia de la espera, se articulan distintos agentes y dispositivos, que pueden ser leídos como un efecto de disciplinamiento. A través de observaciones etnográficas accedemos a la experiencia corporal de la espera, donde los objetos que portan los pasajeros y las características espaciales de las estaciones de metro configuran una compleja trama.

Palabras clave: metro, espera, disciplinamiento.

1. Introducción

En el metro la gente espera. Parados en los andenes, apoyados en la pared, sentados en las bancas o, a veces, en el piso, los usuarios del ferrocarril subterráneo esperan la llegada del tren que los llevará a su estación de destino. Esa espera tiene formas múltiples. En ocasiones, vemos personas caminando y moviéndose de un modo que calificamos de “impaciente”. En otras, alguno de los usuarios mira hacia el túnel como buscando acelerar la aparición del tren. Para un/a habitante de la urbe santiaguina, en especial un/a usuario/a del metro, pareciera que no hay nada más habitual.

En este trabajo queremos interrogarnos respecto de esa espera. Intentaremos hacer una descripción sociológica de las formas que adopta con el propósito de hacer ver elementos que, por habituales, muchas veces pasan desapercibidos. En ello, nos anima la propuesta de Perce (1967), para quien el dar por sentado responde, más que a la obviedad, a una forma de cegamiento (“aquello que llamamos cotidianeidad no es evidencia, sino opacidad: una forma de ceguera, un tipo de anestesia”, traducción propia), pero sobre todo la de Le Breton, quien plantea acertadamente el desafío involucrado en intentar observar, describir y comprender las experiencias básicas de la vida cotidiana:

“Las recurrencias que tejen interminablemente la trama de los cotidiano difuminan el relieve. Acostumbrado a su presencia, la mirada se desliza por sobre las cosas, las sensaciones o los actos sin que le digan nada. La sociología de la vida cotidiana enfrenta la trivialidad de los días como si se tratara de un

exotismo olvidado (...) Construye el extrañamiento en el centro de la evidencia”
(Le Breton, 2002, p.93)

Aspirando a una formulación sintética, podríamos decir que en las páginas que siguen nos preguntaremos por lo que ocurre en ese tiempo aparentemente “vacío” que es la espera (“¿qué ocurre en el tiempo “vacío” de la espera?”), partiendo del supuesto de que no hay tiempos vacíos, sino que llenos de una sustancia que a veces resulta esquiva y de que lo que ocurre en ellos es el resultado –el producto- de la articulación de distintos agentes y dispositivos, articulación que es relativamente opaca y no necesariamente intencional. Intentaremos poner a prueba la idea de que dicha articulación puede ser leída como un efecto de disciplinamiento.

2. El disciplinamiento como clave de lectura

Siguiendo al Foucault de “El orden del discurso” (1999), la disciplina puede ser entendida como “un tipo de control de la producción del discurso” (p.38). Para el autor, “...una disciplina se define por un ámbito de objetos, un conjunto de métodos, un corpus de proposiciones consideradas verdaderas, un juego de reglas y de definiciones, de técnicas y de instrumentos: una especie de sistema anónimo a disposición de quien quiera o de quien pueda servirse de él sin que su sentido o su validez estén ligados a aquel que ha dado en ser el inventor” (p.33).

Adoptar aquí la perspectiva del disciplinamiento supone hacer una transposición de estas ideas para entenderle como un tipo de control en la producción de los movimientos y, a través de ellos, de los cuerpos. Avanzando en esta dirección, nuestra apuesta es que el disciplinamiento es el efecto anónimo del operar de un dispositivo. Siguiendo a Foucault, el dispositivo constituye “un conjunto heterogéneo de discursos, instituciones, disposiciones arquitectónicas, decisiones reglamentarias, leyes, medidas administrativas, enunciados científicos, proposiciones filosóficas, morales ... De lo dicho tanto como de lo no-dicho” (Foucault, 1994, p.299).

En consecuencia, en este caso el dispositivo de disciplinamiento sería el conjunto articulado de elementos materiales e inmateriales que condicionan los usos del cuerpo, los regímenes de atención implicada y la experiencia de espera habilitada (en el sentido de facilitada, permitida y condicionada, las tres cosas al mismo tiempo) en el metro. En otras palabras, la espera es, al menos en parte, el resultado (el efecto) del operar de un dispositivo de disciplinamiento.

Dicho en el lenguaje de De Certeau (1996), y extremando la idea, disciplinamiento implica que a las retóricas peatonales se les ha despojado de su carácter táctico, de su dimensión subversiva: las retóricas peatonales en el metro no son más que movimientos programados o, radicalizando la metáfora textual, “efectos de estilo”.

Por otra parte, adoptar la perspectiva de disciplinamiento supone reconocer, implícitamente, que la espera puede ser vista desde distintos puntos de vista y que su comprensión no puede ser unívoca: abordamos algunos de sus aspectos, mientras otros quedan fuera de nuestro encuadre. Adoptar el disciplinamiento como perspectiva es una forma de entrar en diálogo con otras claves de lectura, complementarias, adicionales o antagónicas.

Un dispositivo, en la perspectiva de Foucault, está compuesto por varios elementos: reglamentaciones, instituciones, arquitectura, etc. Dada nuestra concentración en la experiencia corporal de la espera en el caso del metro, consideramos que nuestra observación empírica se encontraría con tres tipos de entidades principales: espacios, cuerpos y objetos. Cabe advertir en este punto que a nuestro juicio es posible aislar, analíticamente, el rol o la función que cumplen los distintos componentes del dispositivo, aun cuando en la realidad su funcionamiento sólo se constituye como tal en articulación con los otros componentes.

Esa fue, en consecuencia, nuestra operacionalización de la noción de dispositivo y de ella se desprende la posibilidad de entrar en diálogo con perspectivas teóricas que abordan de manera específica alguna de las tres entidades y que pudieran entregarnos claves analíticas para dialogar con nuestra perspectiva principal. Recurrimos, entonces, al trabajo de tres autores principales: N. Thrift, para abordar la noción de espacio; G.H. Mead, para abordar la noción de objeto; y D. Le Breton, para abordar la noción de cuerpo.

La concepción de espacio de N. Thrift (2006) es relacional. Para él no hay un tipo de espacio, sino que una variedad de ellos, difícilmente clasificable en un solo tipo de métrica. Además, para este autor el espacio siempre está en constante movimiento. De hecho, el espacio no puede ser entendido como un sitio separado del movimiento (aspecto que tiene consecuencias epistemológicas importantes, pues implica la inexistencia de un espacio en el que la mente y el cuerpo puedan permanecer estables observando el espacio...) y, tampoco, como algo separado del tiempo: de ahí que proponga la noción de *timespace*.

Para Thrift todo está espacialmente distribuido y es imposible trazar límites o fronteras entre objetos, espacio, etc. Ser y estar con otros implica el espacio; afectar a otros implica el espacio; organizar a, y organizarse con, otros implica el espacio. En síntesis, para el autor el espacio es la materia de la vida misma.

De acuerdo a G.H. Mead (1997), en su artículo “La chose physique”, el cuerpo y los objetos constituyen objetos o cosas físicas, y las cosas físicas son, fundamentalmente, experiencias de distancia. En la interpretación que hace L. Quéré, el proyecto de Mead se basa, en buena medida, en la intuición anti-dualista de que la mente, la conciencia, la conciencia de sí deben ser des-subjetivados y reinscritos en la naturaleza. Esto se lograría a través del análisis de la infraestructura corporal operante en la experiencia y del rol mediador de los objetos que la estructuran (a la experiencia).

Los objetos físicos poseen tres propiedades esenciales: a) son físicos en cuanto poseen una extensión, un volumen que ocupa un espacio; b) pertenecen al espacio de control del organismo y; c) la individualidad y las cualidades que adquieren son función de su compromiso en (su hacer parte de) una organización reflexiva de la actividad que, al mismo tiempo, ellos hacen posible.

De lo anterior se desprende que la identidad y las cualidades de los objetos son puramente relacionales y relativas a la actividad y, en consecuencia, que la relación entre organismo y entorno, que estructura la experiencia y que la experiencia estructura, no es, en principio, una relación de orden cognitivo. Se trata más bien de una relación de determinación recíproca, que se establece gracias a la sensibilidad corporal y que vuelve, eventualmente posible, una relación cognitiva.

Para Le Breton (2002), la experiencia humana se encuentra completamente basada en el cuerpo: el “hombre habita corporalmente el espacio y el tiempo de la vida” (p.100). Más aun, el cuerpo tiene un rol fundamental en la conformación y características de nuestra experiencia cotidiana, puesto que su uso sistemático es el que nos la proporciona

inteligibilidad y familiaridad de nuestro entorno y, en consecuencia, de nuestra sensación de seguridad. De hecho, Le Breton habla de una “arquitectura de gestos, sensaciones y percepciones” (p. 92) que facilitan nuestro desempeño cotidiano.

A pesar de dicha centralidad, el cuerpo se encuentra ausente de la conciencia del ser humano: “el cuerpo se borra, desaparece del campo de la conciencia, diluido en el cuasi-automatismo de los rituales diarios” (p.121-122). Sin embargo, esto no significa que el cuerpo pierda importancia sociológica, pues siempre el sujeto está simbolizando a través de él las características de su relación con el mundo “En ese sentido, el cuerpo, en cualquier sociedad humana, está siempre significativamente presente” (p.122)

3. Los supuestos y las hipótesis

Partimos de la base de que los distintos elementos materiales e inmateriales presentes en el metro de Santiago configuran un dispositivo. Esto porque hemos constatado que el metro de Santiago posee un alto nivel de reglamentación y una orientación funcional dirigida a la circulación y que ambas características resultan prácticamente indistinguibles en el marco de su proceso productivo (servicio de transporte de pasajeros).

Estando nuestro foco de atención puesto en la experiencia corporal de la espera, suponemos que los efectos del dispositivo deben ser visibles a nivel de los cuerpos, los comportamientos, las esperas... en ese sentido, nuestra aproximación prescinde de una referencia a intenciones, para concentrarse en los efectos (en esto también seguimos a Foucault, esta vez al de la “función autor”).

4. La metodología: observación

Efectuamos un trabajo de observación etnográfica en el metro de Santiago entre los meses de noviembre de 2012 y agosto de 2013, de manera variable y con muchas interrupciones. Complementamos esa observación con un recorrido comentado hecho con una diseñadora (viernes 3 de mayo de 2013) y una entrevista a dos jóvenes trabajadoras en la distribución de periódicos gratuitos (martes 11 de junio de 2013). Por las razones antes expuestas nuestro foco de atención en la observación estuvo puesto en tres usos o relaciones: a) usos de objetos, b) usos del cuerpo y c) usos del espacio.

5. Los resultados de la observación

5.1 El inicio del recorrido

Un primer aspecto a tener en consideración es que, tanto en los accesos como en los espacios de circulación que conectan dichos accesos con los andenes, no observamos esperas o situaciones de espera, salvo las filas que a veces hay que hacer para validar el boleto. La espera se produce principalmente en los andenes, entre el paso de un tren y otro. Resulta, entonces, que ese es su espacio específico.

Haciendo un recuento del recorrido que cualquier usuario del metro debe hacer para llegar a los andenes encontramos aquél se inicia en la superficie, en la calle, y que a través del paso por sucesivas escaleras se alcanza los espacios donde se encuentran las boleterías y los aparatos que, mediante la validación de los boletos, posibilitan el acceso a los andenes.

En un inventario rápido de los objetos con que nos encontramos al ingresar a una estación de metro tenemos: barandas, rejas de acceso, luminarias, cámaras de video, torniquetes. Luego, una vez validado nuestro boleto y antes de llegar al andén, encontramos el panel o dispositivo que informa del estado de la circulación en la red de metro, a veces un cajero automático o un distribuidor de bebidas, a veces algún quiosco. Una vez en el andén, encontramos las bancas, los paneles informativos “metro informa”, los planos de calles, televisores y ventiladores, estos dos últimos colgados desde lo alto de la estación.

Generalmente, entonces, los usuarios deben bajar escaleras que los llevan varios metros bajo tierra, a espacios iluminados con luz artificial en los que se encuentran los puntos de acceso a espacios aún más subterráneos donde circulan los trenes que los llevarán a sus lugares de destino. En ese trayecto, si se desplazan solos, la interacción con otras personas es reducida y, a veces, casi inexistente, pues si se cuenta con un boleto o con una tarjeta habilitada para funcionar, no es necesario interactuar con ninguna persona y el único momento de interacción con un dispositivo es el de la validación en el torniquete de acceso. Lo anterior da cuenta de una especie de programación de actividades, de guion o de rutina que se altera sólo en los casos de un evento específico (accidente en las vías o filas de espera, por ejemplo) o que se ralentiza en algunos momentos, como producto de una gran afluencia de usuarios.

Lo que quisiéramos rescatar de esa rutina de ingreso es que constituye el paso previo, necesario e inevitable del acceso a los andenes del metro: el preludio a la espera, una suerte de limen que implica un uso controlado del (propio) cuerpo y que permite la activación de una disposición corporal específica: la expresión de dos de nuestras entrevistadas fue “entrar en modo metro”.

La expresión “estar en modo X” o “entrar en modo X” indica varias cosas. Primero, que un individuo dispone de varias opciones de funcionamiento, pero que no todas están activas al mismo tiempo. Segundo, sugiere una restricción temporal en las posibilidades de acción y reacción frente a estímulos del entorno. Tercero, indica una suerte de blindaje respecto de irritaciones del medio que no sean aquellas que se encuentran en la frecuencia determinada por el “modo”, es decir, sólo se convierten en información aquellas irritaciones del medio que están en sintonía con la modalidad de funcionamiento. Con otras palabras, “entrar en modo metro” implica una disposición corporal que restringe el horizonte de expectativas y que consiste fundamentalmente en el avanzar para llegar a destino. Vemos en este planteamiento una idea acorde a lo propuesto por Le Breton (2002):

“Para el hombre apurado lo único que importa es la mirada, su propio cuerpo constituye un obstáculo para avanzar. Las sociedades occidentales reemplazaron la rareza de los bienes de consumo por la rareza del tiempo. Es el mundo del hombre apurado” (p. 106)

“La ciudad dejó de ser un espacio de callejeo para convertirse en una trama de trayectos que es necesario llevar a cabo en “la dirección de circulación obligatoria”” (P. Virilio en Le Breton, 2002, p.106)

Junto con lo anterior, entrar en “modo metro” puede ser pensado como el inicio de la experiencia de espera. Siguiendo a Dewey (1949), una experiencia consiste en una actividad que tiene como fin una consumación, que posee su historia y una suerte de argumento con su principio y su desarrollo, que implica un flujo de significación creciente.

Tiene, además, una unidad que le da su nombre, es decir una cualidad que la impregna completa¹.

El viaje en metro es una actividad cuyo fin es llegar a un destino previamente establecido de la manera deseada, lo que la mayoría de las veces se traduce en querer llegar a tiempo, sin imprevistos, ni demoras, ni contratiempos. El viaje sería, en este sentido, la experiencia en la cual se enmarca la espera, lo que implica que ésta se constituya en un tiempo significado negativamente².

En consecuencia, podemos plantear que el usuario “en modo metro” es un usuario cuya receptividad o disposición corporal se encuentra activa respecto de la actividad del viaje, entendida como un desplazamiento eficaz entre un lugar y otro, y que considera las esperas de forma negativa, por cuanto ralentizan un desplazamiento que se desea rápido. Se instala así, junto con la disposición corporal, una especie de expectativa mental de rapidez, de aceleración por llegar a destino que impregna todo el viaje y lo carga de emotividad (o “reactividad emotiva” entendida como estar más reactivo a las irritaciones del entorno en un determinado registro emocional). Pero, atención: que exista esta expectativa mental de rapidez no significa que el viaje se acelere pues, hasta aquí, nada ha podido hacer el usuario del metro por intervenir en los modos y tiempos de circulación de los trenes, que son, en último término, los elementos determinantes de la rapidez del viaje.

5.2 En el andén: el espacio

Siguiendo con nuestro recuento del recorrido, una vez en el andén los usuarios “en modo metro” se encuentran con un espacio que generalmente tiene la forma de un cofre, que se encuentra completamente iluminado y cuyas superficies (piso y paredes) reflejan parcialmente esa luz, debido al material del que se encuentran fabricados y a los procesos de limpieza y cuidado a los que se encuentran sometidos. En particular, el piso está hecho de un material semejante al mármol, que aunque varíe en color, siempre posee la misma suavidad y siempre se encuentra frío (así se puede constatar sentándose en él). Es muy poco frecuente encontrarse con basuras (papeles, envoltorios, etc.) en el piso, así como con líquidos derramados o rastros de algún “accidente”. Las paredes, por su parte, presentan características similares, en el sentido de que están hechas de un material suave y frío, y que generalmente se encuentran muy limpias. Además, en buena parte de las estaciones las paredes se encuentran decoradas, hasta llegar al caso en que están ocupadas por obras de arte que no pueden ser tocadas por los usuarios ya que se encuentran tras una barra metálica, cuyo traspaso implica la activación de una alarma, como ocurre en la estación La Moneda.

Los atributos de paredes y pisos hasta aquí señalados convergen en varios aspectos, pero quisiéramos destacar uno en particular: el hecho de no poder observar en ellos huellas o registros de usos humanos. Dicho de otra forma, paredes y pisos muestran, materialmente, la inexistencia de intervenciones humanas.

¹ Dewey plantea también que una experiencia es emocional, en la medida que la emoción es su fuerza móvil y cimentadora, y, además, que se moldea con las fuerzas del hacer y del padecer (de la acción propia y de la externa). Estos elementos no están tan presentes

² Cabe aquí hacer alusión a la publicidad de un periódico gratuito que es distribuido en los accesos a las estaciones de metro que refiere a la espera como un “fantasma” que se le aparece al usuario del ferrocarril subterráneo y que puede ser “espantado” gracias a dicho periódico.

Junto con lo anterior, la forma de cofre del espacio en que se encuentran los andenes, en especial en el caso de las estaciones de la Línea 1, se caracteriza por la magnitud de sus alturas, lo que hace que se pierda de vista el techo de la estación, salvo cuando se lo busca de manera intencionada. De hecho, resulta posible afirmar que los techos de las estaciones no entran el horizonte visual de los usuarios, y, en consecuencia, tampoco en su campo de intervención o acción.

Hacemos hincapié en las características de paredes, pisos y techos porque emergen como correlato espacial de lo anteriormente planteado respecto de la restricción del horizonte de expectativas de los usuarios en “modo metro”: denotan una restricción del espectro de interacción corporal con el espacio de las estaciones y de intervención del mismo.

5.3 En el andén: los objetos

También en el andén, los usuarios del metro encuentran una serie de objetos con los cuales interactuar: bancas, señalética, paneles informativos, publicitarios y literarios, planos de calles, televisores y ventiladores, así como algunos tipos de individuos con los cuales relacionarse: guardias y asistentes de andén. Siendo el anterior un listado bastante exhaustivo de humanos y no-humanos presentes en el lugar, parece plausible proponer que los tipos de interacción posibles de establecer con ellos son bastante restringidos. En efecto, reconocemos tres tipos principales:

- De tipo informativo (paneles informativos, planos de calles, televisores, asistentes de andén)
- De tipo imperativo (señalética, guardias y asistentes de andén)
- De tipo distractivo (bancas, paneles publicitarios y literarios, televisores y ventiladores)

De tipo informativo, porque tanto objetos como personas puestos ahí por la empresa de metro están para informar. De tipo imperativo, o normativo, porque esos mismos objetos y personas pueden “dar órdenes” y “cuidar el orden” (“no traspase la línea amarilla”, “solo cambio de andén”, etc.). De tipo distractivo, finalmente, porque algunos de los objetos permiten formas de entretención: los televisores y el panel “metro informa”, pero también la publicidad y los cuentos de Santiago en 100 palabras.

Sin embargo, si pensamos no en el contenido informativo ni en el tipo de usuario implicado en los programas de recepción o lectura de los objetos mencionados, sino que en el tipo de interacción prefigurada y, en consecuencia, en el tipo de usuario construido en cada una de ellas, encontramos otro aspecto relevante de ser considerado en nuestra reflexión: la restricción del horizonte manipulador de dichos objetos (Mead, 1997). Esto significa, de modo concreto: que los televisores no pueden ser manipulados por los usuarios para cambiar de canal o ser apagados, los ventiladores no pueden ser encendidos ni reorientados a voluntad; los paneles informativos, publicitarios y literarios no pueden ser intervenidos e igual cosa con la señalética; los planos no pueden ser tocados y las bancas no pueden ser movidas. Ninguno de estos objetos es de tipo “interactivo”, como se suele decir.

Lo anterior se expresa también de modo concreto a través de la distancia espacial que separa al usuario del objeto: televisores y ventiladores están dispuestos en altura, a algunos metros de distancia de los usuarios; paneles y planos están protegidos por vidrios que impiden el contacto directo de los usuarios. Parte de la señalética se encuentra dispuesta a distancia de los usuarios, mientras que otra parte es posible de ser tocada (esta última es autoadhesiva, mientras que la primera no).

Tenemos, hasta aquí, tres características fundamentales relativas a los usos del cuerpo en el tiempo de espera en los andenes: a) disposición corporal que restringe el horizonte de expectativas; b) restricción del espectro de interacción corporal con el espacio y; c) restricción del horizonte manipulador de los objetos presentes en los andenes. Esto quiere decir que la disposición corporal por avanzar para llegar a destino, que orienta hacia la rapidez y la aceleración, se ve acompañada por la experiencia corporal de inacción respecto del espacio, y por la experiencia corporal de restricción y el distanciamiento construida a partir de la relación con los objetos.

5.4 En el andén: los “objetos propios”

Sin embargo, en nuestra observación de la espera en los andenes del metro pudimos ver otros objetos, los que hemos llamado “objetos propios”. Es decir, aquellos que pertenecen al pasajero y que porta o transporta en el viaje. El repertorio de objetos que se portan, está constituido principalmente por celulares y reproductores de música. Le siguen diarios (casi siempre corresponde a los que son distribuidos gratuitamente en la entrada de las estaciones), y en general cualquier objeto de lectura, ya sean libros, cuadernos, fotocopias o apuntes. Hay otros objetos que dependen de la época del año, por ejemplo, más cerca la temporada de calor, se despliegan lentes de sol y alguna señora puede portar un abanico, pero en temporada de invierno, o en un día de lluvia, será posible vislumbrar paraguas. También es posible identificar objetos que se utilizan para transportar otros objetos, como es el caso de las maletas, carros con ruedas, bolsas de compras, mochilas y maletines. Se trata de objetos que son activados en la espera, que son utilizados por los viajeros mientras esperan la llegada del tren. En términos generales, Aguilar (2013) plantea que los objetos expresan el destino del viaje de quienes los portan:

“Lo que se lleva consigo expresa el sentido del viaje; así es común la presencia de mochilas y portafolios en estudiantes y trabajadores no manuales; los obreros, a su vez, guardan en las mochilas sus ropas e instrumentos de trabajo. Las bolsas, de todos los tamaños, manifiestan los viajes de compras o bien se encuentran cajas con objetos vinculados a actividades laborales” (p.100).

Entre estos objetos, sin duda que el más empleado es el teléfono celular:

Nota de Campo del lunes 12 de noviembre de 2012

Andén Estación Metro Irarrázaval, Línea 5, 10.07 a 12.58 horas.

Malén Cayupi

Los objetos “portables” que se activaron en la espera son:

1. Celular: Este es el objeto portable más común. Es utilizado por hombres y mujeres. Es posible identificar diferentes modalidades de uso:

- Sólo llevándolo en la mano: (CO: Da la impresión de que se acaba de “usar” o que se espera una llamada. Se tiene “a mano” “por si acaso”)
- Tecleando: Hombres y mujeres “teclean”. Esta acción puede ser breve o tener una larga duración. En el andén del frente hay un hombre que estuvo 25 minutos “tecleando”. Después se fue.

- Tecleando con audífonos: Hombres y mujeres utilizan el celular tecleando y con audífonos. Es posible reconocer que son más hombres que mujeres los que adoptan esta modalidad.
- Hablando/llamando: Es la minoría de los casos (CO: Parece paradójico, ya que el uso inicial que se le dio al celular fue ese)

El objeto “teléfono celular” es relevante no sólo por ser el más utilizado, sino que debido a que sus formas de uso son indicativas de un comportamiento más general: observamos un uso ansioso del aparato, un mirar recurrente, una aceleración en los tiempos que se lo consulta, etc. En general, los celulares son constantemente revisados por sus dueños, aun cuando pareciera que nada cambia realmente en la información que entregan.

Esta focalización exacerbada en el aparato produce una forma de aislamiento del sujeto respecto de los otros usuarios del metro, puesto que su concentración está casi únicamente puesta en éste y, al concentrarse de esa forma, el sujeto deja de estar atento a los otros “compañeros de viaje”.) Diversos autores señalan que un fenómeno similar se observa con los reproductores de música, pues el sujeto está inmerso en los estímulos del aparato, esta vez escuchando (probablemente a alto volumen) y quizás tarareando una melodía, construyendo una muralla sonora que le separa de los otros (Aguilar, 2013; Le Breton, 2002; Pecqueux, 2012). Respecto al caso del celular y reproductor de mp3, los que llama “prótesis tecnológicas”, Aguilar agrega:

“A pesar de su tamaño relativamente pequeño se les emplea a modo de escudo frente a los demás, establecen una barrera simbólica que anuncia en donde está la atención del viajero” (p.100)

El funcionamiento al modo de “prótesis” de estos objetos implica que hay alguna función que están sustituyendo. En particular, parece ser que celulares y reproductores de música sustituyen el intercambio e interacción con el resto de los pasajeros del metro, produciendo una forma de aislamiento con respecto a éstos.

6. Conclusión

Es posible plantear que el uso ordenado del cuerpo es fundamental en la estructuración de rutinas diarias que le dan sustento a la vida cotidiana, generando un sentimiento de seguridad y estabilidad en el sujeto. Las restricciones en el uso del cuerpo en las situaciones de espera identificadas en esta ponencia dan cuenta de la configuración de una rutina diaria que genera una sensación de seguridad en el sujeto, pues no tiene que estar constantemente adaptándose a cada nueva situación. Esa rutina no sólo es apuntalada por los espacios y los objetos en que transcurre, sino que es verdaderamente configurada por ellos y, de alguna forma, se encuentra inscrita en ellos.

No obstante, esa rutina no sólo genera seguridad, sino que también ansiedad. Si seguimos a Lindón (2009), para quien todo comportamiento va acompañado de un sentimiento y, en realidad, es diferenciable de él sólo analíticamente (“todo sujeto-cuerpo también es un sujeto-sentimiento”), parece plausible proponer que la combinación entre deseo por avanzar (llegar a destino rápidamente) y la inacción transmitida por objetos y espacios constituye una combinación generadora de un estado de agitación e inquietud.

Los objetos y los espacios activan los sentidos, por lo tanto activan una relación manipuladora, sensorial y afectiva, pero, al no haber posibilidad de manipulación de los

objetos, ni de intervención de los espacios, se genera una forma de agitación e inquietud cuya canalización se efectúa a través de los llamados “objetos propios”. Esto implica que se produce, al mismo tiempo, una distancia respecto de objetos y espacios del medio, y un repliegue sobre sí mismos por parte de los usuarios. Ambos movimientos implican usos del cuerpo acordes con los objetivos funcionales y las normas regulatorias del funcionamiento del metro. Ambos movimientos dan cuenta de formas de control, externas e internalizadas, del comportamiento de los individuos usuarios del metro encaminadas a “incrementar su orden, su seguridad, su tranquilidad, su prosperidad, salud y felicidad” (Rose 1999; 6, citado en Ureta, 2012; 597, traducción de los autores).

Bibliografía

- De Certeau, M. (1996). *La invención de lo cotidiano. El arte de hacer*. Tomo I. México: Universidad Iberoamericana.
- Dewey, J. (1949). *El arte como experiencia*. México: FCE.
- Foucault, M. (1999). *El orden del discurso*. Barcelona: Tusquets.
- Foucault, M. (1994). *Dits et Écrits, 1954-1988*. Tome III : 1976-1979. Gallimard.
- Le Breton, D. (2002). *Antropología del cuerpo y la modernidad*. Buenos Aires: Nueva Visión.
- Lindón, A. (2009). La construcción socioespacial de la ciudad: el sujeto cuerpo y el sujeto sentimiento. *Revista Latinoamericana de Estudios sobre Cuerpo, Emociones y Sociedad*, n° 1, pp. 6-20. Rescatado el 10 de julio de 2013. URL: <http://www.relaces.com.ar/index.php/relaces/article/view/4/4>
- Pecqueux, A. (2012). Pour une approche écologique des expériences urbaines. *Tracés. Revue de Sciences humaines*. Rescatado el 29 de junio 2012. URL: <http://traces.revues.org/5418> ; DOI : 10.4000/traces.5418
- Perec, G. (1967). *Las cosas*. Barcelona: Seix Barral.
- Quéré L., Mead George-Herbert. (1997) La chose physique. *Réseaux*, volume 15, n°85, pp. 195-211.
- Thrift, N. (2006). Space. *Theory, Culture & Society*, vol. 23, n°2-3, pp. 139.
- Ureta, S. (2012). Waiting for the Barbarians: disciplinary devices on Metro de Santiago. *Organization*. Rescatado el 31 de Julio de 2013. URL: <http://org.sagepub.com/content/20/4/596>