



La vida es mejor con audífonos

Análisis de las prácticas de escucha ligadas al uso de la tecnología en el transporte público de Bogotá

Requisito parcial para optar al título de Magíster en Estudios Culturales

Maestría en Estudios Culturales

Facultad de Ciencias Sociales

Pontificia Universidad Javeriana

2014

Diana Carolina Varón Castiblanco

Director: Sergio Roncallo

Contenido

	Pág.
Introducción.....	1
Una exploración previa al análisis de las prácticas de escucha.....	7
Las prácticas de escucha: Componentes metodológicos.....	16
Una reflexión desde la etnometodología.....	16
Estrategia Metodológica.....	19
Observación participante – construcción matriz de observación.....	19
Entrevistas semi- estructuradas.....	21
Capítulo 1: ¿A qué suenan las prácticas de escucha? Una exploración a partir de experiencias, estrategias de uso y tecnologías	
Las prácticas de escucha: Componentes.....	25
La dimensión sonora de las prácticas.....	32
La privatización del sonido.....	36
La experiencia auditiva como sinónimo de experiencia tecnológica.....	39
Capítulo 2: La dimensión espacial de las prácticas de escucha	
¿Transmilenio, lugar o no lugar?.....	53
La recomposición del espacio a través de una experiencia sonora privatizada.....	65
La guerra del volumen: entre lo que quiero escuchar vs lo que quiero filtrar.....	71
Lo visual y la dimensión sonora.....	76
Capítulo 3: La experiencia auditiva en tránsito: resonando entre el cuerpo y la emoción	
Las prácticas de escucha hechas cuerpo a partir de la experiencia sensorial.....	83
Estrategias de borramiento.....	90
Regulación de las sensaciones y mecanismos de soportabilidad social.....	102
Conclusiones.....	115
Referencias citadas.....	120
Anexos.....	124

Yo, DIANA CAROLINA VARON CASTIBLANCO, declaro que este trabajo de grado, elaborado como requisito parcial para obtener el título de Maestría en Estudios Culturales en la Facultad de Ciencias Sociales de la Universidad Javeriana es de mi entera autoría excepto en donde se indique lo contrario. Este documento no ha sido sometido para su calificación en ninguna otra institución académica.

Diana Carolina Varón Castiblanco

Julio 31 de 2014

Agradecimientos

Finalmente después de un largo pero bello camino de aprendizaje con la elaboración de la tesis. Quiero agradecer en primer lugar a mis padres Estella y Rodrigo por acompañarme en este viaje que decidí emprender hace dos años, gracias por la complicidad, la comprensión, la presencia y la compañía, sin ustedes esto hubiera sido otra historia. Gracias infinitas por estar en este y todos los proyectos que he decidido emprender.

En segundo lugar quisiera agradecer a los profesores que a lo largo de estos dos años me brindaron herramientas para que este proyecto se consolidara. A mi asesor Sergio Roncallo por su acompañamiento durante este proceso en su etapa final y al profesor Eduardo Restrepo durante la etapa inicial en la que se consolidó esta investigación. Gracias a los dos por los comentarios, sugerencias, lecturas, disponibilidad, cordialidad y paciencia para guiarme en este viaje.

Por último pero no menos importante quiero agradecerle a mis compañeros de la Maestría que en medio de clases, cafés y encuentros no tan académicos pero muy agradables, también me brindaron elementos para pensar y re-direccionar este camino de creación. Fue un placer haber coincidido con ustedes en este proceso.

“Quizás sea la música, pues, la propiciadora del encuentro interior de cada uno. Asistimos aquí a una concepción de la música como espejo de los actos y del sentir humanos, como un reflejo de estar en la tierra”.

Ramón Andrés (2008:13).

Introducción

Definir un tema de investigación dentro de la maestría fue un proceso que me llevó a pensar diferentes vías de formulación que finalmente, espero, hayan encontrado un rumbo en esta investigación. Hoy, después de un valioso camino de aprendizaje, comparto con el lector el resultado de una exploración en la que tuve la intención de trabajar un tema en el que no solamente analizara una cuestión en donde el objeto de estudio se constituyera como una categoría externa a mí, sino que por el contrario yo también me involucrara como objeto de la misma partiendo de mi experiencia personal.

Para empezar a introducir el tema, quisiera compartir cómo durante varios años he sido una usuaria frecuente del transporte público de Bogotá. Mirando por la ventana y recorriendo las calles de la ciudad entre el tráfico y sus habitantes, usualmente me desplazo acompañada de algún dispositivo móvil como un iPod o un celular. Allí, la música me permite vivir una experiencia en la que puedo tener el control sobre lo que escucho, influyendo, por ejemplo, en la manera como percibo el espacio del recorrido y mis estados de ánimo.

Hacer uso del Transmilenio diariamente para desplazarme a mis lugares de destino, desarrolló en mí la rutina, el hábito o la costumbre de “desconectarme” momentánea e intermitentemente del tráfico, de la aglomeración de pasajeros en las estaciones, portales y buses que diariamente se convierten en una constante de mi cotidianidad y de sus usuarios.

Allí generalmente la gran mayoría de sus pasajeros, al igual que yo, andan solos y sin ningún acompañante, así que para aminorar los tiempos de los recorridos y de la rutina muchos como en mi caso, optan por escuchar música durante sus trayectos. Cada persona tendrá su razón para hacerlo, pero al ser un elemento tan ligado a mi cotidianidad empecé a cuestionarme por qué esta actividad sigue vigente desde que una tecnología como el Walkman se insertó en la vida de sus usuarios transformando la manera en la que la música era escuchada y compartida. Así que sin tener muy claro con que me encontraría en este camino de la elaboración de la tesis, decidí explorar los elementos que me permitieran analizar este tema más allá de lo que podría resultar evidente.

Durante mis recorridos empecé a realizar observaciones más minuciosas de ese entorno que al parecerme familiar ocultaba elementos que por la costumbre empezaba a perder de vista. Así que uno de los componentes de la investigación que empezó a definir los lineamientos de la misma, fue el observar con más detalle (y sin mi banda sonora acompañándome) a las personas que escuchaban música en Transmilenio. Allí me fijaba en el tipo de dispositivos que se usaban, los diferentes tipos de audífonos de cada oyente, el número de pasajeros conectados por trayecto, la forma de acceder a los dispositivos, las estrategias de uso durante el recorrido y otros elementos que mencionaré más adelante.

Posteriormente empecé hacer algunas entrevistas a las personas que acostumbraban escuchar música en sus recorridos. En una de ellas, fue donde surgió la frase inicial que le da título a esta investigación, conversando con William Castañeda le pregunté: ¿Por qué te gusta escuchar música en los recorridos?, al responderme él se pregunta nuevamente: ¿Por qué me gusta escuchar música en los recorridos?, no sé...- responde- (hace una breve pausa y me dice) –“La vida es mejor con audífonos”.

La respuesta de William quizá puede resumir muchas de las entrevistas y observaciones realizadas a lo largo de todo este proceso, incluso, siento que esa respuesta también me identifica a mí; en un espacio como Transmilenio los audífonos son los que transmiten y llevan la música que me permite hacer esa desconexión con el exterior y una conexión más personal de acuerdo a lo que esté escuchando. Personalmente yo diría que para mí, la vida es mejor con la música y en Transmilenio la experiencia es mejor con audífonos.

De esta manera, esta investigación tiene la intención de explorar práctica y teóricamente cómo lo sonoro se configura como un elemento central para el análisis de las prácticas de escucha. Término que aquí hace referencia a la manera en la que las personas que se desplazan en el transporte público de la ciudad (Transmilenio), optan por acompañar sus trayectos a partir de una experiencia auditiva, que principalmente va enfocada a escuchar música a partir del uso de dispositivos móviles como los iPod, memorias mp3, celulares, etc., generado un cambio significativo en la manera en la que se accede y se consume la música, permeando y transformando la cotidianidad de sus usuarios en relación con la experiencia auditiva.

En ese sentido, lo sonoro se configura como un elemento central para el análisis de las prácticas de escucha cada vez más ligadas a lo cotidiano. En donde los cambios de la tecnología y por extensión de nuestra forma de vida, están llamadas a experimentar nuevas maneras de relacionarnos con la música, dando lugar a un amplio abanico de posibilidades frente al consumo musical, a través de la inserción de nuevas tecnologías del sonido como los mp3, iPod, Smartphone, etc.

La experiencia mediatizada a través del uso de estos dispositivos portátiles, ha transformado la manera en la que se escucha, consume y producen formas de acercarse a la música haciéndola más personal, portátil e ilimitada en términos de acceso y almacenamiento. Por tanto, la tecnología viene a influir en la relación que las personas establecen con los equipos y con el sonido mismo, a partir de elementos sensoriales y simbólicos en donde éste (el sonido) se inscribe dentro de una colonización de espacios urbanos tanto privados como públicos, generando una redefinición de los significados en relación a la forma en que los individuos privatizan el espacio social desde la experiencia auditiva.

Allí, se pueden generar en el oyente dinámicas de aislamiento individual, materializado en un progresivo cambio de las relaciones sociales en el espacio público y una creciente privatización tecnológica mediada por el universo sonoro. Esta situación puede tener múltiples escenarios como el caminar, hacer deporte, leer, o descansar acompañado de los audífonos y un dispositivo electrónico, pero aquí se quiere prestar atención en un medio de transporte masivo como Transmilenio.

Este sistema, transporta una gran cantidad de personas que con mayor frecuencia, están haciendo uso de sus dispositivos electrónicos durante los recorridos para conectarse y anular en parte, las incomodidades y situaciones que caracterizan su uso, por mencionar algunas están: la gran afluencia de usuarios, el tráfico, el estrés por llegar a tiempo al lugar de destino, la incomodidad, el contacto no deseado con el otro, la espera, etc.

Por tanto el propósito que guía la lectura de este documento, será el análisis de cómo las prácticas de escucha que son asumidas con el uso de estos dispositivos móviles y que parecen ser parte de una totalidad o una unidad han sido construidas y asumidas socialmente. En este sentido, el objetivo central de esta investigación tiene como fin, identificar las significaciones espaciales y sensoriales que se inscriben dentro de las prácticas de escucha que tienen lugar en el transporte público (Transmilenio) de Bogotá. Para ello, el análisis propuesto se desarrollará a partir de tres dimensiones.

En un primer momento se definirán los lineamientos teóricos y conceptuales que sitúen el estudio de las prácticas de escucha. Allí se abordará con mayor detalle lo que en este trabajo de investigación se entiende como prácticas de escucha, término del que se despliegan las categorías de análisis de la investigación como la dimensión espacial, la relación de los oyentes con los dispositivos móviles y las significaciones sensoriales generadas por la experiencia auditiva.

Posteriormente, se abordaran algunos elementos que permiten situar este trabajo en los marcos que involucran la exploración del sentido del oído y como éste también viene a relacionarse con la privatización del sonido, dimensión que se convierte en un antecedente importante de las prácticas que aquí se quieren explorar. A su vez, se hará un acercamiento al tema relacionado con la tecnología, los usos y significaciones que pueden llegar a recibir estos equipos más allá de la función para la que han sido diseñados.

Enunciando lo anterior y situando la investigación dentro de los estudios culturales, este trabajo analiza cómo se establece la relación entre la tecnología y la subjetividad de sus usuarios. Con el uso de estos dispositivos móviles, el mundo se hace audible para el oyente de una manera distinta a partir de la privatización de su experiencia sonora. Allí, la tecnología se instaura en la vida de las personas a partir de elementos como la estética, el diseño, la portabilidad, la capacidad de almacenamiento, la conectividad, entre otros factores que hacen presencia en la cotidianidad.

Estos elementos convierten a estos equipos no sólo en un dispositivo de moda, sino en algo extremadamente personal, único e insustituible para el usuario por la relación que existe más allá del objeto mismo. Frente al tema que nos concierne aquí, podría argumentarse que no hay nada más íntimo que las canciones que han marcado nuestras vidas y que decidimos

escuchar en un momento dado. Las canciones contenidas en estos dispositivos móviles son las que determinan su identidad y lo diferencian de cualquier otro. Son un objeto emocional, no solo por la relación con el usuario y por su diseño innovador, sino también porque es un artefacto que aloja las emociones permitiendo “activarlas” cuando así lo desee su propietario. Por ello estos equipos producen en quien los usa o los contempla, una fuente de producción de sentido.

En segundo lugar, se explorarán las prácticas de escucha desde una dimensión espacial, elemento que cobra relevancia en la investigación, debido a que éstas prácticas se inscriben en el marco de un medio de transporte masivo como Transmilenio, allí el desplazamiento y los recorridos que las personas hacen con regularidad, pueden tener otro tipo de resignificación a partir de la personalización del mundo sonoro, permitiendo que el entorno y los lugares por los que el oyente transite, adquieran cierto grado de intimidad y calidez que se articula a partir del acceso a la música en estos equipos. Allí se explorará cómo la experiencia auditiva ligada a lo urbano, permite re-crear el trayecto realizado por los oyentes, a partir de la relación que ellos tienen con estos reproductores de música y el vínculo que se establece con el espacio que se recorre a través del sonido.

Dentro del campo de los estudios culturales el análisis de este componente, permite evidenciar cómo los oyentes generan una subjetividad sonoro-espacial a partir del uso de estas tecnologías del sonido, permitiéndoles intervenir y resemantizar los espacios por los que transitan a partir de una experiencia sonora privatizada dentro del espacio público en el que se inserta este sistema de transporte. En donde la capacidad de control de la experiencia auditiva por parte del oyente, es lo que permite que ese lugar tan frecuentemente visitado cambie su cotidiano y rutinario matiz a partir de la relación que se establece entre la música, los dispositivos móviles y los lugares que se recorren durante los trayectos.

Por último, se abordarán las significaciones que surgen en términos de cuerpo y emociones a partir de la experiencia auditiva que se genera por el uso de estos dispositivos móviles. La intención en este apartado, será analizar cómo las prácticas de escucha también pueden ser estudiadas a partir de una exploración a través del cuerpo, en donde varias significaciones sensoriales intervienen en la incorporación de esta actividad dentro del marco de la vida cotidiana.

Para ello se abordaran tres elementos importantes: inicialmente se hace mención al tema del cuerpo inscrito dentro de los marcos de la rutinización y como éste es el medio por el que muchas de las acciones de las personas (entre ellas, el escuchar música con audífonos) tienen lugar. En segundo momento, se explorarán las prácticas de escucha desde un enfoque más centrado hacia la experiencia sensorial, involucrando no sólo el sentido del oído sino del tacto, la vista, y el olfato. En una tercera instancia se abordará la manera en la que podrían pensarse estas prácticas como un entramado de regulación de las sensaciones y mecanismos de soportabilidad social en el espacio público, en donde los procesos de selección, clasificación, y elaboración de las percepciones pueden ser socialmente determinados y distribuidos.

Por tanto la exploración que se hace sobre la dimensión corporal y sonora en la investigación, puede constituir un aporte a los estudios culturales en la medida en que aquí el sonido se redefine como una experiencia del cuerpo. Resultado de un proceso activo de aprendizaje, en donde el sonido al hacer parte de una práctica como la que se trabaja aquí, se inscribe dentro de una colonización de espacios urbanos generando una redefinición de los significados y de la experiencia, en relación a la forma en que los individuos privatizan el espacio social no solamente desde su experiencia auditiva, sino sensorial y corporal.

Una exploración previa al análisis de las prácticas de escucha

Antes de abordar las dimensiones citadas anteriormente, es importante hacer mención de las investigaciones que se han hecho sobre estas tecnologías del sonido en diferentes marcos académicos. Posteriormente se hará referencia a los trabajos que han servido para pensar las categorías de investigación y por último se citan otros aportes que se han hecho sobre el tema principalmente desde la filosofía y la sociología.

En relación a las investigaciones asociadas al iPod y otros reproductores de música, en su tesis doctoral “Las mediaciones tecnológicas en los procesos de subjetivación juvenil” (2006) Erazo, analiza la relación que existe entre las formas en las que se configuran las interacciones cotidianas, entre los procesos de subjetivación juvenil y las mediaciones tecnológicas en el departamento de Risaralda, Colombia. Allí fija su atención en cuatro artefactos tecnológicos que hacen interfase con Internet, el computador, los videojuegos, el celular, y los equipos de producción y reproducción musical (computador, memorias con reproductor, discman).

La investigación se centró en cuatro categorías de estudio: ecologías cognitivas, hermandad virtual, agencia cultural juvenil y subjetivaciones tecno juveniles. La reflexión se dio a partir de 10 relatos de jóvenes que viven en Pereira, contrastadas con los postulados de teóricos e investigadores de Europa, Norteamérica y América Latina, construyendo conocimiento sobre realidades juveniles diferentes al existente, basándose en estudios estadísticos de consumo cultural.

Aquí, la intención era ilustrar cómo los jóvenes le dan sentido a sus interacciones con la tecnología. Analizando si esta relación se puede constituir en un fenómeno significativo en la conformación y transformación de sus procesos de subjetivación, y a la vez, determinar si estos jóvenes conforman y/o transforman las mediaciones tecnológicas estudiadas, partiendo del supuesto que éstas no sólo se consumen sino que también están en posibilidad de crearse y de darles forma.

Ahora, sobre los impactos y efectos que ha tenido el uso de estos dispositivos en sus consumidores hay una serie de trabajos que han abordado el tema con anterioridad. Uno de ellos, es el trabajo de Blichfeldt (2004) quien abordó el comportamiento de los consumidores del iPod en Francia y en Noruega a partir de elementos como la identidad juvenil y el significado social que le era atribuido a este reproductor de música.

En un primer momento, la intención de su análisis está en ilustrar cronológicamente el surgimiento y la consolidación del iPod como un bien de consumo rentable en la sociedad europea. En donde este dispositivo, se asocia principalmente como un bien de distinción social, en el que los usuarios reafirman su identidad a partir de las plataformas en internet que se crean para consolidar lazos entre los consumidores de estos equipos, a partir de los gustos musicales de cada persona.

Otro elemento importante dentro de este trabajo, es la exploración que se hace frente al tema de los aspectos sociales o las relaciones que se pueden crear a partir del uso del iPod, aquí se resaltan aspectos como los elementos simbólicos que le son atribuidos a este reproductor de música al inscribirse dentro de una marca como Apple. Así, la integración de los consumidores alrededor de este equipo se inscribe dentro de dinámicas asociadas al diseño, la portabilidad, el acceso, el estatus y la posibilidad de pertenecer a una comunidad que se inscribe dentro de las lógicas en la que opera la empresa para integrar a sus compradores a partir de plataformas como iTunes o el Appstore.

Considero que esta investigación me brinda elementos importantes para poder trabajar el tema de la tecnología dentro de este trabajo. En el texto también se abordan temas relacionados con la identidad, la autora abordó esta categoría centrándose más en la relación entre el iPod como marca y la respuesta de los jóvenes frente a ella. Si bien éste también será un tema relevante en mi proyecto, yo intente centrar mi atención no sólo en el iPod, sino en otros dispositivos, ya que en el contexto bogotano, la variedad con la que se consume y se accede a reproductores de música puede variar de acuerdo al gusto, o al ingreso socioeconómico que se tenga o no para comprar estos equipos.

Continuando con esta exploración, un enfoque interesante frente a la descripción de las relaciones que se ven transformadas por la experiencia tecnológica que brindan las nuevas

tecnologías para escuchar música, es planteada por Droumeva y Andrisani en “Toward a Cultural Phenomenology of Mediated Aural Practices” (2009). Allí, analizan cómo las tecnologías móviles en particular los celulares y los teléfonos inteligentes, están incrementando significativamente un cambio en la comunicación en occidente.

Los autores plantean que estos equipos y la música que se escucha en ellos, transforman las subjetividades de los usuarios dentro de un grupo o un contexto socio cultural específico. Para sustentar este argumento, ellos centran su atención en el análisis del portal RjDj, cuya misión es crear experiencias sonoras diseñadas específicamente para reproductores de música personal. Esta empresa, produce y distribuye una red de aplicaciones móviles y vende contenido musical adicional dentro de esta red.

RjDj desarrolla un nuevo género de música que recibe el nombre de música reactiva, una forma no lineal de música que es capaz de reaccionar con el oyente y su entorno en tiempo real. Esta música se adapta a un oyente y su entorno mediante el uso de sensores integrados (por ejemplo, cámara, micrófono, acelerómetro, pantalla táctil y GPS) en reproductores de medios móviles. La principal diferencia con la música que se puede escuchar sin esta aplicación, es que el oyente es parte del proceso creativo.

Aquí el análisis de la subjetividad entre la música y la tecnología está basado a partir del uso de esta aplicación, lo interesante es que aquí también se tiene en cuenta las relaciones de espacio y tiempo (temas que en la investigación también se van a abordar). Pero la diferencia entre el proyecto que se desarrolla en estas páginas y la argumentación presentada por Droumeva y Andrisani es que la relación entre música, tecnología y lugar que aquí se abordará se instaura en el marco de un lugar específico, el transporte público de Bogotá. En donde la resignificación del espacio que se da a partir de la música, no está sujeta al análisis de una aplicación como ésta sino que está más asociada al análisis de la relación que el oyente tiene entre su música y el entorno a partir de la experiencia auditiva mediada por estas tecnologías móviles.

Otro trabajo que también analiza los efectos de estas nuevas tecnologías en el uso y el consumo de estos artefactos, y específicamente en el iPhone de Apple en el que también se puede acceder a la música y que tiene muchas similitudes con el Ipod, se encuentra en el

análisis hecho por Jiang “Young People’s Adoption and Consumption of a Cultural Commodity iPhone” (2011). Este trabajo tiene como objetivo estudiar los comportamientos culturales y simbólicos que se inscriben como referentes esenciales para que este producto sea consumido por los jóvenes.

En este sentido, el autor toma como referente el trabajo hecho por De Gay y Hall (1997), quienes plantearon un modelo de análisis de estas nuevas tecnologías móviles, a partir de lo que ellos denominaron el “circuito de la cultura”, permitiéndoles explorar los efectos que tuvo la inserción del Walkman de Sony como ícono cultural, tomando como insumos para su estudio, elementos como la representación, la regulación, el consumo y la producción de estos equipos.

De esta manera, esta investigación ilustra cómo el iPhone (y los reproductores de música) son intrínsecamente culturales, porque se pueden identificar con grupos específicos de personas asociándose a prácticas no solo individuales sino también sociales. Haciendo que la tecnología se convierta en un medio que espacial, temporal y simbólicamente transforme el comportamiento de los usuarios en términos de sociabilidad, identidad y consumo.

Por otro lado, uno de los trabajos que tiene estrecha relación con lo que se aborda en la investigación se asocia con el artículo de Miriam Simun “My Music, My World: Using the Mp3 Player to shape experience in London” (2009), allí a diferencia de los trabajos que he mencionado con anterioridad, se establece una relación entre la experiencia auditiva y el espacio urbano. Estos elementos también vendrán a ser desarrollados por Michael Bull, autor del que hablaré con más detalle en las siguientes páginas.

Pero volviendo a este artículo, la autora, hace una serie de entrevistas a jóvenes y Dj’s que viven en Londres y acostumbran usar estos equipos móviles mientras se mueven por la ciudad. Teóricamente retoma los estudios que se hacen pensando en la relación entre la ciudad y el uso de estas tecnologías a partir de los planteamientos de Simmel, Adorno y Lefebvre. Allí su análisis gira en torno a la privatización de la experiencia auditiva de los oyentes en la ciudad. Mi investigación por ejemplo, se centrará el transporte público de Bogotá, con el fin de delimitar más la investigación, y porque aquí esta práctica cada vez más está incrementando su número de usuarios.

Una vez mencionados algunos estudios asociados al iPod y otros reproductores de música, quisiera citar tres trabajos que me dieron herramientas para crear las categorías de análisis de esta esta investigación. Inicialmente se encuentra el texto de Paul Du Gay, Stuart Hall y Keith Negus “*Doing cultural studies, the story of the Sony walkman*” (1997). Allí se revelan elementos clave desde los estudios culturales para acercarse al análisis de este ícono tecnológico que transformó la forma de interactuar con la música en los años ochenta y noventa.

Este trabajo se instaura como un antecedente importante para la formulación del proyecto, en la medida en que los autores relacionan el análisis del Walkman a partir de tres elementos clave: cultura, medios e identidad, haciendo una exploración teórica a partir de las identidades sociales que se asocian con el Walkman, la forma en la que se produce y se consume, y los mecanismos que regulan su distribución y uso.

De esta manera, los autores argumentan cómo este tipo de dispositivos móviles pertenecen a nuestra cultura por que le hemos atribuido un mundo de significados que lo constituyen como un artefacto cultural, así, el Walkman (y ahora el iPod, mp3 etc.), nos brindan puntos de análisis para abordar prácticas sociales que permiten identificar los elementos por los cuales asumimos a estos artefactos como “iconos culturales”.

Frente al tema de la identidad inscrito dentro de estas dinámicas, los autores presentan un análisis de la publicidad implementada por Sony en la década de los noventa, en donde la mayoría de los anuncios explorados en diarios, revistas y televisión se articulaban bajo la estructura de un estilo de vida que situaba a la juventud en espacios abiertos, actividades deportivas, momentos para compartir con los amigos, etc.

Este texto me brindó elementos muy valiosos para poder tener un mapa de navegación desde los estudios culturales para analizar estas temáticas, ya que aquí, el tema de las relaciones sociales y la construcción de subjetividad, empiezan a articularse a partir de este reproductor de música como un medio para mostrar que “se está a la moda” y construir una identidad mediada por la tecnología ligada a procesos de regulación, consumo, representación y producción.

Tres años después de la publicación hecha por Hall y Du Gay, en el año 2000, el profesor inglés Michael Bull publica “*Sounding out the city: Personal stereos and the management of everyday life*”. Este trabajo, se convierte en otro elemento clave para la formulación de esta investigación, en la medida en que este texto plantea la relación que hay entre el Walkman (en ese tiempo) y la reconfiguración del espacio urbano cuando los oyentes salen de sus casas y se conectan a sus audífonos.

El trabajo de Bull, empieza por situar teóricamente su ruta de análisis, allí hace referencia a autores como Simmel o Richard Sennett para abordar la relación entre el espacio urbano y el uso de estos equipos móviles. Bull por medio de entrevistas a los usuarios del Walkman, se interesó por conocer y explorar la forma en la que las personas manejaban sus tiempos y actividades cotidianas a través de esta tecnología y como se da una reapropiación del tiempo y del espacio a partir de su uso.

Pero como sabemos, el Walkman vino a ser desplazado rápidamente por los nuevos cambios que la década del 2000 trajo consigo frente al fenómeno musical. De los casetes que uno escuchaba en el walkman, pasamos al discman, luego a la digitalización de la música que hizo emergente el fenómeno del mp3 junto con las tecnologías que ahora se usan para escuchar música (iPods, memorias, celulares, etc).

De esta manera, Bull retoma el análisis de esta práctica social que con la llegada del iPod desplazó y reemplazó la figura del Walkman, generando así, nuevas aproximaciones teóricas que se sustentarían en el texto “*Sound moves: iPod culture and urban experience*” (2008). Allí su estructura de trabajo estuvo amparada bajo la formulación de una encuesta que realizó vía mail a varios usuarios del iPod en Inglaterra y Estados Unidos con el fin de analizar cómo las personas manejan sus relaciones sociales a partir del uso de estas tecnologías.

Su análisis es de gran ayuda para poder comprender los cambios estructurales y de contexto que hicieron del iPod en sus términos, “el primer icono cultural del siglo XXI”. Destacando en este artefacto, valores como la movilidad, la estética y la funcionalidad como claves del éxito de este reproductor portátil, así como la posibilidad de que los usuarios lleven su mundo auditivo en la palma de su mano.

En este sentido, Bull analiza muy de cerca los procesos de subjetivación que se dan una vez se puede acceder a todo un universo musical en el iPod y, a su vez, a la reconfiguración del espacio urbano a partir de la experiencia auditiva. El escritor inglés se interesó en explorar como esta nueva gama de posibilidades que da el iPod en términos de acceso y consumo de música, permite reconfigurar los procesos de personalización que los usuarios de estas tecnologías crean para insertarse en el mundo social en general.

Antes de finalizar con la mención de los antecedentes de esta investigación, quisiera citar algunos textos que desde la filosofía y la sociología también se han acercado a estos temas. Uno de las referencias encontradas y que abordan el tema de las relaciones que se establecen con estos reproductores de música es el libro *iPod and Philosophy: ICon of an EPOCH* (2008) allí a través de diecinueve capítulos, filósofos de diversas especialidades analizan este fenómeno desde diferentes puntos de vista, uno de ellos alude a la materialidad y el consumo de este equipo que se trabajan en capítulos como “iCon of a generation” escrito por Andrew Hickey o “Don’t delete these memories: The iPod and materiality” de Andrew Wells.

A su vez el tema de las subjetividades y las relaciones sociales también se abordan el texto en donde se plantea como las tecnologías del sonido como el iPod permiten estudiar las dinámicas que lo sustentan, a partir de la relación que los autores hacen con los planteamientos de filósofos como Heidegger, Jean Lucy o Foucault. Estos planteamientos se pueden encontrar en capítulos como “iPod therefore I am” de Graig Condella, “You are you ipod” escrito por Delia Dumitricia y “Mobile Clubbing: Ipod, solitude and community de Ruud Kaulingfreks y Samantha Warren.

Esta publicación viene a ser complementada por *The cult of iPod* (2005) escrito por Leander Kahney. A través de sus ocho capítulos, se describe el surgimiento de este ícono de las tecnologías para escuchar música, explorando cómo se generan nuevas formas de acceder a la misma por medio de la amplia posibilidad que ofrece este dispositivo como las listas de reproducción o la clasificación de los artistas por género, año de lanzamiento, etc.

Allí también se presta especial atención a cómo los diseñadores y productores del iPod se valen de cualidades simples pero útiles para que este y los productos de Apple tengan tan altos índices de consumo frente a compañías como Microsoft, especialmente, se hace referencia a las sociedad norteamericana.

De igual manera Andrew Williams en *Portable music & its functions* (2007) analiza el tema de las subjetividades que se generan a partir de los reproductores de música portátiles, en donde la mayoría de los usuarios no solo utilizan estos equipos para escuchar música sino como un amortiguador entre ellos y el mundo exterior con el fin de manejar sus estados de ánimo. En este estudio de cómo y por qué usamos música portátil, el autor relaciona elementos como la sociología y la musicología para su análisis.

Por otro lado, una investigación que abordó el tema de las relaciones sociales que se crean a partir de la inmediatez que brinda la tecnología, alude al texto *Vínculos virtuales* (2011) compilado por Fabián Sanabria en donde, la noción de vínculo precisamente hace referencia a las relaciones sociales en los que se determina en esencia la identidad individualizada y su correlato en la pertenencia gregaria; en fin, aquellas relaciones constitutivas de lo social y que pretenden aproximarse a la esfera de lo real.

Sanabria, en su artículo “Querer creer vislumbrar lo virtual hoy”, ajuste de una versión escrita para el libro *Globalización y diversidad religiosa en Colombia* (2005) (ahora en clave de “lo virtual”), retoma la experiencia del lazo social hoy como un “juego de ventanas” a través de las cuales se realiza la “circunnavegación” en medio de una experiencia solitaria y sometida al “exceso”. La descripción de ese juego de ventanas y de la circunnavegación puede encontrarse en la mayoría de artículos del libro, que se refieren especialmente a las observaciones y aproximaciones interpretativas de los portales de Internet (Guerrero, 2011).

Así, una primera tensión con los vínculos es que al ser considerados virtuales, aparentan oponerse a la condición real de las relaciones sociales consideradas en un sentido “clásico”. Sin embargo, las miradas exploradas en *Vínculos Virtuales* (2011) no se funden sólo en esta perspectiva, frente al tema de investigación, este texto tiene dos artículos que permiten pensar la relación entre música, tecnología y medios: “Vínculos virtuales y melómanos digitales un acercamiento al portal last.fm” de Manuel Lazo y “YouTube: instantáneas en circulación de modernidades desbordadas” escrito por Javier de la Cuadra.

Otro elemento que ayudaría a seguir formulando los antecedentes, es el artículo de Joan-Elies Adell, “Apropiaciones imaginativas de la música en los nuevos escenarios comunicativos” (2010). Allí plantea que el compartir música es un mecanismo tradicional de la sociabilidad cultural, cuya observación resulta útil para entender los mecanismos de negociación del

sentido y de la identidad. En el nuevo escenario digital, el acto de compartir u ofrecer música muestra el evidente propósito de hacer partícipes a los otros de algo placentero y de entrar en relación, a su vez brinda el deseo de difundir el gusto personal y una voluntad de comunicación de la propia identidad.

Por tanto, “la música también desempeña un papel en nuestras relaciones sociales, hablando de ella, mostrándola, intercambiándola y compartiéndola. Todas ellas son formas mediante las que expresamos quiénes somos e interactuamos con otros” (O’Hara y Brown, 2006: 3). Y es que la manera en que consumimos música no tiene que ver únicamente con el simple hecho de escuchar, sino que forma parte, entre otras cuestiones, del modo en que construimos nuestra vida cotidiana y nos integramos en sociedad.

Es por ello que la música es considerada como una suma de prácticas culturales que siempre han estado estrechamente ligadas tanto al ámbito de lo subjetivo como al de lo objetivo, al tiempo que proporcionan una base para las experiencias públicas colectivas (Hesmondhalgh, 2008). Así, la música representa un punto de encuentro entre lo privado y lo público, proporcionando una base para la identidad en la relación siempre negociada entre lo individual y lo colectivo.

Las prácticas de escucha: Componentes metodológicos

Esta investigación parte de una mirada cualitativa, que dentro de un escenario cargado de emociones y valoraciones, tiene la intención de analizar las dinámicas que envuelven las prácticas de escucha ligadas al uso de la tecnología en el transporte público (Transmilenio) de Bogotá. Este diseño metodológico se divide en dos momentos, el primero de ellos hace referencia a la reflexión epistemológica sobre la que se articula este trabajo, tomando como referente central el análisis etnometodológico. El segundo, hace alusión a la estrategia metodológica en donde se hará mención a los instrumentos que permitirán establecer los elementos requeridos para responder al objetivo de la investigación.

Una reflexión desde la etnometodología

Desde los estudios culturales, este ejercicio parte de una propuesta que tiene como fin explorar los elementos que se inscriben detrás de esta actividad que parece ser tan simple y habitual. En donde a la luz de categorías de análisis como la relación de los usuarios con la tecnología, la dimensión espacial y las significaciones sensoriales, se podrá establecer un diálogo frente a esta acción, y el entramado social que facilita la asimilación de estas prácticas de escucha en la cotidianidad.

Por tanto, esta investigación tiene como punto de partida, el entender las dinámicas de un proceso coyuntural en el que los avances digitales y tecnológicos permean y transforman nuestra cotidianidad en relación con la experiencia auditiva. Aquí la intención, es mostrar que las prácticas que son asumidas con el uso de estos dispositivos móviles y que parecen ser parte de una totalidad o una unidad han sido construidas y asumidas socialmente.

En ese sentido, la propuesta que aquí se plantea es sustentada epistemológicamente a partir de la etnometodología, que explora las prácticas del sentido común a través de las cuales los miembros de la sociedad coordinan, estructuran y entienden sus actividades diarias (Firth, 2010). Así, el hecho de movilizarse por la ciudad en el transporte público y acompañarse de dispositivos móviles para vivir una experiencia auditiva diferente, aun cuando los recorridos puedan ser los mismos diariamente, permite rastrear dinámicas espaciales, sensoriales y cotidianas que se ajustan al enfoque etnometodológico.

Puntualmente, se tomaran como referencia los planteamientos desarrollados en este campo por el sociólogo estadounidense Harold Garfinkel quien en 1968, desarrolló esta disciplina, procurando comprender la situación social "desde adentro", tal como aparece a los hombres que la viven. Tratando de transmitir el sentido que se tiene de la vida diaria en sociedad, indagando a su vez como esas actividades adquieren un carácter significativo a nivel individual y social (Fuentes, 1990).

Al analizar los orígenes de la etnometodología, se encuentra la influencia de varias corrientes sociológicas, como la funcionalista de Talcott Parsons y la fenomenológica desarrollada por Alfred Schütz, quien había trabajado con detalle la noción de Husserl de la "actitud natural", que en sus planteamientos vendría a ser abordado como "el mundo de la vida". Allí, Schütz sitúa la acción de la sociología no a nivel de la acción teorizada desde la perspectiva de sistema, (como lo plantearía Parsons) sino como una acción en cuanto experimentada sobre el actor en el mundo de la vida cotidiana. Para Schütz el mundo social es experimentado, un mundo dado, es decir: organizado, ordenado y que está ahí afuera. Es independiente de cualquier individuo concreto preexistiéndolo.

Influido por la fenomenología del filósofo austriaco, Garfinkel plantea un análisis que se enfoca en "el conocimiento que un miembro tiene de sus asuntos corrientes, de sus propias iniciativas organizadas, donde tal conocimiento es considerado por nosotros como parte del escenario que también se hace observable" (Garfinkel, 2006: 17).

En suma, el propósito del programa de estudio que llegó a ser conocido como etnometodología fue analizar la organización social exclusivamente a partir de las estructuras de experiencia de los miembros, más que a partir de categorías, representaciones o esquemas deducidos "objetivamente" o "científicamente".

En palabras de Garfinkel: "A la etnometodología le interesan las estructuras sociales de las actividades cotidianas. Diría que estudiamos cómo las personas, en tanto son parte de ordenamientos cotidianos, emplean los rasgos de ese ordenamiento para hacer que tengan efecto en su vida diaria" (Harold Garfinkel, Simposio en Etnometodología, 1968). De esta manera la etnometodología se sitúa bajo un enfoque altamente empírico, en efecto, se nutre de estos estudios de investigación para derivar de ellos ideas teóricas. Entre estos

estudios se cuentan el análisis de conversaciones telefónicas, artículos periodísticos, procedimientos judiciales, discursos políticos, formas de caminar etc.

Este enfoque epistemológico se ajusta a esta investigación en la medida en que permite analizar una experiencia cotidiana como el escuchar música en el Transmilenio, a partir de la manera en la que se estructuran las prácticas de escucha. Es decir, la modalidad de su ejecución, el desenvolvimiento y la realización de esta acción por parte de los oyentes, permitiendo así, la exploración de rutas que permitan establecer conexiones con la tecnología de estos dispositivos, el espacio, la experiencia auditiva y corporal que acompañan los desplazamientos, etc.

Por tanto, este análisis requiere de un trabajo interpretativo, una constelación de procedimientos, condiciones y recursos a través de los cuales la práctica que aquí se quiere estudiar es aprehendida, entendida, organizada y llevada a la vida cotidiana. A su vez, este enfoque epistemológico vendría a ser complementado a partir de un trabajo descriptivo tanto de las prácticas de escucha, como de los significados que estas prácticas adquieren para quienes se conectan a estos dispositivos móviles, con el fin de vivir una experiencia auditiva mientras se transita por la ciudad.

Las metodologías de investigación de esta corriente epistemológica cuentan con un amplio campo de trabajo etnográfico, que en esta oportunidad giraran en torno a las entrevistas, la observación participante y la construcción de matrices de observación, que se analizaran con más detalle a continuación.

Estrategia Metodológica

El planteamiento de la estrategia metodológica de esta investigación, responde a la exposición de las técnicas y medios de organización que se utilizaron para analizar la información.

Observación participante - construcción matriz de observación

Una primera etapa del proceso tuvo como eje central, una observación constante de las dinámicas que caracterizan el escenario en donde se quiso hacer el análisis. En este sentido, la actividad de subirse a un Transmilenio, se convertiría en un componente esencial de lo que también podría ser un trabajo de campo, en el que yo también participo activamente, al ser una usuaria más que diariamente se conecta a estos dispositivos una vez empieza su recorrido para moverse de un lado a otro.

En este ejercicio, la observación me permitió definir los elementos que acontecen frente a estas prácticas de escucha, ligadas al uso de la tecnología en el transporte público de Bogotá. A su vez, el observar estas dinámicas implicó que de mi parte, yo me “desconectara” de mis auriculares con el fin de establecer un contacto diferente con el fenómeno observado, ya que al salir de él, lo puedo asumir o entender desde otra perspectiva que me permita obtener información que hubiera podido pasar por alto y que se convertirá en un insumo importante para la investigación. En este sentido “La técnica de la observación participante se realiza a través del contacto del investigador con el fenómeno observado para obtener informaciones sobre la realidad de los actores sociales en sus propios contextos” (Cruz, 2007: 47).

Pero aquí, la observación participante debió ser complementada con la elaboración de una matriz de observación, que introduce una operacionalización de aquellos aspectos de la pregunta de investigación, que requieren la obtención de datos mediante la aplicación de ésta. Para ello fue necesario el diseño de un instrumento de registro que guiara y definiera qué observar, cómo hacerlo, dónde y cuándo.

Para el diseño de la matriz de observación, se tuvieron en cuenta algunos datos obtenidos del informe de Gestión de Transmilenio durante el año 2013. Según el informe consultado, este sistema de transporte diariamente (exceptuando fines de semana y días festivos) maneja

en promedio un total de 2.154.961 pasajeros. Ahora, el promedio de pasajeros en hora pico¹ está entre los 266.299 usuarios a lo largo de las 146 estaciones que en total integran los nueve portales del sistema (Portal Norte, Suba, Américas, Calle 80, El dorado, Sur, Tunal, Usme, 20 de Julio).

Con los datos ofrecidos por el informe de gestión de Transmilenio, decidí realizar un total de diez observaciones entre el segundo semestre del 2013 y el primer trimestre del 2014, ello con el fin de identificar en un primer momento, los elementos y patrones que vendrán a constituir los índices de análisis que definirían los componentes de la matriz. El criterio que se tuvo para hacer los recorridos a observar, se enmarcó dentro de las rutas que tienden a tener una mayor afluencia de pasajeros. Según los datos ofrecidos en el informe, los portales que tienen más afluencia de servicios troncales y por ende de pasajeros son Portal Norte, Portal Suba, Portal Américas, Portal 80 y Portal Usme. Por tanto, algunos de los recorridos para hacer la observación tuvieron como eje de circulación estos puntos.

Teniendo en cuenta la cifra de los usuarios que Transmilenio moviliza diariamente (2.154.961), no hay datos que permitan tener algún indicio de la cantidad de personas que usan estos equipos. En la matriz de observación² construida para esta investigación, se intenta registrar en los recorridos hechos cuantas personas en promedio pueden ir escuchando música cuando por lo general un bus de Transmilenio transporta entre 160 y 240 pasajeros.

A su vez, la matriz de observación permite explorar y documentar la manera en la que los pasajeros de este sistema de transporte acceden a sus dispositivos, permitiendo quizá también ver algunos signos de distinción social y de consumo frente a las marcas, accesorios y audífonos que acompañan la experiencia sonora en movimiento. De igual manera, también se tuvo el espacio para registrar la descripción del ambiente del espacio transitado, de las

^{1 1} El Decreto 603 de 2013, que regula el Sistema Integrado del Transporte Público (SITP) establece el horario de las horas pico y valle de la siguiente manera: Hora pico: Entre las 6:00 a 8:30 am entre las 9:30 am a 3:30 pm y entre las 4:30 a 7:30 pm. Hora valle: Entre las 8:30 a.m. y las 9:29 a.m. Entre las 3:30 p.m. y las 4:29 p.m. Entre 7:30 p.m. hasta el cierre de la operación).

² Revisar anexos en donde se encontrarán las matrices elaboradas.

actitudes, impresiones que se establecen entre el oyente su entorno y los demás, las corporalidades que se adoptan etc.

El modelo de dicho esquema, se desarrolló teniendo en cuenta diferentes recorridos y horarios con el fin de poder triangular y comparar los datos recogidos en cada experiencia. Aquí se tuvieron en cuenta aspectos cómo la caracterización de los oyentes, el consumo-acceso de la música, los dispositivos y la experiencia auditiva ligada a lo urbano.

Entrevistas semi- estructuradas

Una segunda etapa del proceso fue la construcción y elaboración de las entrevistas semi-estructuradas³. Siguiendo a María Teresa Uribe (1993) Este tipo de entrevista sólo define guías generales, temáticas globales y quizás un orden sobre lo que se va a preguntar, pero no diseña cuestionarios en sentido estricto; más que un interrogatorio es una conversación entre iguales.

De esta manera, se puede variar el temario siguiendo el itinerario aparentemente caótico del entrevistado, insistiendo en las pistas abiertas por él, dejándolo realizar asociaciones libres sobre lo que sugiere la pregunta; abandonando temas que pueden causar rupturas, dificultades o diferencias con el interlocutor e incluso respetando sus silencios, sus titubeos y esos “tiempo muertos” y exasperantes donde parece que no hay nada más que decir (p.20).

Las entrevistas y la elaboración de sus respectivos cuadros de análisis, permitieron organizar por categorías de análisis la información de las personas que fueron entrevistadas con el fin de sustentar no sólo teóricamente sino empírica y experiencialmente, las prácticas de escucha ligadas a estos dispositivos en el transporte público de la ciudad.

En ese sentido, se elaboraron veintidós entrevistas semi-estructuradas, en donde las preguntas que allí se formularon tienen como base para su ejecución los datos obtenidos de las matrices de observación. La intención fue comprender las prácticas de escucha de cada

³ Revisar anexos en donde se encontrarán los cuadros de análisis de las entrevistas.

oyente, y los procesos de subjetivación que surgen a partir de la experiencia auditiva generada por el uso de estos dispositivos.

Los criterios de selección de las personas a entrevistar intentaron dar una pequeña pero consistente muestra, del tipo de usuarios que viven una experiencia sonora distinta durante sus recorridos aún cuando estos sean los mismos cada día. Por tanto, uno de los elementos a tener en cuenta era que las personas entrevistadas fueran usuarias constantes del Transmilenio y que escucharan música con frecuencia durante los trayectos.

Hacer una caracterización de los oyentes no fue una tarea sencilla debido a la gran cantidad de personas que hacen uso de este sistema de transporte. Por tanto el método que se utilizó para hacer una categorización inicial de los oyentes, fue la observación participante a partir de la elaboración e implementación de las matrices de observación que introdujeron la operacionalización de aquellos aspectos de la pregunta de investigación.

Allí a lo largo de diferentes horarios, días y recorridos puede empezar a notar que tipo de personas hacían uso de este sistema de transporte en la mañana, tarde y noche. Por ejemplo en las horas de la mañana, veía con más frecuencia personas de la tercera edad y mujeres con bebés y niños, quizá es porque en ese horario es cuando asignan la mayoría de citas médicas y los niños entran al colegio. A su vez también se ven hombres y mujeres trabajadoras que por lo general suelen recorrer largas distancias para llegar a sus lugares de trabajo, en donde muchas veces los que trabajan en el Norte viven en el Sur o viceversa, a esta hora también se ven muchos estudiantes universitarios.

En la tarde, los oyentes que se ven conectados son las personas que salen de trabajar, se ven muchos hombres y mujeres vestidos formalmente, requisito esencial para aquellos que trabajan en oficinas, el promedio de edad puede estar entre unos 25 a 40 años de edad. Ya en las horas pico y pasadas las nueve de la noche también hay una mayor afluencia de jóvenes entre los 20 y 30 años, probablemente es porque muchos estudian después de la jornada laboral.

Viendo este tipo de elementos que arrojaban las observaciones, empecé a construir las entrevistas semiestructuradas con la intención de abarcar en términos generales algunos de los patrones que más se repitieron al elaborar las matrices. Uno de ellos hacía referencia al rango de edad de los oyentes que encontraba por trayecto (15-53 años), allí quería explorar las percepciones de los más jóvenes, estudiantes de colegio, universitarios, profesionales, trabajadores, etc., quienes de acuerdo a sus recorridos, estrategias de uso para escuchar música, y la relación que establecían con sus equipos me brindaron datos muy valiosos para este ejercicio.

Pensando el perfil de los oyentes en términos de edad inicialmente yo no me había percatado en entrevistar personas mayores que escucharan música durante sus recorridos, pero en las observaciones este fue un elemento que empezaba a ver con más frecuencia de la que en un principio podría imaginar. Aunque la proporción de personas mayores entre hombres y mujeres que encontré en el Transmilenio haciendo uso de los audífonos no es tan alta, esta situación hizo que yo cambiara mi idea de que sólo los jóvenes son los que usan los audífonos durante los recorridos (a lo largo del documento se compartirán algunas impresiones de éste grupo etéreo). A su vez también se entrevistaron a personas que vivían en diferentes puntos de la ciudad, allí se tomó como referencia los portales de Transmilenio más cercanos a sus viviendas con el fin de corroborar hipotéticamente si hay diferencias en cuanto a la experiencia auditiva, espacial, de consumo y de clase durante los recorridos entre los usuarios.

La intención de las entrevistas fue explorar como a partir del uso de estos dispositivos móviles, se puede generar una estetización de la vida cotidiana de los individuos durante los recorridos a partir de una experiencia sonora que les permite significar objetos y espacios de acuerdo a sus estilos de vida, gustos personales, etc. Como esta actividad se inscribe en el marco de la cotidianidad, es importante indagar por la manera en la que las personas que escuchan música viven su práctica mientras hacen uso del Transmilenio, por ello se indagó por las estrategias de uso, los hábitos para conectarse, las preferencias que tengan para hacerlo, las relaciones que los oyentes establecen con los equipos entre otras opciones.

En términos espaciales las entrevistas buscan argumentar como la personalización del mundo sonoro, permite que el entorno y los lugares por los que el oyente transita adquieran cierto grado de intimidad y calidez que se articula a partir del acceso a la música en estos equipos portátiles. En donde, estas dinámicas pueden ilustrar como los usuarios conviven en un espacio tecnológico, en el que la experiencia que se vive en la cotidianidad puede estar bajo control a través del sonido. Por otro lado se quería preguntar en qué momentos el uso de este sistema de transporte predispone la actitud y el comportamiento de los individuos, y como la música o la compañía del dispositivo puede alivianar esa situación.

La forma de recolección de la información y los medios de registro que se utilizaron para la elaboración de las entrevistas se llevaron a través de grabación de audio. La sistematización tuvo como base la elaboración de unos cuadros de análisis cuyo objetivo central es hacer visible los elementos clave de cada una de las entrevistas, allí se registraron el nombre de la persona entrevistada, la fecha, el lugar y la transcripción de aquellos apartados relevantes que conecten con las categorías de investigación, a su vez hay un espacio para realizar observaciones que complementen la información dada por los entrevistados.

Capítulo 1

¿A qué suenan las prácticas de escucha? Una exploración a partir de experiencias, estrategias de uso y tecnologías

La intención de este capítulo es definir los lineamientos que sitúen el estudio de las prácticas de escucha. En este orden de ideas, inicialmente se hará una breve descripción de lo que en este trabajo de investigación se entiende como prácticas de escucha, término del que se despliegan las categorías de análisis de la investigación como la relación entre el oyente y la tecnología, la dimensión espacial y las significaciones sensoriales generadas por la experiencia auditiva. Posteriormente se abordaran algunos elementos que permiten situar este trabajo en los marcos que involucran la exploración del sentido del oído y como este también viene a relacionarse con la privatización del sonido, que se convierte en un antecedente importante de las prácticas que aquí se quieren explorar. Por último, se hará un acercamiento al tema relacionado con la tecnología, los usos y las significaciones que pueden llegar a recibir estos equipos más allá de la función para la que han sido diseñados.

Las prácticas de escucha: Componentes

Este término fue acuñado por el periodista español Héctor Fouce quien, en su investigación *“Prácticas emergentes y nuevas tecnologías: el caso de la música digital en España”* (2009), hace un análisis generacional frente al uso y el consumo de la música en la cultura digital, analizando las prácticas, los públicos y los discursos que reorganizaron la industria musical y la gestión de la propiedad intelectual.

Su estudio tiene como base el análisis generacional en tres grupos diferentes cuya experiencia musical y tecnológica, debido a la velocidad de las transformaciones en este ámbito, ya empieza a revelar algunas diferencias. Así, el primer grupo tenía como referente los nativos digitales educados en la era de Internet, es decir, los estudiantes de secundaria; el segundo grupo estaba formado por universitarios; por último, Fouce trabajó con un grupo de jóvenes adultos entre los 25 y los 35 años, esta generación fue la que creció con el vinilo y las cintas de cassette. En la publicación de resultados de la investigación, el autor español evalúa con detalle cómo las nuevas tecnologías hacen posible la reconfiguración de las vías en las que los grupos de su estudio acceden y consumen música. Al hacer un análisis generacional lo

que buscaba era encontrar las diferencias y las similitudes asociadas a la relación que ahora se establece con la música.

El término de prácticas de escucha no es definido específicamente por el autor, pero a lo largo del documento puedo encontrar conexiones con mi investigación. Al hacer el estudio generacional, plantea cómo la digitalización en el mercado musical ha cambiado, la forma en la que las personas escuchan música, observando cómo se transforman las maneras de hacer de los públicos frente a la construcción de las identidades, las industrias frente a las descargas musicales y el canon establecido en España, haciendo alusión a la descarga de material en la red.

El desarrollo de ese concepto en la investigación de Foucault se convirtió en un antecedente importante para que, desde allí, empezara a ver que el hecho de conectarse a escuchar música en el transporte público de la ciudad, se estaba configurando como uno de los escenarios (no el único) en el que los hábitos de escucha empezaban a generar un cambio en la cotidianidad de aquellos que acceden y consumen música en estos dispositivos móviles.

Por tanto la intención de este capítulo, es situar esta actividad en el plano de lo cotidiano a partir de varios componentes como la privatización del sonido y la experiencia auditiva como sinónimo de experiencia tecnológica dentro de un escenario como Transmilenio. A su vez, con este tipo de análisis se quiere abordar otras aristas que a simple vista no tendrían mayor relevancia o relación inmediata con esta acción, ya que en un escenario como estos “lo cotidiano tiene todo el interés en aparecer modesto y humilde, como ese dominio sin atractivo de las actividades prácticas y de las certidumbres superficiales” (Bégout, 2009:11).

En efecto, la vida cotidiana no es un simple estado de cosas claro y transparente: esa presencia masiva, repetitiva, omnipresente de la satisfacción de las necesidades elementales a través del sesgo de actividades comunes como comer, trabajar, dormir, vestirse, tomar el transporte, escuchar música, etc., se inscriben como lo plantearía Claude Javeau en “el lugar de la creación o la perpetuación de todas las significaciones. Por tanto, lo cotidiano muestra la naturalización de las construcciones culturales, su absorción en órdenes que pretenden ser inmutables pero cuya fragilidad misma resplandece bajo las rutinas como si estas hubiesen sido ritualizadas a la perfección” (2003: 4).

Dentro de esta descripción, la rutinización de una actividad como el escuchar música durante los trayectos en el transporte público, es un claro ejemplo de cómo esta actividad se inscribe en el plano de lo cotidiano. Desde mi experiencia como usuaria de este sistema de transporte, quisiera compartir cómo desde mis épocas del colegio he venido acompañando mis recorridos a partir de un dispositivo electrónico como un Walkman, Discman, Mp3 o iPod. No recuerdo muy bien la primera vez que tuve contacto con estas tecnologías del sonido, pero desde que a mi casa llegó el Walkman, recuerdo tener un gusto especial por este tipo de tecnologías en las que un universo de sonidos estaban ahí para que los descubriera viviendo una experiencia que para mí, aún después de tantos años, no ha perdido su encanto.

Cuando tuve “edad” para moverme sola por la ciudad, adquirí el hábito de llevar en mi maleta este tipo de dispositivos móviles. Así un antecedente personal para que yo decidiera hacer esta investigación, es la preferencia por escuchar música durante los recorridos que hacía en bus y luego en Transmilenio, pues he sentido que la música ha sido mi compañera de viaje.

Sentía que los recorridos que hacía con regularidad y me sabía de memoria, eran diferentes cada día de acuerdo a la banda sonora que tuviera en mis oídos. La movilidad, el recorrer distancias y lugares, me hacía sentir mejor, me ahorra tiempo de viaje. Así, el hacer uso de un sistema de transporte, representa para mí, estar físicamente en quietud mientras un medio más veloz me lleva a dónde debo ir, permitiéndome recorrer distancias y lugares que con mi experiencia sonora privatizada adquieren un tipo de significación diferente que intentaré explorar a lo largo del documento teniendo como referencia no sólo mi experiencia sino la de otras personas a través de las entrevistas y observaciones realizadas.

Estos planteamientos me permiten traer a colación a Paul Virilio, quien argumenta que uno de los principales atractivos de la tecnología es la velocidad. En *El ciber mundo, la política de lo peor* (1997) relata cómo la revolución de los transportes en el siglo XIX y la transformación del espacio público que se convierte en una imagen pública a través de la fotografía, el cine y la televisión se constituyen en antecedentes relevantes que darían paso a las tecnologías de la cibernética como internet.

En los términos del autor, es importante entender cómo la velocidad transforma el entorno, no sólo industrialmente sino informáticamente. De tal manera que las distancias espaciales y temporales que han subrayado históricamente su pluralidad, han sido transformadas ahora

por la uniformidad que la técnica ha impuesto. Aquí, pensar la velocidad en términos de tecnología (la que se utiliza para escuchar música a través de los dispositivos móviles) y el espacio (que se recorre a partir de un medio de transporte) son elementos que hacen parte del análisis de las prácticas de escucha que se inscriben en el marco de la cotidianidad.

Dentro de estos marcos argumentativos, podría formularse como una práctica como éstas refleja una visibilidad y aceptación de un orden construido socialmente dentro de este espacio; en el que la privatización de la audición por medio de la tecnología se constituye como una actividad que adquiere su pertinencia y relevancia cuando existe un colectivo que sanciona y legitima esa acción. En algunas de las entrevistas realizadas se describe como dentro del marco de la rutinización de Transmilenio, el uso de los audífonos se convierte en un elemento que permite a los oyentes aminorar el peso de lo cotidiano a partir del uso de estos dispositivos durante los trayectos:

El aburrimiento y el trancón durante los recorridos, hicieron que yo empezara a utilizar los audífonos haciendo más llevadera la experiencia.⁴

Esto de escuchar música en el Transmilenio uno lo coge de costumbre, lo toma como una rutina, pero sana.⁵

Yo empecé a escuchar música para quitarme la monotonía de encima, por distracción, pasa más rápido el tiempo en el Transmilenio.⁶

Los argumentos señalados anteriormente permiten hacer alusión a cómo el escuchar música en los recorridos para los usuarios de este sistema de transporte, se inscribe dentro de los marcos de una rutina que expresa a su vez una formación sustitutiva que asegura a las personas una cierta “comodidad” frente a sus actividades diarias. Es el mundo del “confort”, el pequeño ritmo de la vida que procura lo esencial y garantiza una cierta continuidad de la existencia en la vida de las personas: “Esta es la razón por la cual lo cotidiano aparece, en sus aspectos prevalecientes, como un mundo familiar y natural, y no como aquello que le constituye en los bastidores oscuros de la domesticación del mundo original” (Bégout, 2009: 16).

⁴ Entrevista realizada a Gloria Rodríguez, Bogotá, 9 de Septiembre de 2013.

⁵ Entrevista realizada a Hugo Díaz, Bogotá, 12 de Septiembre de 2013.

⁶ Entrevista realizada a Alejandro Torres, Bogotá, Marzo 17 de 2014.

De igual manera, el hacer uso de los dispositivos móviles y escuchar música durante los trayectos posibilita la certeza sobre la repetición de la acción, en donde todo el tejido de tiempos y espacios organizan para los practicantes de la misma, los innumerables rituales que garantizan la existencia del orden construido. En ese sentido, y como lo plantearía Lindón (2000), lo cotidiano puede entenderse como el lugar imaginario y simbólico de las relaciones sociales, como ritualización incesante de las actividades diarias que acompañan nuestro diario vivir.

Este planteamiento me remite a una de las entrevistas, allí, la persona con la que conversé me compartía cómo el hecho de conectarse durante los trayectos es una actividad que ya hace parte de su rutina diaria y que sus audífonos formaban parte de ella. Esto refleja la relación que desde su experiencia auditiva, se genera con sus prácticas de escucha y el tipo de beneficio que le trae utilizar estos equipos durante sus recorridos:

Por ejemplo, cuando no traigo los audífonos se me hace largo el trayecto queda uno como aburrido porque se vuelve como una rutina, así como tú te levantas, desayunas, te bañas, sales de tu casa, el usar tus audífonos también se vuelve una rutina, al ponerme los audífonos decido que voy a escuchar, ya forman parte de mí [(risas)].⁷

El testimonio de Gloria hace parte de aquel grupo de personas mayores de 42 años que escuchan música en sus recorridos. Allí ella da cuenta de cómo estas tecnologías del sonido se convierten en un elemento indispensable dentro de su cotidianidad. Basta con señalar que cuando uno está acostumbrado a escuchar música y por alguna razón se le quedan estos equipos o se descargan, se genera una sensación de aburrimiento, de no tener con qué entretenerse, de sentirse desconectado, el viaje se hace más largo, etc.

Cuando en la entrevista se dice: “los audífonos ya forman parte de mí” evidencia la manera en la que se genera un vínculo con estos dispositivos móviles, que se convierten en medios para que la experiencia auditiva se abra a un mundo de posibilidades sensoriales y personales que se han creado a partir de un hábito en el diario vivir de los usuarios que acompañan sus trayectos con la música. En ese sentido, las prácticas de escucha se constituyen en un

⁷ Entrevista citada Gloria Rodríguez.

componente esencial que involucra el estudio de elementos como las subjetividades, las significaciones espaciales y sensoriales de la experiencia auditiva ligada a lo urbano.

Allí, por ejemplo, la elección de lo que se quiere escuchar también va muy ligado a un tipo de significaciones que están permeadas por las experiencia personal, pero sin dejar de estar inscritas dentro de un marco cotidiano y de un espacio compartido como es el transporte público que, por lo general, se sustenta bajo cierto tipo de incomodidades como la gran afluencia de usuarios, el tráfico, el estrés por llegar a tiempo al lugar de destino, la espera, el contacto no deseado con el otro etc.

En este contexto, las prácticas de escucha también estarían encaminadas hacia la exploración de las estrategias de uso de los oyentes frente a sus dispositivos móviles y la elección de los sonidos que se van a escuchar en el trayecto. Ya sea a partir de la reproducción en aleatorio de las canciones, de listas de reproducción creadas por género, o para reafirmar algún estado de ánimo que se tenga, etc. En cuanto a las estrategias de uso de los oyentes para acceder a la música durante los recorridos, en la elaboración de las entrevistas algunas personas mostraban sus inclinación por ir conectadas a la radio, en donde probablemente la compañía musical y auditiva no esté medida por una lista que uno haya armado antes, sino por lo que el oyente esté en la “disposición” de recibir:

No tengo casi música en el celular, así que la mayoría de las veces escucho radio y una de las cosas que me gusta de ello es que uno no sabe que viene, en cambio, con la lista de reproducción todo se puede volver muy monótono en un momento dado.⁸

El tema de la radio con estas tecnologías del sonido ahora adquiere otro matiz, ya que con la conectividad de estos equipos a la red, las personas no solo se limitan a escuchar las emisoras que hay en la radio nacional con la frecuencia am/fm, sino que con aplicaciones como Tune in radio se puede acceder a un sin número de emisoras a nivel mundial, en donde éstas se pueden clasificar por género musical, país, región, etc.

De las personas entrevistadas también había oyentes que a diferencia de Jhon no escuchaban radio, sino la música que tenían en sus equipos móviles. Allí cada quien tenía su estrategia para acceder a la música. Entre las respuestas más comunes estaba la reproducción de las

⁸ Entrevista realizada Jhon Motta-, Guaymaral, Septiembre 10 de 2013.

canciones favoritas, el elegir un artista específico etc. Igualmente, estos equipos también traen la posibilidad de clasificar y ordenar la música como el usuario prefiera, elemento que antes no se podía dar tan fácilmente con los Walkman's o los Discman's. Ahora las personas también pueden acceder a mucha más música descargando de internet las canciones que prefieran. Esto hace que el almacenamiento en términos musicales, esté muy ligado a la historia de vida o a las situaciones específicas que el oyente quiera revivir en un momento específico durante los recorridos y que puede condensarse en un solo equipo, ya sea su celular o iPod. La accesibilidad y disponibilidad de la música conducen a que ya no exista tiempo material para escuchar todo lo que queremos: “Se compran más discos de los que se pueden escuchar. Se almacena lo que se querría encontrar tiempo para escuchar. Tiempo de uso y tiempo de cambio se destruyen mutuamente” (Attali, 1995: 151).

Yo elijo mi música, pero no escucho radio cuando voy en los recorridos. Ahí pongo las cincuenta canciones más escuchadas y que se reproduzcan aleatoriamente. Igual no escucho toda mi música como tal, no recuerdo todas las canciones que tengo en el celular.⁹

En relación a lo que señala la persona entrevistada, el tema de reproducir aleatoriamente las canciones también puede ser un elemento que permite considerar que esta forma de escuchar música crea en el oyente, la capacidad de “dejarse sorprender” por lo que el dispositivo a elegido en términos sonoros y musicales para él, incidiendo, por ejemplo, en sus estados de ánimo (Bull, 2008).

Le dedico tiempo a descargar la música pero no le pongo mucha atención a la clasificación de artistas o algo así. Las canciones las reproduzco aleatoriamente. Me gusta tener mucha música para que yo me pueda entretener y no aburrirme de lo mismo. A veces me salen canciones que yo llevaba tiempo sin escuchar, y es chévere porque uno se acuerda de cosas [(risas)].¹⁰

Cuando se elige la función aleatoria, quizá también lo que se busca es darle la “facultad” al equipo para que nos lleve por un viaje sonoro en el que no sabemos qué vaya a aparecer. Con un solo clic podemos decidir si entramos en sus dinámicas de juego o no. Creo que allí tienen

⁹ Entrevista realizada a Juan Felipe Forero, Bogotá 7 de Septiembre de 2013.

¹⁰ Entrevista realizada a Johan Mendoza- 15 años en Bogotá el 21 de septiembre de 2013.

incidencia diferentes factores como el tiempo de los recorridos, la aglomeración que se tenga en el bus, estaciones y portales, el tráfico, la comodidad con la que se cuente, etc.

La dimensión sonora de las prácticas

Como se mencionaba anteriormente, lo sonoro, en esta investigación, se configura como un elemento central de las prácticas de escucha ligadas a lo cotidiano dentro de un sistema de transporte masivo. Aquí se establece la conexión entre el espacio por el que los oyentes hacen su recorrido en el Transmilenio y la banda sonora que acompaña dicha experiencia, bajo un marco en donde la tecnología está presente a partir de los dispositivos móviles como los celulares, iPod o mp3. En ese sentido, las imágenes habituales de la ciudad también están hechas de paisajes sonoros; en donde los sonidos urbanos pueden revelar no sólo el contexto de la ciudad, sino también el modo de organización actual de los entornos sociales de las ciudades (Fortuna, 2009).

Bajo esta premisa, se evidencia cómo el sonido sirve tanto para conformar vínculos de cohesión como para potenciar la individualidad. En cuanto a los primeros, se pueden señalar escenarios como recitales, estadios o manifestaciones, aportando una sensación de pertenencia, en donde, cantar las mismas canciones o gritar las mismas consignas, vuelve solidario al mundo, allí donde la vista lo mantiene a distancia como si estuviera sobre un escenario (Le Breton, 2007).

Dentro del Transmilenio difícilmente puedan existir vínculos sonoros que puedan afianzar algún tipo de cohesión colectiva. Allí, por ejemplo, la capacidad de selección acústica en un espacio determinado (el usar audífonos durante los recorridos) que adquiere el sujeto para resistir a los sonidos invasivos de la ciudad como las sirenas, el tráfico, el sonido ambiente, etc., ha de servirle para construir espacios de complicidad sonora que involucran el aislamiento del ruido exterior con el fin de tener una experiencia más personal y menos colectiva cuando se está en el espacio público.

Por esto, también se podría plantear cómo los sonidos (la música) que cada persona tiene en sus dispositivos móviles se convierten en insumo para la producción de imágenes auditivas que acompañan los recorridos de los oyentes. Esto, se produce dentro de un proceso en el que habitualmente intervienen asociaciones de la memoria para integrar eventos o situaciones que han sucedido en nuestras vidas o quisiéramos que sucedieran (acciones futuras). Así, también sería válida la afirmación de Jankélévitch al plantear que “La música se instala en nuestra intimidad y parece fijar allí su domicilio, se adentra en lo más recóndito del alma” (2005: 17).

Algunos días me voy escuchando música de Manzanero, Calamaro o Juan Luis Guerra. Esa música me recuerda mucho a la época de noviazgo que tuve con mi esposo, con una de esas canciones me propuso matrimonio. Me da mucha alegría recordar esos momentos, me elevo, me distraigo, me da gusto recordar todo eso.¹¹

Cuando estoy muy estresada trato de poner algo que me relaje. Si me puedo ir sentada me gusta irme escuchando música de Hevia, Paul Winter, que es música como New Age. Cierro mis ojos y me voy a otro lugar, o simplemente me concentro en esos sonidos que me encantan y así trato de llegar más tranquila a mi casa.¹²

De esta manera el oído, uno de los sentidos que mayor relevancia toma en esta investigación, fue considerado en su momento por Simmel, como un sentido pasivo despojado de autonomía propia, (argumento que en la actualidad podría reformularse) lo que contrasta de forma evidente con la vista, en donde la relación cara a cara por ejemplo, implica comunicación, por lo que el autor reconoce que al mirar “no se puede dar sin recibir, mientras que el oído está destinado a recibir sin (poder) dar” (Simmel, 1986: 229).

Por ello, egoísmo y pasividad son, para Simmel, las características del sentido humano del oído, condenado a recibir los estímulos que le ofrecen. A diferencia del mirar este sentido no puede ser deliberadamente interrumpido o desviado de todo cuanto no nos interesa o despreciamos (Fortuna, 2009). Pero ese egoísmo se paga con la condena de mantenerse

¹¹ Entrevista realizada a Patricia Mendoza, Bogotá, Abril 2 de 2014.

¹² Entrevista realizada a Lucia Fernández, Bogotá, Marzo 25 de 2014.

siempre abierto a los sonidos que acompañen el entorno en donde las personas se puedan encontrar, y aunque el oído no agrade, puede ser agredido de diferentes maneras:

No podemos cerrar los oídos, no podemos escapar. Sus consecuencias pueden derivar en la irritación por el volumen alto de la música del vecino, o la indomable curiosidad frente a esas charlas ajenas en el colectivo. Pero el poder intangible del sonido también puede llevar a la locura y la muerte, como atestiguan quienes pasaron por Guantánamo o Abu Ghraib en Irak (Lvovich, 2011: 147).

En relación a estos argumentos, se podría plantear que el uso de los audífonos en un espacio público tiene la intención de anular esa “pasividad” del oído a recibir el sonido ambiente que acompaña los recorridos de las personas que hacen uso de un sistema de transporte como el que se analiza en este trabajo. Allí se puede librar una especie de “guerra del volumen” entre lo que se quiere y no se quiere escuchar.

Por lo general la gente en Transmilenio no habla. Yo escucho mi música pero hay momentos en que los buses hacen mucho ruido y tengo que subir el volumen de lo que esté escuchando.¹³

En el Transmilenio últimamente es cansón el tema de la gente que se sube a cantar. Yo sé que todos tenemos derecho de trabajar, pero es muy incómodo que uno esté escuchando su música y empiecen a cantar con micrófono y todo para hacer más ruido. Así trate de subir el volumen del celular, me toca esperar mejor que terminen me guste o no lo que toquen.¹⁴

En este sentido, podría decirse que el uso de audífonos también puede referirse, como lo plantearían Goffman (1989) y Giddens (1995) a una capacidad individual de autoprotección, contenida, por ejemplo, en el desviar de la mirada de aquello que, en la ciudad, nos disgusta o no nos conviene. Esta reacción intimista del mirar sin ver es una señal de extremo individualismo. Dicha situación también se puede trasladar al oído, cuando con los audífonos los individuos se permiten oír lo que les conviene sin escuchar lo que les rodea.

¹³ Entrevista citada Jhon Motta.

¹⁴ Entrevista citada Patricia Mendoza.

De esta manera, el oído ya no puede considerarse un sentido tan “pasivo” porque los dispositivos móviles permiten a los consumidores rediseñar su mapa auditivo, descartando los sonidos que no les interesan para tener más control sobre sus experiencias personales (Turkle 2006).

Por tanto, para abordar las dinámicas que se establecen entre las prácticas de escucha ligadas al uso de la tecnología en el transporte público de Bogotá, es importante resaltar que el sonido se inscribe dentro de una colonización de espacios urbanos tanto privados como públicos, generando una redefinición de los significados, en relación a la forma en que los individuos privatizan el espacio social desde la experiencia auditiva.

La privatización del sonido

Este apartado tiene la intención de hacer referencia a cómo el surgimiento de la privatización del sonido empezó a extenderse a lo largo del tiempo. Convirtiéndose en un antecedente importante para entender como esta práctica de escuchar música con audífonos a partir de diferentes dispositivos móviles obedece a una experiencia aprendida y adquirida que se sigue reflejando en la actualidad.

Un referente importante para entender estas dinámicas es el trabajo desarrollado por Jonathan Sterne quien, en su obra *The Audible Past: Cultural Origins of Sound Reproduction*. Reconstruye la historia de los procesos que llevaron a la reproducción del sonido, explorando las raíces, los factores y condicionantes que gestaron la aparición de las tecnologías sonoras como el telégrafo, el teléfono, el fonógrafo o la radiodifusión.

Para el autor, estas tecnologías traen consigo una doble revolución que afecta por una parte, al campo de las comunicaciones y, por otra, nuestra propia percepción del tiempo y el espacio. Ya que éstas fueron el resultado de la confluencia de condiciones sociales, culturales, históricas, o científicas, que enmarcan el nacimiento, evolución y transformación en medios masivos de los primeros sistemas de grabación, reproducción y transmisión sonora.

En palabras de Sterne “las transformaciones en el sonido, audición y escucha fueron parte de los cambios masivos en el paisaje social y la vida cultural de los últimos tres siglos” (2003: 6). A su vez, también se plantean algunas claves para comprender por qué el sonido no se había concebido como una entidad de análisis diferenciada hasta mitad del siglo XVIII. Al respecto el autor diferencia dos grandes etapas.

La primera comprende el periodo anterior a 1750, cuando el sonido era estudiado y conceptualizado como materia de interés epistemológico únicamente en los terrenos de la música y la voz. La voz era el único sonido con significado, mientras que la música se veía como una instancia teórica e idealizada del sonido, de la que interesaba su tono y armonía. No sería sino hasta la segunda etapa, que comprende desde 1750 hasta 1925 aproximadamente, cuando el sonido en sí mismo se transforma en un objeto de pensamiento y práctica. La palabra y la música son transformados en objetos reproducidos en masa, e industrializados con el desarrollo de los primeros dispositivos capaces de transmitir, grabar y reproducir sonidos, como el telégrafo, el fonógrafo, el teléfono y la radio (Sterne, 2003).

Otro elemento interesante desarrollado por el autor, es considerar al sonido como una experiencia del cuerpo, un proceso aprendido producto de los sentidos humanos, que no existe como tal en el mundo: “La historia de la reproducción del sonido es la historia de la transformación del cuerpo humano como objeto de conocimiento y práctica” (Sterne 2003: 51).

Este cambio de concepción, que Sterne data a mediados del siglo XVIII, en el nacimiento mismo de la modernidad, será de gran importancia porque si la escucha es ahora un proceso que puede ser aprendido, se abre la posibilidad de considerarlo como un fenómeno de ámbito cultural, una técnica corporal en palabras de Marcel Mauss o una técnica de escucha (*audible technique*) en la terminología de Sterne, que se adquiere dentro del entorno sociocultural en que vive el sujeto.

De esta manera el autor estadounidense plantea que el sonido se redefine como una experiencia del cuerpo, resultado de un proceso activo de aprendizaje, un producto de los sentidos humanos. En este contexto social de principios del siglo XIX, nuevas profesiones requieren de sus practicantes el aprendizaje de habilidades y técnicas de escucha específicas

para interpretar los sonidos, como por ejemplo la medicina (uso del estetoscopio para la auscultación, desde 1819) y la telegrafía (empleo del código Morse, desde 1837).

De la misma manera que hubo una Ilustración, también hubo una “sonorización”, una serie de convergencias entre ideas, instituciones, y prácticas que hicieron al mundo audible de distintas maneras. Permitiendo que allí surgieran diferentes formas de oír y escuchar durante el periodo de tiempo que se ha mencionado anteriormente, haciendo que el sonido se convirtiera en objeto de pensamiento.

Es en este periodo de “sonorización” se inicia el proceso de privatización del sonido a cargo de la burguesía:

La técnica auditiva necesita del equivalente sónico de la propiedad privada. Esto indica que la difusión de la técnica auditiva es también la diseminación de una clase específica de sensibilidad burguesa sobre la escucha y el espacio acústico. Ello empezó a configurarse como una forma moderna de escucha, en donde la técnica auditiva estaba arraigada a una práctica de individuación, en donde el espacio del campo acústico se convierte en una forma de propiedad privada, un espacio para habitarlo en solitario (Sterne, 2003:159-160).

Para Sterne, la precondition necesaria que convierte al sonido en un bien de consumo, en un objeto que se puede comprar y vender y que obedece a leyes de mercado, parte del momento en que la técnica posibilita la construcción de un espacio acústico propio alrededor del oyente. Y esto es así ya que el intercambio de bienes presupone necesariamente la existencia de la propiedad privada. Un ejemplo de ello se puede apreciar en el empleo de los auriculares en el entorno del hogar y en las máquinas de escucha individual que proliferaron desde finales del siglo XIX, las cuales reproducían grabaciones con una previa inserción de monedas, y que tendrían su continuación durante el siglo XX con las populares jukeboxes de discos musicales.

Estos avances en las tecnologías del sonido, se convertirían en un antecedente importante de las prácticas de escucha que aquí se quieren a analizar. Frente al tema de la individualización y privatización del sonido, un elemento que también se puede resaltar dentro de estas dinámicas desde un contexto más cercano al nuestro, es como lo plantea Storr (2007), el surgimiento de la figura del *oyente solitario* que aumenta a medida que la tecnología

progresa, en donde los nuevos dispositivos y tecnologías para escuchar música le permiten cada vez más al oyente, disfrutar aisladamente de los sonidos (la música) de su preferencia.

Siguiendo los planteamientos de Storr, considero que esta actividad puede potenciar mecanismos de aislamiento voluntario, cuando las personas usan los dispositivos móviles y los audífonos que les permite “aislarse” de los acontecimientos del mundo exterior. Así, el espacio musical ya no tiene por qué ser fijo ya que la música se vuelve cada vez más móvil y la figura del *oyente solitario* sale a la calle para abstraerse musicalmente entre la multitud. Produciéndose la paradoja de una audición privada en el espacio público que alcanza su máxima expresión en nuestros días con el iPod y los reproductores portátiles de mp3.

No sé si este tema de escuchar música con los audífonos sea un tema de autismo social. Yo lo hago porque quiero recibir información, me gusta escuchar noticias. Hay otras personas que lo harán por entretenerse porque quieren que el vecino no les hable o no quieren escuchar la radio del conductor cuando van en el bus. Cada uno va en su cuento.¹⁵

En la entrevista con Jhon me pareció interesante esa concepción del “autismo social”, que me remite a pensar en el gusto que puede producir el continuo aislamiento y la recreación estética que surge de la creación constante de entornos sonoros privados con el uso de estas tecnologías, en donde la inmediatez y el acceso a las mismas pasa a ser algo totalmente “natural” para el oyente.

En ese sentido, cada usuario se va insertando más en la relación con su equipo y sus intereses sin atender a los que le rodean; allí varios factores han influido para que en los espacios públicos como Transmilenio, exista una creciente tendencia a estar en soledad. La incertidumbre por la vertiginosa rapidez de los cambios en la sociedad, ha transformado los vínculos humanos. Antes eran nexos más sólidos, ahora (parece) se han convertido en lazos provisionales y frágiles (Bauman, 2007).

Veo muchos conectados como yo. Creo que lo hacen porque la tecnología es mejor y a la gente el caos, pienso, que también les aburre y se concentran en su música. Es como una

¹⁵ Entrevista citada Jhon Motta.

cobija térmica distinta. Yo por ejemplo, me aílo, no quiero hablar es como si uno estuviera en un cuartico, un lugar solo para mí. ¹⁶

Todo lo que ahora uno puede tener en un celular en relación a las épocas en las que sólo había walkmans por ejemplo es del cielo a la tierra. La música es compañía cuando me voy sola. Debo confesar que poco o nada me interesa la gente que uno se cruza en el Transmilenio, sino me hacen daño o no me faltan al respeto sigo en lo mío. ¹⁷

La experiencia auditiva como sinónimo de experiencia tecnológica

De lo señalado anteriormente se puede ver cómo la privatización del sonido se enmarca dentro de un escenario en donde la tecnología también se instaló como un elemento relevante que transformó la manera en la que se escucha, consume y producen formas de acercarse a la música haciéndola más personal, portátil e ilimitada en términos de acceso y almacenamiento. Ello a partir de la inserción de los dispositivos móviles que actualmente se encuentran en el mercado cambiando y dinamizando hábitos y formas de relacionarnos que antes no teníamos.

Por tanto, las prácticas de escucha que se quieren a analizar aquí, también están atravesadas por un componente tecnológico ya que la experiencia auditiva está mediada por los equipos y dispositivos que se han producido para escuchar música y que acompañan a los usuarios mientras se mueven por la ciudad.

Los dispositivos que se tendrán en cuenta para desarrollar el análisis de las prácticas de escucha principalmente son los celulares, iPod y reproductores mp3. El criterio de selección de estos equipos obedece a las observaciones realizadas y descritas en la metodología, en donde la constante de uso de equipos para escuchar música durante los trayectos, respondía mayoritariamente a estas tecnologías. Durante los recorridos, se ha observado que el uso del celular por parte de los pasajeros ha aumentado en relación a años anteriores, en donde la conectividad y el acceso a internet no estaban disponibles para estos equipos como en la actualidad.¹⁸

¹⁶ Entrevista realizada Juan Verjan en Bogotá el 19 de Septiembre de 2013.

¹⁷ Entrevista citada Lucía Fernández.

¹⁸ Según el último informe publicado en el 2012 por Asomovil (Asociación de la Industria de Telefonía Móvil en Colombia) para el primer trimestre de ese año la conectividad de los celulares a internet contaba con 17

El celular, por ejemplo, antes que ser un equipo para comunicarse con los otros por medio de llamadas (no sólo convencionalmente si no por medio de servicios como Skype o Facetime), sirve para escribir mucho más que para hablar (piénsese en la eclosión de los sms y últimamente en servicios como whastapp). Convirtiéndose en una especie de computador personal que las personas llevan a todas partes: “Por tanto, con el móvil no asistimos a un triunfo de la oralidad, sino de la escritura e incluso del ideograma” (Ferraris, 2007:19).

De esta manera, el celular y otros dispositivos como el iPod empiezan a tener funciones que antes necesitaban de un soporte externo, en donde se reproduce música, imágenes y video, permitiendo de igual manera revisar el correo electrónico, navegar por internet, jugar, chatear, manejar una agenda personal y hacer uso de la gran oferta de aplicaciones que ofrece la red.

Por tanto, el consumo de sonidos mediados tecnológicamente en los últimos años, ha ofrecido a sus consumidores una forma cada vez más relevante de re-articular las formas en las que los oyentes reclaman un territorio sonoro móvil e individual, a través de una especie de “compuerta sensorial” que les permite filtrar los sonidos que no les interesan y crear el paisaje sonoro que más le satisface (Fouce, 2010).

Dentro de las dinámicas que acompañan el avance de estos equipos, es importante señalar que aunque en esta investigación también se analizan las implicaciones que la tecnología ha tenido en las prácticas de escucha y, por ende, en la cotidianidad de los oyentes. La intención no es situarse en los marcos de un determinismo tecnológico en donde la “tecnología causa o determina la estructura del resto de la sociedad y la cultura” (Dusek, 2007: 84).

Estas tecnologías están sustentadas bajo ciertas técnicas de encantamiento (Roncallo, 2011) que están fundamentadas sobre el poder que tienen los procesos técnicos, frente a la forma de instaurarse en la vida de las personas, en donde elementos como la estética, el diseño, la portabilidad, la capacidad de almacenamiento, la conectividad entre otros factores hacen parte de una nueva forma de entender la tecnología en la cotidianidad.

millones de usuarios en el país. Para consultar el informe completo: http://www.asomovil.org/index.php?option=com_content&view=article&id=32&Itemid=156

En la actualidad yo creo que hay muchas personas conectadas porque esta es la era de ahora. Todo el mundo está conectado escuchando música con auriculares, es la era digital. No sé, creo que son los pasos de la comunicación, antes existían personas que llevaban una carta de un lado al otro haciendo recorridos muy largos o había un teléfono para toda una vereda de un pueblo. Ahora todo el mundo tiene la comunicación al instante. Por ejemplo, ya no hay que usar un casete, sino que con un solo botón o con la tecnología táctil tú puedes elegir la canción que quieras, es más fácil.¹⁹

Complementando el argumento de la entrevista, se evidencia cómo la tecnología a través del tiempo ha permitido que la manera en la que, por ejemplo, se consume música esté mediada por nuevos dispositivos móviles que facilitan el almacenamiento y la portabilidad. Como lo dice Hugo (la persona entrevistada), la “tecnología táctil” empieza hacer más fácil la capacidad de encontrar todo más rápido, debido a la forma en la que estos equipos están diseñados para clasificar la música por género, artistas, canciones más sonadas en la última semana, favoritas, etc.

Ello me hace recordar como anteriormente, la experiencia auditiva durante los recorridos que muchos hicimos tiempo atrás, estuvo mediada por el uso del walkman o el discman, en donde con un casete o un cd, podíamos escuchar en promedio 10 o 15 canciones. Si nos aburríamos del orden en el que sonaba cada canción o ya nos habíamos cansado de escuchar lo mismo de siempre, debíamos llevar varios cd o casetes para escuchar durante el día. Es como si tuviéramos que llevar un “kit” para vivir la experiencia auditiva casetes, pilas, espacio en la maleta, etc. Ahora, dependiendo de la capacidad de los equipos se pueden almacenar más de 2500 canciones, dependiendo de la calidad del dispositivo que se tenga para escuchar música.

El tema de los cd’s todavía me parece súper interesante por la calidad del sonido que es distinta, me parecería genial tener todavía un Discman pero ocupan mucho espacio. Creo que ahora el tema es de portabilidad a lo que hemos llegado con los celulares actuales, iPod y tabletas, ya no ocupan tanto espacio y es mejor, todo está en un solo dispositivo.²⁰

¹⁹ Entrevista realizada a Hugo Díaz en Bogotá el 12 de Septiembre de 2013.

²⁰ Entrevista citada John Motta.

En relación a estas tecnologías del sonido, autores como Stuart Hall, Paul Du Gay, y Keith Negus, en el texto *Doing cultural studies, the story of the Sony walkman*, planteaban que este tipo de dispositivos móviles empiezan a pertenecer a nuestra cultura porque le hemos atribuido un mundo de significados que lo constituyen como un artefacto cultural. El Walkman (y ahora el iPod, mp3 etc.), nos brindan elementos para abordar prácticas sociales que permiten identificar por que asumimos a estos artefactos como “iconos culturales”.

Una vez el Walkman se convirtió en el ícono de una época transformando la portabilidad de la música, la tecnología nos permitió acceder a equipos como los mp3 y recientemente al iPod, cuyo nombre de este último, indica “portable open database”, precedido por la “I” de internet, que Apple asocia a muchos de sus productos innovadores, revolucionando la manera en la que las personas consumen, acceden y administran sus gustos musicales: “Este artefacto es una especie de cáscara vacía que, por su razón de ser, acoge en su interior un contenido. El iPod es un contenedor, con un bonito diseño y altamente tecnológico, recién salido de fábrica no hay nada en él, está completamente preparado para recibir cualquier música” (Adell, 2008:66).

En este sentido y como lo plantearía Gallo (2009), la aportación más original del iPod como medio, es la desmaterialización de la música:

Al gramófono había que comprarle discos; al Walkman, cassetes; pero la música del iPod se compra en internet y consiste solamente en un archivo digital que no puede verse ni tocarse: en nuestra pantalla aparece el nombre del grupo, quizás incluso la portada de lo que otrora hubiera sido un disco. Pero, a fin de cuentas, la canción no es más que una larga serie binaria de unos y ceros que pasa de la fibra óptica al procesador de la computadora y de allí al disco duro del iPod (Gallo, 2009:21).

Pero fuera de todas las funciones que el iPod tiene, este, al igual que el Walkman en los 80 y 90 o los teléfonos inteligentes en la actualidad, se convierten en equipos de consumo y de moda en donde sus propietarios no solo están comprando un artefacto que contenga toda su biblioteca personal sino que, a su vez :“son llevados a exhibir y consumir signos, a elegir íconos de gusto que los diferencien de los demás y posibiliten, al mismo tiempo, que se les encuadre en determinadas categorías sociales. Por tanto hay un cultivo del gusto orientado,

no obstante, ya no a la revelación de una individualidad, si no a la comunicación de la franja social de pertinencia” (Bodei, 2013: 97-99).

Elementos como las relaciones sociales y la construcción de subjetividad, empiezan a articularse a partir de este reproductor de música como un medio para mostrar que “se está a la moda” y construir una identidad mediada por la tecnología ligada a procesos de regulación, consumo, representación y producción

Creo que ahora hay más gente usando estos equipos porque todo se ha vuelto muy asequible, eso creo yo es por la tecnología, estos artículos más que una necesidad, son un artículo de moda, la mayoría de personas siempre quiere el mejor celular o el mejor equipo para acceder a su música y otras aplicaciones. Además los recorridos se nos están haciendo más largos por el caos del tráfico en la ciudad. Entonces mientras te espichan y el estrés puede llegar al tope por esperar un servicio, la música es una excelente opción.²¹

El afirmar que estos equipos también son un artículo de moda, se convierte en un elemento interesante para profundizar en él, llevándome a argumentar como la posesión de estas tecnologías del sonido (memorias, iPods, mp3, celulares) permite entablar signos de distinción social en donde el equipamiento individual se vuelve un recurso de acceso personalizado a la información y el entretenimiento, y un marcador de clase que cada uno lleva consigo a múltiples escenarios.

Por tanto estos dispositivos enuncian un estilo de vida y una forma del ser social. Más allá del juego de sus sonoridades privatizadas, el uso del Walkman, como también del resto de los usos de bips y teléfonos móviles, nos remite a modalidades de comunicación y prácticas significantes de relación entre individuos y entre estos y ciertas expresiones socioculturales como la música, la moda y la cultura urbana entre otros (Chambers, 1995).

Uno de los elementos que pueden complementar este argumento, es como durante las observaciones realizadas desde la estación de las Aguas en Transmilenio hasta el Portal Norte, pude notar que independientemente de la hora en la que se haga el recorrido, el perfil de los oyentes sí cambia de acuerdo al sector. Se encuentran diferencias en los equipos, en el poder adquisitivo y la forma de vestir de algunos usuarios.

²¹ Entrevista realizada a Martha Martínez en Bogotá el 21 de septiembre de 2013.

A esta hora los oyentes que se ven conectados aluden a unas características que son comunes de ver en la hora pico, quizá porque es el tiempo en que en la que las personas salen de trabajar. Se ven muchos hombres y mujeres vestidos formalmente, los hombres con corbata y las mujeres con tacones altos, bolsos elegantes, faldas o pantalones de colores neutros y serios; requisito esencial para aquellos que trabajan en oficinas. A su vez también se encuentran muchos estudiantes de universidades como los Andes, el Externado, Rosario, entre otras. En este recorrido, quizá por estar más cerca del centro o de un sector de mucho movimiento, pude observar más celulares de alta gama en su mayoría iPhone o Samsung Galaxy. Los equipos de baja gama también se ven pero en menor proporción probablemente sea por el nivel adquisitivo de los usuarios que hacen este recorrido.

Ahora, entre la calle 26 y el Portal Tunal, el perfil de los pasajeros en relación al uso de los dispositivos cambió en cuanto al tipo de dispositivos que utilizaban para escuchar música. Allí muchas de las personas que hacen uso de este medio de transporte utilizan celulares que no tienen pantalla táctil y cuya capacidad para almacenar música no es tan amplia como los Smartphone así que muchos de estos equipos traen la opción para que se escuche radio en frecuencia am/fm. En este recorrido también vi a varios pasajeros con memorias mp3, elemento que en el recorrido anterior no fue tan común encontrar.²²

De esta manera esta clase de dispositivos móviles al ser livianos, personales y portátiles, vienen a ser parte de nuestro cotidiano: “convierte al celular en un objeto de moda, fácilmente personalizable para reflejar la identidad del propietario en donde los recursos de comunicación inalámbrica no son sólo herramientas, sino contextos, condiciones que hacen posibles nuevas maneras de ser, nuevas cadenas de valores y nuevas sensibilidades sobre el tiempo, el espacio y los acontecimientos culturales” (Castells, 2007: 226).

El pensar en estos dispositivos como un artículo de moda, también puede ir muy ligado a algo más que una función en particular cómo reproducir o almacenar música. Aquí lo que se compra, también es una marca, un nombre que va ligado a unas estrategias de mercado que compiten por el consumo de estos equipos a nivel mundial. Basta ver con qué frecuencia las personas cambian de equipo para comprar el último modelo que salga al mercado, así las diferencias entre uno y otro no sean tan relevantes como para cambiar necesariamente de modelo.

Desde que yo pueda comprarme un buen celular porque no lo voy hacer, aunque sé que esos celulares de cincuenta mil pesos también tienen radio y reciben llamadas, yo voy a preferir mil veces un celular con plan de datos, la marca para mí es importante, me hace sentir bien

²² Observación realizada el 26 de Septiembre de 2013.

usar un equipo como el iPhone creo que es de los mejores que hay, además con mis amigos nos gusta mucho los temas de la tecnología, siempre estamos botándonos datos sobre las aplicaciones, los gadgets etc.²³

En relación a estos temas de lo que puede representar la marca y la moda, quisiera citar el ejemplo cuando el iPod salió al mercado en el 2001, allí, Apple creó una estrategia publicitaria en el que estar a la moda usando el iPod era la premisa, pero fuera de que el dispositivo en sí ya fuera novedoso por su diseño y capacidad de almacenamiento, la campaña le apostó a los auriculares²⁴ de este equipo, pues estos ya no eran negros como los que tenía Sony para el Walkman sino que ahora eran blancos, convirtiéndose así en un símbolo de la marca. La publicidad los muestra de manera prominente, a menudo haciendo contrastar el color blanco de los auriculares (y los cables) con personas mostradas como siluetas oscuras. Los audífonos originales se incluyeron con la primera generación de iPod.



Figura 1 y 2: publicidad lanzada por Apple en el 2004 para el iPod.

A su vez, Apple también se sustentó bajo una exitosa estrategia publicitaria en las que figuras del espectáculo como la agrupación U2 o el futbolista inglés David Beckham, entre otros, se les dio un iPod personalizado en donde también eran fotografiados por las revistas, con los famosos audífonos blancos que en ese entonces eran un ícono de la marca. Actualmente otras

²³ Entrevista realizada a Daniel Sánchez, Bogotá, Marzo 16 de 2014.

²⁴ El audífono no es un invento nuevo; existe desde fines del siglo XIX. Los primeros audífonos fueron diseñados para utilizarse con los receptores de radio. Los sonidos captados por estos aparatos eran tan débiles que, para poder escucharlos, era necesario acercarlos lo más posible a la oreja. Así se inventó el audífono, que es al sonido lo que el microscopio a la imagen: una extensión de los poderes de percepción (Gallo, 2009).

empresas como Samsung, Sony entre otras ya utilizan este u otros colores para sus audífonos (Kanhey, 2005).

Otro elemento que también puede ir asociado a la moda, es como los usuarios también pueden personalizar sus quipos exteriormente en relación a sus propios gustos o estilos. Cabe señalar como durante las observaciones realizadas se pudieron ver la misma clase de celulares, pero muchos de ellos tenían carcassas de diferentes colores, estampados, diseños y elementos que los diferencian de los demás. A su vez los diseños y los colores que se ven en las carcassas también se trasladan a los auriculares, en donde también se ven audífonos grandes, pequeños y con formas distintas dependiendo el gusto de cada usuario. Ello se registró en una de las observaciones realizadas:

Uno de los elementos que he notado no solo en esta observación sino en varias es como las mujeres, a diferencia de los hombres, utilizan los protectores o carcassas para los celulares muy llamativos, llenos de diseños, colores y formas de animales como osos, Hello Kitty y dibujos animados, elemento que resalta la personalización de estos dispositivos y el vínculo que los pasajeros crean con su equipo, no sólo en los recorridos sino en su cotidianidad.

En cuanto a los audífonos otro chico que se subió durante el trayecto tenía unos audífonos grandes que se usan sobre la cabeza verdes neón muy llamativos. Lo que he podido observar es los hombres son más arriesgados con el uso de los audífonos llamativos y de colores como rojos, azules, verdes, blancos mientras que las chicas prefieren es que las carcassas de los celulares tengan más color y diseños diferentes; pero a su vez son más discretas con el tamaño de los audífonos que usan.²⁵

²⁵ Observación realizada 19 de Noviembre de 2013.

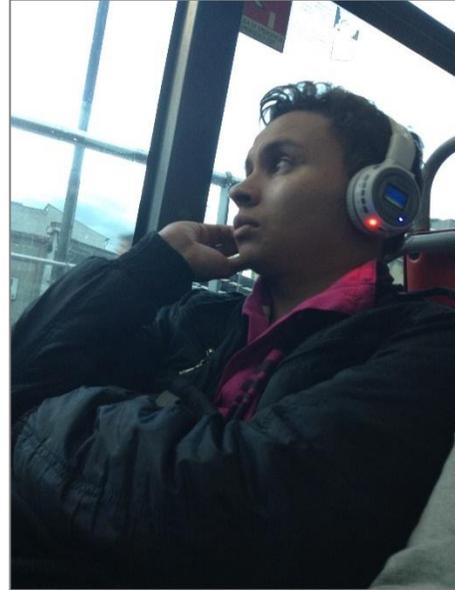
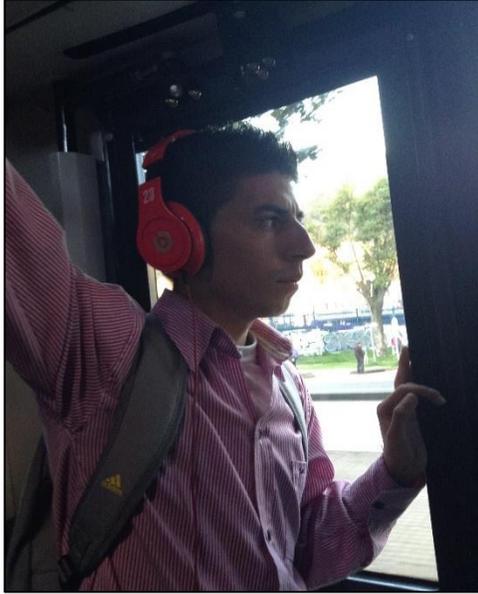


Figura 3: Imágenes registradas durante los recorridos, en donde se observa el uso de los audífonos con más frecuencia en los hombres y con diseños llamativos.

El uso de los auriculares en un escenario como el que interesa describir aquí, se convierte en una pista visual que sugiere el no querer interrupciones o interacción con los demás. Considero que ello también puede responder a una convención social que ha sido asumida con el tiempo. Basta con pensar en si uno quiere preguntar alguna dirección dentro del Transmilenio, muy probablemente no se elegiría a la persona que tenga los audífonos puestos, pues el que los usa tiene una “barrera” de la que no quiere ser interrumpido.

Con relación a estos temas quisiera compartir como en una época usé este tipo de audífonos grandes, en aquellos tiempos (2003-2004) tenía una maleta en la que los podía llevar cómodamente, me subía a los buses, prendía mi discman y escuchaba radio o los cd que creaba con mi música preferida de aquel entonces, hasta que un día al bajarme del bus, me los sacaron de la maleta y desde allí no volví a comprar audífonos de ese tipo. Decidí usar de los convencionales y empecé a escuchar música por un solo audífono con el fin de estar más atenta, sentía que si volvía a usar audífonos grandes llamaría mucho la atención y sería otra vez víctima de un robo.

Por eso desde esa experiencia también no acostumbro a mostrar mucho el dispositivo durante los recorridos, lo de los audífonos dolió, pero creo que dolería un poco más si me robaran ahora el iPod, no es una apego solamente material, pues se puede volver a comprar otro y ya, lo que se perdería desde mi experiencia, sería el tiempo que se le dedica a elegir las canciones, la creación de listas de reproducción, la clasificación por género, artistas; es decir la personalización que uno le hace al equipo.

Volviendo a los datos arrojados por las observaciones, se notó como los audífonos grandes cada vez los hacen más llamativos. En una de las observaciones, vi un par de auriculares que alumbraba con luces colores. Antes que ser unos sencillos audífonos estos al igual que los celulares también pueden ser en un artículo de moda, ya que los diseños están explorando formas, colores y tamaños. A su vez, su uso también se puede relacionar con mejorar la calidad del sonido y aislar el sonido ambiente:

Uso los audífonos de diadema por comodidad, escuchas mejor la música y solo me concentro en lo mío... el audífono normal te molesta alcanzas escuchar a la gente hablar. ²⁶

Ello puede reflejar como hay una necesidad en el oyente de encapsular el sonido de la música asilándolo del entorno en el que se mueve. Al hacer uso del servicio público siempre se va a tener interrupciones auditivas como el sonido del motor del bus, las personas que hablan ente sí, los vendedores que se suben y se bajan con frecuencia, el tráfico, etc. En ese sentido, los audífonos grandes sí podrían aislar más el sonido ambiente que con unos audífonos convencionales, en donde muchos usuarios podrían estar en una continua “batalla” por el volumen entre lo que quieren escuchar y el ruido del exterior.

En una de las observaciones se registró una situación, en donde el uso de los audífonos grandes alude también a un tema que involucra la inversión que se le quiera hacer o no a estos equipos. Aquí, el tema del sonido también está presente:

En esta oportunidad, mientras esperaba en la estación de la 45, dos amigos hablan entre ellos mientras están usando los audífonos. Uno de ellos lleva los audífonos grandes. Al estar cerca puedo escuchar la conversación y me doy cuenta que están comparando la

²⁶ Entrevista realizada a Juan Felipe Forero, Bogotá el 7 de Septiembre de 2013.

calidad de sonido de los mismos. El joven que lleva los audífonos grandes le dice a su amigo mientras se los quita: -mire, póngase estos, se escucha buenísimo, esos que usted tiene son una mamera, todos chiquitos, a mí me gusta escuchar la música duro- Su amigo se quita unos audífonos pequeños convencionales, lo mira, se ríe y le dice: -es que yo no quiero gastar mi sueldo en esas maricadas (sic)- Los dos se ríen al tiempo, mientras se suben al servicio que estaba esperando.²⁷

Estas tecnologías del sonido, al alojar la selección musical de su propietario, convierten a estos equipos, no sólo en un dispositivo de moda sino en algo extremadamente personal, único e insustituible. No hay nada más íntimo que las canciones que han marcado nuestras vidas y que decidimos escuchar en un momento dado: “Los acontecimientos y los estados de ánimo se relacionan profundamente a la pieza musical seleccionada y permiten reconstruir la banda sonora de la propia existencia, ello permite ver la fuerza de cohesión existente entre el lector y su propietario” (Adell 2008: 67).

La banda sonora de mi vida la puedo llevar a todas partes, está ahí en el momento en el que decida que quiero escuchar. Son muchas canciones las que tengo en el celular, pero esas canciones no son solo canciones sino recuerdos de mi familia, de mi padre, de la adolescencia con mis amigos, de las rumbas en vacaciones, de mis viajes, etc.²⁸

Otra situación por la que me gusta escuchar música en los recorridos, es la “soñadora”. Mi sueño fue siempre ser cantante de una orquesta y cuando yo estoy escuchando salsa siento que yo soy el vocalista, el cantante o el que interpreta un instrumento en una fiesta, me gusta mucho eso. La música me trasporta, me transforma muchísimo y me aísla parcialmente dependiendo la situación en la que esté.²⁹

Las canciones contenidas en estos dispositivos móviles son las que determinan su identidad y lo diferencian de cualquier otro; son un objeto emocional no solo por la relación con el usuario y por su diseño innovador, sino también porque es un artefacto que tanto aloja las emociones como las puede activar cuando así lo desee su propietario.

Con el advenimiento de lo digital, la estética no solamente ahora es contemplada en la pieza musical sino en el artefacto que la contiene: en este caso serían los equipos y no la música. Por ello, es más frecuente ver que la inversión que la mayoría de las veces se hace es en el dispositivo móvil y no en la música, el mercado se está moviendo hacia los equipos y no únicamente a la música (Kanhey, 2005).

²⁷ Observación realizada el 25 de Marzo de 2014.

²⁸ Entrevista citada Lucia Fernández.

²⁹ Entrevista citada Hugo Díaz.

En términos de Bodei ello reflejaría como estos dispositivos móviles producen en quien los usa o los contempla una fuente de producción de sentido. En donde, por ejemplo: “toda generación está rodeada por un particular paisaje de objetos que definen una época que manifiestan tanto las huellas de los procesos naturales y sociales que lo han producido como las ideas, prejuicios, inclinaciones y gustos de toda una sociedad” (2013: 50).

Así: “las cosas no son sólo cosas; llevan huellas humanas son nuestra prolongación. Cada uno tiene una historia y un significado mezclado con los de las personas que los han utilizado y amado” (Bodei, 2013: 38). Bajo estas premisas es que el análisis de la significación sensorial y espacial de las prácticas de escucha se sustenta, en donde al cumplir con distintas necesidades de variado ámbito, estos equipos pasan a ser un componente esencial de la vida de las personas transformando sus experiencias dentro de un nuevo tipo de “sensorium³⁰” que se instala con el uso de estas tecnologías en la cotidianidad.

En este sentido, se evidencia cómo la relación del hombre con la técnica se enmarca dentro de un proceso en el cual, “en tanto habitamos los momentos clave del proceso de complejización técnica no es posible vislumbrar los cambios que esto trae más que habitándolos pues, y aquí una breve alusión a Ihde (1990), cuando un artefacto cumple su función a cabalidad desaparece (*whitdraws*), ha sido incorporado, y no queda más que el ambiente silencioso que la evolución técnica trae consigo”(Roncallo, 2011:331). Por tanto, los dispositivos se instalan como una proyección de nosotros mismos pero tal proyección se hace invisible en la medida en que se incorpora en la vida cotidiana.

Sí, yo puedo decir que estos aparatos empiezan a ser importantes para mí, porque me brindan lo que yo quiero. La música es vital cuando estoy sola y uso el Transmilenio, también porque estoy conectada todo el tiempo con mi novio y mis amigos. Si estoy aburrida algo me pongo hacer con el celular.³¹

³⁰ Siguiendo los apuntes de Roncallo en “*El apotegma mediático la noción de medio en Marshall McLuhan*” (2010). Este concepto es de raigambre profundamente benjaminiana y, dentro de su obra, no se encuentra una definición precisa y puntual de su significado. Se trata, para Benjamin, de una noción que funciona de un modo principalmente operativo y que le permite mostrar, básicamente, el modo en el que se configuran el aparato sensorial y el sistema nervioso a partir de los cambios y la complejización en el sistema técnico que, este es un punto muy sugerente, traen consigo un cambio en la sensibilidad del hombre, esto es un cambio estético.

³¹ Entrevista citada Patricia Mendoza.

Todo se me hace más fácil en términos de estar conectado y de llevar mucha información como música imágenes en un solo lugar, tengo muchas opciones con un solo equipo.³²

Ahora, desde la perspectiva de esta investigación, que involucra el análisis del sonido durante los trayectos que se hacen por la ciudad, es interesante anotar como estos dispositivos permiten explorar diferentes vías de acercarse a la música gracias a la conectividad que permite almacenar la música en los equipos o vía streaming a partir de medios como YouTube, Sounclud, o acceder a ella a partir de emisoras en plataformas como Tune-in.

A su vez, estos dispositivos empiezan a adquirir cierto tipo de significación más allá de su funcionalidad evidente en la medida en que estos equipos como lo plantearía Ferraris reflejan la ubicuidad y la individualidad; en cualquier parte te pueden encontrar (ubicuidad), y sólo te encuentran a ti (individualidad). Y en efecto ésta es una transformación que se impone: “Antes uno salía de casa y la historia del teléfono acababa ahí. Ahora ya no. Estés donde estés te pueden encontrar y al revés. De manera que si te buscan y no te encuentran, si el móvil está apagado, quiere decir algo. Esto sugiere que los sujetos no son tanto los que transforman los objetos sino más bien los que son transformados por ellos” (Ferraris, 2007:64).

Utilizar el teléfono de otro, aunque sólo sea para responder, involucra la sanción de unas reglas de juego en las que se ven expuestas la familiaridad, la confianza, y la intimidad del propietario de dicho equipo, ya que éstos con más frecuencia contienen información acerca de lo que nosotros somos. Basta ver como la mayoría de estos equipos piden una clave de seguridad y acceso para que solo su propietario sea quien pueda acceder a la información, evitando que otros intervengan o curioseen en ese mundo tecnológico que se convierte en una extensión de la realidad, ahora con más frecuencia:

En la estación de Gratamira espero el servicio H15 que me llevará a mi lugar de destino, ese día había cambiado de maleta y olvide llevar el iPod conmigo, así que decidí no amargarme mucho por el asunto y más bien aprovechar la oportunidad para hacer una observación sin estar inmersa dentro de mi burbuja sonora y así captar detalles que quizá se me hubieran podido escapar antes. Cuando me subo al bus decido ubicarme en la parte central (acordeón) para poder ver tanto la parte de adelante como la de atrás ya que no iba tan lleno, allí empiezo a ver como la mayoría de personas incluso yo, llevamos en la mano o en los bolsillos nuestros dispositivos móviles, rara vez uno ve que alguien lo saca de la maleta para contestar una llamada o cambiar de canción. Algunas personas sólo dan una

³² Entrevista citada Daniel Sánchez.

mirada breve hacia el exterior para saber en dónde van mientras siguen absortos en una conversación por chat, en donde mientras escuchan música esperan que el otro con el que acompañan su recorrido así sea virtualmente les conteste, otros juegan, revisan sus cuentas de Facebook o Twitter, o miran constantemente la pantalla principal de su equipo para ver si hay llamadas o mensajes sin responder.

Y allí, cuando el dispositivo se bloquea casi siempre después de un minuto en el que no es utilizado aparecen en la pantalla de estos equipos la imagen que pide la inserción del código o la figura de seguridad para desbloquear el equipo, ello me hace recordar como los primeros celulares que muchos utilizamos se desbloqueaban de una forma muy generalizada en la que solo se oprimía la tecla número o de asterisco, y que pensar de los dispositivos destinados sólo para escuchar música como el walkman o el discman, allí no había manera de proteger los sonidos que lo acompañaban a uno, así que si se perdía o se lo robaban no había opción de ocultar o proteger nada.³³

De esta manera, los elementos planteados en este capítulo permitieron abordar el concepto de prácticas de escucha cuya intención es analizar las formas en las que las personas consumen y acceden a la música a través de los dispositivos móviles por los que transitan en la ciudad. Descubriendo cómo, a través de la privatización del sonido en el espacio público, esta práctica empieza a convertirse en un hábito que responde a diferentes estrategias de uso, que permite a las personas recrear una experiencia auditiva diferente en donde las tecnologías del sonido se convierten en un aliado para filtrar, bloquear, aislar y resignificar el espacio transitado y las situaciones que se viven dentro de un medio de transporte como el Transmilenio.

En ese sentido, la experiencia auditiva también se convierte en sinónimo de experiencia tecnológica, en la medida en que lo sonoro permite reconfigurar los procesos de personalización que los usuarios de estas tecnologías crean para insertarse en el mundo social mientras se trasladan de un lugar otro. Para ello, la experiencia mediatizada ligada a la música resulta ser más cercana para el usuario de un iPod o un MP3, en donde, la inmediatez para acceder a una canción por ejemplo, le permite tener el control de lo que quiere escuchar, bien sea para entretenerse o recordar eventos de su vida, etc.

³³ Observación realizada el 27 de Agosto de 2013.

Capítulo 2

La dimensión espacial de las prácticas de escucha

La intención de este capítulo es abordar las prácticas de escucha desde una dimensión espacial, ya que estas tienen como escenario principal Transmilenio, medio de transporte masivo en el que la espacialidad del sujeto y de su actuar en el mundo, dan cuenta de las relaciones que se establecen al escuchar música durante los recorridos.

En un primer momento, se tomarán como referencia los planteamientos de Marc Augé quien a partir de sus análisis hechos en torno a temas como a la movilidad, brinda elementos muy valiosos para abordar la dinámica espacial de esta práctica. Allí, se explorarán los elementos que permitan identificar a Transmilenio como un lugar en términos del antropólogo francés.

Posteriormente se examinará cómo la experiencia auditiva ligada a lo urbano, permite recrear el trayecto realizado por los oyentes, a partir de la relación que ellos tienen con estos reproductores de música y el vínculo que se establece con el espacio transitado a través del sonido, que se instaura bajo una práctica continua e ininterrumpida como algo esencial para el devenir urbano de los usuarios que se movilizan en el transporte público de la ciudad.

A su vez, se explorará cómo a esta actividad se le puede atribuir una subjetividad sonoro-espacial en donde los usuarios de estas tecnologías del sonido, intervienen y resemantizan los espacios por los que transitan a partir de una experiencia sonora privatizada en este sistema de transporte. Estos planteamientos se sustentan teniendo como premisa el trabajo de Michel de Certeau en *La Invención de lo cotidiano* (1996), en donde el caminante (el oyente en nuestro caso) a partir de la creación de sus propios recorridos sonoros interviene acústicamente los lugares que transita. Por último se hará alusión a cómo estas prácticas de escucha, están ligadas también a una experiencia visual y cinematográfica mientras se hacen los recorridos.

¿Transmilenio, lugar o no lugar?

Siguiendo los planteamientos de Richard Sennet (1978), quisiera hacer alusión a cómo los medios de transporte en el marco del espacio público, pueden entenderse como espacios derivados del movimiento, caracterizados por un nivel de aislamiento y visibilidad. Para el autor, allí se pierde la posibilidad de intercambio y conexión entre los individuos porque estos ya no se cruzan y entrelazan con el otro a pesar de verse.

Estos espacios derivados del movimiento pueden tener su evolución en el concepto de “espacios en tránsito”, descrito por Delgado como aquellos espacios “transversales, cuyo destino es básicamente el de traspasar, cruzar, intersectar otros espacios. No es que en ellos se produzca una travesía, sino que son la travesía en sí” (2006:115). Esta idea de un espacio en tránsito y de movimiento, en donde el intercambio entre las personas está mediado por la velocidad, se establece en su mayoría de las veces bajo un tipo de relación impersonal y lejana en donde la otra persona, pasa a ser el otro, un desconocido ajeno a mí.

Este tipo de relaciones tiende propiciarse porque estos espacios pueden predisponer la actitud y el comportamiento de los individuos. Convirtiéndolos en un grupo de personas que se mueve cada día de un lugar a otro y que pocas veces se detiene a observar y conocer a sus compañeros de tránsito. Allí, se puede hacer referencia a los diseños que suelen imperar en estos espacios de desplazamiento, creados específicamente para facilitar el flujo de personas.

En general son amplios, iluminados y sin detalles que requieran una segunda mirada, en donde hay unas normas claras y específicas sobre su uso. Produciendo en los ciudadanos que se mueven por y entre ellos un estado de ensimismamiento que interfiere en su capacidad de comunicación, reduciendo cualquier intercambio al mínimo necesario (Figuroa, 2011).

Estos argumentos permiten introducir algunos elementos que serán analizados también por Marc Augé en su texto *Los no lugares. Espacios del anonimato. Antropología sobre la modernidad* (1993). Allí, el autor define en un principio al lugar, como un espacio de identidad, relacional e histórico, mientras que un no lugar se enmarcaría dentro de un espacio que no puede definirse ni como espacio de identidad ni como relacional ni como histórico. Para el autor, los no lugares:

Son la medida de la época, medida cuantificable y que se podría tomar adicionando, después de hacer algunas conversiones entre superficie, volumen y distancia, las vías aéreas, ferroviarias, las autopistas y los habitáculos móviles llamados "medios de transporte" (aviones, trenes, automóviles), los aeropuertos y las estaciones ferroviarias, las estaciones aeroespaciales, las grandes cadenas hoteleras, los parques de recreo, los supermercados, la madeja compleja, en fin, de las redes de cables o sin hilos que movilizan el espacio extraterrestre a los fines de una comunicación tan extraña que a menudo no pone en contacto al individuo más que con otra imagen de sí mismo (1993:83).

De acuerdo a la definición de no lugar podría plantearse inicialmente, que el Transmilenio al ser un medio de transporte, tendría varias características para definirse como tal, en donde el espacio se constituye a partir del vínculo que los individuos mantienen con éste, bajo un conjunto de relaciones consigo mismos y con los otros que no apuntan sino indirectamente a sus fines; "de esta manera, como los lugares antropológicos crean lo social orgánico, los no lugares crean la contractualidad solitaria"(Augé,1993:97).

Este argumento, puede verse complementado por una de las descripciones hechas en una de las matrices de observación.

Mientras espero el bus con la ruta C19, la estación de la calle 45 hoy se siente menos congestionada que otras noches, todos parecen dirigirse sin titubeos hacia los vagones, la mayoría de personas que veo caminan a un ritmo acelerado, muchas veces ni se miran entre ellos, algunos miran hacia al frente tratando de crear desde la distancia una ruta que les permita correr en busca de su bus, otros al hacer las filas en los vagones acomodan sus maletas y pertenencias hacia al frente mirando a los que le rodean con una desconfianza sutil. Mientras que en silencio otros chatean por el celular o escuchan música mientras encuentran lugar para irse, no se escuchan las voces de los pasajeros, se oyen los pasos de las personas al caminar y correr por el piso metálico de las estaciones, el abrir y cerrar las puertas de las estaciones más el ruido del tráfico. Pero allí cada quien está en lo suyo, se comparte el espacio con otros, pero la individualidad y los oyentes solitarios conectados a sus audífonos aquí son una constante.³⁴

Para Augé, los no lugares que recorreremos cuando transitarnos por la autopista, hacemos uso del transporte público o hacemos las compras en el supermercado, tienen la particularidad de definirse también por las palabras, textos o imágenes que definen el carácter informativo, prohibitivo, o prescriptivo que definen las características de circulación en este tipo de espacios. En un sistema de transporte masivo como Transmilenio se encuentran algunas

³⁴ Anotación realizada el 7 de Marzo de 2014.

prohibiciones explícitas como (prohibido fumar, prohibido pasar) que acentúan el carácter colectivo regulado que se debe tener al hacer uso de este sistema de transporte.

Un ejemplo de ello, se encuentra en el manual de usuario de Transmilenio (2013)³⁵ en donde se exponen las normas de convivencia mínimas para hacer uso del servicio. Allí se enuncia, por mencionar algunas normas: “Está prohibido cualquier tipo de actividad que altere la tranquilidad de los demás usuarios del sistema en buses, estaciones o portales, como cantar, bailar, etc. -No use el pasamanos del bus para sentarse en ellos- No se sienta en el piso del bus, puede ser víctima de un accidente y generar incomodidad a los demás usuarios”.

Estas normas, al igual que en otros sistemas de transporte, es usual encontrarlas expuestas en las estaciones, portales, vagones o incluso dentro de los buses. Pero un elemento que me pareció curioso encontrar en este manual, y que se relaciona con el tema de esta investigación, es cómo el uso de los audífonos también viene a ser parte de un carácter contractual, en donde en el manual se enuncia: “Evite usar sus dispositivos electrónicos con alto volumen, haga uso de audífonos para escuchar música, por su comodidad y la de los demás usuarios”.



Figura 4: Imágenes tomadas del manual del usuario de Transmilenio, que reflejan el carácter prohibitivo, regulado e informativo, que definen las reglas de juego establecidas dentro del espacio en el que se desarrollan las prácticas de escucha.

³⁵ Para consultar el manual del usuario visitar: <http://www.transmilenio.gov.co/es/articulos/manual-del-suuario#sthash.BCKWNeZM.dpuf>

Estos elementos como los señalaría Augé en el texto, *El viajero subterráneo un etnólogo en el metro*, reflejan cómo si en estos sistema de transporte cada cual “vive su vida” , esta no puede vivirse en una libertad total, “no sólo porque el carácter codificado y ordenado de la circulación del metro [(Transmilenio en nuestro caso)] impone a cada cual comportamientos de los que no podría desviarse, si no a su vez por que quien incumpla dichas reglas se expone a ser sancionado, por la fuerza pública, o por la desaprobación de los demás usuarios [...]” (2002:54).

Frente a estas situaciones que involucran una sanción social por parte de los otros usuarios, en una de las observaciones realizadas se registró lo siguiente frente al hecho de escuchar música con los audífonos sin interrumpir a los demás.

Camino hacia la estación del Museo del Oro, se sube un joven de unos veinte años aproximadamente, con uno de estos nuevos radios que tienen el tamaño de una caja pequeña y que son fáciles de llevar en una sola mano con conexión para memorias mp3. Al entrar, el sonido de la música que llevaba hace que muchos pasajeros lo volteen a mirar, incluso yo que tenía los audífonos puestos. Pensé que quizá se subía para cantar y se bajaría pronto, pero al pasar el tiempo me di cuenta de que no era así. Se ubicó al lado de una de las ventanas pero como el bus iba casi vacío el sonido se escuchaba más fuerte, una señora que iba de pie, me vio mientras yo me acomodaba los audífonos. Al verme se sonrió levemente mientras con su cabeza me decía que no, allí yo le sonríe y le asentí con mi cabeza que había comprendido su mensaje; que por más que quisiera subirle a la música que iba escuchando no era posible anular la burbuja sonora que el chico que se había subido nos había puesto a escuchar. Y esto no solamente pasa en este tipo de situaciones, últimamente los vendedores o personas que se suben a cantar también lo hacen acompañados de micrófonos para que se escuche en todo el bus.³⁶

³⁶ Matriz de observación realizada el 19 de Abril de 2014.



Figura 5: Imágenes de algunos músicos que se suben durante los recorridos con micrófonos.

Ahora, en cuanto a estos temas relacionados con la música y su escucha con audífonos, el 25 de Abril de 2013 la cuenta oficial en Twitter de Transmilenio publicó el siguiente mensaje: “Usuarios @TransMilenio la vida necesita música (excepto reggaetón) pero en TM es solo para usted. Use audífonos para no incomodar nadie.”³⁷

A partir de este trino se reafirma el carácter normativo en el que también se incluye la escucha de música con audífonos dentro de este sistema de transporte. La polémica en las redes sociales no se dio por la escucha de música con audífonos, si no por las declaraciones negativas sobre un género como el reggaetón, en el que no fue bien vista la exclusión dictada por parte de una entidad como Transmilenio donde conviven diariamente millones de personas. A su vez la experiencia auditiva de cada persona es muy personal y lo que uno escuche no debería ser un problema para los demás siempre y cuando no se afecte a los otros.

³⁷ La cuenta oficial de Transmilenio anunció que este Tweet había sido publicado desde una cuenta falsa.



Figura 6: Imagen del tweet publicado por la cuenta oficial de Transmilenio.³⁸

De esta manera se puede ver como el usuario de estos sistemas de transporte se encuentra con las exigencias que debe cumplir dentro de un espacio como éste. Allí se recuerda al pasajero, de una manera discreta pero firme, el carácter contractual de su libertad vigilada que tiene sus reglas y sus límites.

La individualidad del consumidor, en el metro, aeropuerto o supermercado, es una individualidad pasiva limitada por los medios financieros de los que dispone y la gama de productos que le proponen. Allí unos mensajes grabados anuncian la llegada del metro, recomiendan que cuide sus objetos personales, que no prolongue el problema comprando, en donde la suerte de todos está en las manos de cada uno [...] (Augé, 2010: 79).

En este sentido, la ley del metro en términos del autor (o de Transmilenio en nuestro caso) sitúa el recorrido individual en una moral colectiva, que es eminentemente social, en donde, “el pasajero sólo adquiere su derecho al anonimato después de haber aportado la prueba de su identidad, refrendado el contrato de alguna manera, al pasar la tarjeta y cruzar el torniquete. Mientras espera, obedece al mismo código que los demás, registra los mismos mensajes, responde a las mismas apelaciones” (Augé, 2002: 106).

Por tanto, el espacio del transporte público no crea ni identidad singular ni relación, sino soledad y similitud. De esta manera, y como lo señalaría el antropólogo francés:

³⁸ Fuente: <http://www.publimetro.co/>. Página consultada el 3 de Abril de 2014.

La soledad, sería sin duda la palabra clave de la descripción que podría intentar hacer un observador exterior del fenómeno social del metro, pero aquí se podría acuñar el término “soledades”, en plural, para significar mediante esa desinencia ese carácter límite de la aglomeración de pasajeros impuesta por las dimensiones de los vagones” y por los horarios de trabajo que determinan su frecuencia y su aglomeración. En donde, exceso de gente significa empujón, impone el contacto, suscita protestas o risas, en suma crea un modo de relación, ciertamente fortuito y fugaz, que manifiesta empero una condición compartida (Augé, 2002:56).

En una de las entrevistas Ernesto Ortiz relata lo siguiente:

Yo acostumbro a utilizar el Transmilenio solo, algunos compañeros del trabajo lo utilizan también, pero yo tengo que salir corriendo para recoger a mi hijo, y ahí lo quiera o no, lo más rápido son esos buses rojos. Pero como es de cansón tomar los buses a esa hora, muchos como yo también salen de trabajar y se van a sus casas. La estación de la calle 26 es caótica, la gente que está adelante no se sube y si uno está atrás, así trate no puede subirse rápido, te empujan, te estrujan y tienes que irte como un pescado enlatado yo por ahora no tengo otra opción, ganas no me faltarían de tener mi moto o un carro pero con el tráfico de Bogotá no creo que eso ayude mucho.³⁹

Retomando los planteamientos de Augé, él también hace algunas anotaciones frente al tema de los dispositivos móviles en estos sistemas de transporte argumentando que el ordenador, lo auriculares, y el celular son instrumentos cada día más elaborados que permiten la expulsión íntima de uno mismo que caracteriza la individualidad contemporánea: “Estos nuevos equipos traen una nueva forma de complicidad en el intercambio de información, en medio de un entorno que no se presta mucho para eso y más cuando se viaja solo. Allí, por ejemplo, los melómanos con auriculares son más impenetrables que los individuos absortos en su lectura” (2010: 87).

Por tanto en un sistema de transporte como Transmilenio, la evidencia de las presencias singulares múltiples y distintas se traduce en la proliferación de los detalles, en el sentido pictórico del término. La ropa los peinados, las joyas, el piercing, los tatuajes, el equipo tecnológico en constante evolución son el instrumento de diversas composiciones que, para el observador, son otros tanto principios de relatos que pone en escena al individuo. En la persona individual subrayan a la vez, todo lo que la vincula, de manera casi necesariamente

³⁹ Entrevista realizada a Ernesto Ortiz, Bogotá, 17 de Febrero de 2014.

estereotipada, a su época y entorno y todo aquello con lo que ella intenta afirmarse como presencia singular (Augé, 2002).

En una de las entrevistas se comentaba lo siguiente:

Aquí cada uno va en su cuento, aunque de vez en cuando a mí sí me gusta ver quién se sube y se baja de los buses. En un Transmilenio se ve de todo, está la gente bien arreglada, los estudiantes, las mamás con sus niños, la gente que no para de chatear con la novia como yo..[(risas)], los cantantes que a veces cantan cosas buenas, los que también no hallan la forma quitarle lo poco que uno tiene, los que ni lo miran a uno pero sí lo van empujando como si uno tuviera la culpa de su estrés... En fin un montón de gente, de vidas, que se encuentran en un solo lugar.⁴⁰

De acuerdo con lo planteado hasta ahora, se podría argumentar que el Transmilenio es un no-lugar debido a que cumple en gran medida con la definición antes comentada: es un medio de transporte urbano, que facilita el traslado rápido y eficaz de las personas, en donde existen una determinada estética minimista y aséptica, unas normas universales (no fumar, ceder el asiento, no beber, tener un billete, circular por la derecha) y un tiempo de espera y uso determinado.

Sin embargo a pesar de poseer características similares con los no-lugares, este sistema de transporte no entra del todo en esta clasificación debido principalmente a la vida cotidiana y recurrente que se origina y transcurre en él. Es un lugar que algunas personas pueden considerar como un referente de su identidad; los trabajadores del Transmilenio, los músicos, vendedores ambulantes y auxiliares de policía que se encuentran en las estaciones, incluso, sus usuarios frecuentes considerarían este lugar como un espacio al que llegar, un destino habitual.

De esta manera se podría plantear como Transmilenio es entonces a la vez, un espacio público y un lugar. Augé cuando escribe *El metro revisitado veinte años después*, plantea como el metro se define como un lugar:

El metro es entonces un lugar para aquellos que hacen normalmente en él, el mismo trayecto. Tienen recuerdos costumbres, reconocen en él algunas caras y mantienen con el espacio de ciertas estaciones una especie de intimidad corporal que se puede medir del ritmo de bajada en el tramo de escaleras, por la precisión con la que introducen el billete

⁴⁰ Entrevista realizada a Oscar Torres, Bogotá, Marzo 2 de 2014.

en la ranura de la puerta de acceso automática, o por la aceleración de la marcha cuando se adivina por el oído la llegada del tren al andén (2010: 38).

En este sentido, estos sistemas de transporte se pueden convertir en un lugar en la medida en que allí se expresa una metáfora de la vida social con sus direcciones, sus líneas de vida, sus cambios y sus correspondencias para sus usuarios. El Antropólogo francés, para llegar a esta conclusión, hace un análisis desde su experiencia, de las relaciones que se establecen entre las personas que viajan en este medio de transporte, la música que escuchan, la velocidad, las estaciones, los transbordos, los anuncios comerciales y su carácter de escenario improvisado para los artistas, instalando como epicentro, los múltiples efectos de los encuentros casuales que dejan sus huellas y pueden variar en todo momento la dinámica de los movimientos individuales y colectivos.

El autor plantea que: “Las líneas del Metro son como las líneas de la mano, se cruzan sin cruzar, pero unen de una vez por todas un punto con otro. Los recorridos en Metro nos remiten a momentos en la vida y de la profesión, las penas del corazón, la historia colectiva y la coyuntura política” (Augé, 2002: 15).

Frente a este argumento, si se mira por ejemplo el mapa de Transmilenio, se podría pensar cómo la vida estudiantil, personal, profesional o familiar de los usuarios ha podido estar enmarcada dentro de recorridos y estaciones específicas. Siguiendo a Lindón (2009), se puede evidenciar cómo todas las prácticas espaciales que despliega el sujeto cuerpo están teñidas de sentimientos, afectos y generan en las personas emociones de diverso tipo. Aquí, la afectividad no sólo se conecta con la práctica misma, usualmente también conlleva afectos asociados a la espacialidad de la práctica.

De esta manera, la realización de una práctica en cierto lugar puede movilizar en el sujeto, afectos por diversas cuestiones: “Por ejemplo, por recuerdos agradables del lugar, por recuerdos de situaciones gratas vividas en el lugar, por temores que relaciona directamente con el lugar, por miedos, por recuerdos dolorosos vinculados al lugar o por sentimientos de inseguridad emanados de estar en ese lugar” (Lindón, 2009: 12).

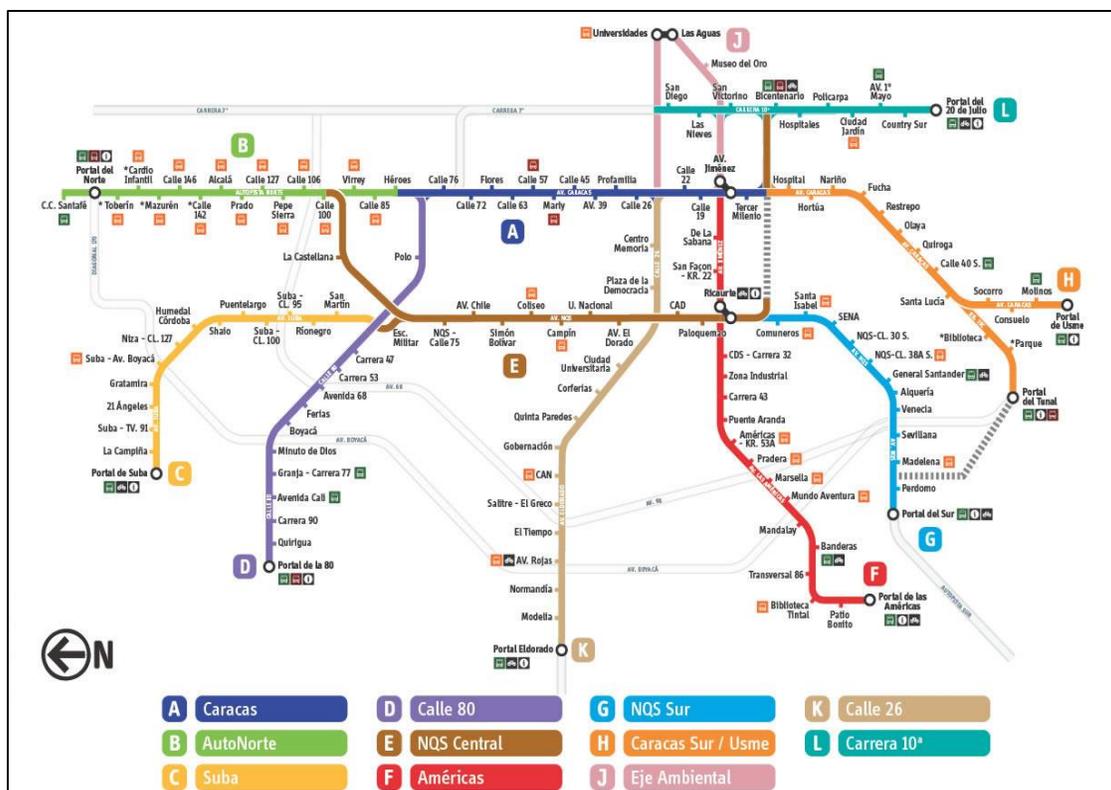


Figura 7: Mapa de Transmilenio⁴¹

Un ejemplo de lo descrito por Lindón y Augé, lo encuentro en la entrevista que tuve con Diego Contreras, quien al describir en qué momento empezó a escuchar música en el transporte público hizo un recorrido espacial a través de los recorridos que hacía en algunos momentos de su vida. El mapa ilustrado, me permitió seguir su recorrido pensando en la metáfora que el antropólogo francés hacía frente a las líneas de la mano o de la vida, que pueden representar estas rutas. Inevitablemente también visualicé parte de mi vida como estudiante a través de los recorridos que se muestran en la imagen.

Yo empecé a escuchar música desde que me iba solo para el colegio, en esos años no había rutas para los que estudiábamos en colegio distrital, así que tenía que ir caminando como diez minutos hasta la estación del Quiroga, cerca al portal del Tunal y coger la ruta C15 que iba por toda la Caracas hasta la av. 39 que era donde me bajaba. Cuando salí del colegio y mientras decidía si estudiaba o no, encontré un trabajo lejos de donde vivía, era por los lados de Cedritos y pues ahí ya el viaje era distinto, era entre Sur y Norte. Tomaba la ruta B14 y me bajaba en la estación de Alcalá, me demoraba más pero cuando podía coger puesto, pues

⁴¹ Fuente: www.sitp.gov.co

aprovechaba para dormir o para escuchar la radio, pero eso sin descuidarme mucho porque una vez por dormirme me robaron el celular”.⁴²

El testimonio de Diego permite argumentar, como la mayor parte de los recorridos individuales en el Transmilenio son cotidianos y obligatorios. Uno no elige conservarlos o no en la memoria, sino que está impregnado de ellos: “En ciertos momentos se les puede recordar con cierta complacencia o no, la frecuentación del metro nos enfrenta ciertamente con nuestra historia, nuestros itinerarios de hoy se cruzan con los de ayer” (Auge, 2002:19).

Y esa misma relacionalidad y cotidianidad que los usuarios empiezan a tener con este sistema de transporte permite que el viajero frecuente de estos medios se pueda reconocer fácilmente por la forma natural de su modo de proceder:

...Y así pude verse a los pasajeros veteranos (elegir cuando pueden) con minuciosidad su lugar de partida, hacer sus cálculos de alguna manera, como los haría un saltarín en altura, antes de lanzarse hacia su destino. Los más escrupulosos llevan su celo hasta el punto de elegir el mejor lugar del vagón, aquel que podrán abandonar lo más rápidamente posible una vez llegados a la estación. Más fatigados o más aventajados, algunos tratan de conciliar este imperativo táctico con la necesidad de descansar y se apoderan con gusto del último asiento que quedó libre, con una mezcla de discreción y de celeridad que traduce también al hombre de experiencia (Auge, 2002:17).

En una de las entrevistas Camila Mora, relata su rutina para tomar el Transmilenio:

Antes de llegar a la estación ya llevo mis audífonos puestos, lo hago porque sé que el tiempo que voy a esperar para irme es largo y más cuando me toca la hora pico, así que si está muy lleno el vagón solo espero que las personas que están adelante se suban rápido. Sé que difícilmente me voy a ir sentada, así que trato de ubicarme cada vez que puedo en la zona donde llevan los niños con los coches ya que ahí es como más fácil apoyarse y no sé, mirar a la ventana en vez de ver el bus tan lleno, cuando veo que me puedo ir sentada hago mis maromas para poder coger la silla y más cuando llevo tacones, es muy chistoso como ¡todos añoramos una silla!, es como un comodín en el Transmilenio, la gente se pelea por las sillas, yo le he visto [(risas)].⁴³

En este sentido y siguiendo los argumentos que Cortázar hace en relación al metro de París en el *Manuscrito hallado en el bolsillo* (1994), el Transmilenio se convertiría en un espacio multitemporal, multiidentitario, y multidireccional, en donde los desplazamientos que allí se hacen permiten observar el comportamiento de las personas, lo que hacen cuando viajan

⁴² Entrevista realizada a Diego Contreras, Bogotá, Febrero 8 de 2014.

⁴³ Entrevista realizada a Camila Mora, Bogotá, Marzo 20 de 2014.

solas, ¿Qué leen?, ¿Qué música escuchan?, si juegan con el celular , si duermen o si simplemente miran por la ventana ensimismados en sus propios pensamientos.

De esta manera, se puede ver como un sistema de transporte como Transmilenio, escenario de las prácticas de escucha, se convierte en un lugar el que se establecen normas contractuales en donde la escucha con audífonos no se queda atrás y aunque la actividad de moverse se haga la mayoría de las veces solo, estas prácticas se insertan en un espacio social en el que circulan experiencias de vida, que sin cruzarse necesariamente con la de los otros, comparten un lugar en el que la experiencia auditiva permite explorar diferentes significaciones. En donde una vez se puede acceder a todo un universo musical por medio de los dispositivos móviles, se da una reconfiguración del espacio urbano que se transita en los recorridos. Este elemento se analizará con más detalle a continuación.

La recomposición del espacio a través de una experiencia sonora privatizada

Una vez expuestas las nociones que permiten definir al Transmilenio en el lugar en el que las prácticas de escucha se ejecutan, a continuación se quiere explorar cómo la experiencia auditiva se encuentra en total sincronía con los espacios que el oyente transita y como, a partir de allí, el entorno adquiere otro tipo de significación que transforma los recorridos que las personas hacen en el transporte público.

Para empezar, si se plantea la relación entre la unión del sujeto a estos reproductores de música y el vínculo que se establece con el espacio urbano a través del sonido, se puede ver cómo el uso de estos dispositivos móviles representa el deseo de una experiencia continua e ininterrumpida como algo esencial para el devenir urbano de los usuarios que se movilizan en el transporte público de la ciudad. Haciendo que la experiencia auditiva urbana se convierta en sinónimo de experiencia tecnológica, en la medida en que la tecnología como medio de organización, sirve para mediatizar la percepción del oyente mientras se traslada de un lado a otro.

Allí, la estética de los lugares que se recorren por un medio de transporte como Transmilenio tiene un alto componente audiovisual y, en ella, los usuarios son transportados de unos espacios cognitivos y físicos a otros, gracias a la capacidad organizativa del sonido

privatizado que les ofrece la posibilidad de crear una realidad de la ciudad que les agrade estéticamente.

El sonido que el oyente recibe a través de los auriculares permite la creación de paisajes sonoros individualizados y móviles, a partir de una colonización de espacios urbanos, tanto privados como públicos, “El desarrollo de la cultura del auricular, paralelo a la popularidad del Walkman y luego del iPod, se ajusta perfectamente al modelo de solipsismo mediatizado en el que los usuarios se retiran a un mundo privado de música personalizada” (Bull, 2000: 2007).

En varias de las entrevistas realizadas y con el fin de explorar las estrategias de uso que las personas tenían durante los recorridos, encontré que varios usuarios una vez salían de sus casas empezaban a escuchar música ininterrumpidamente hasta su lugar de destino. Haciendo de esta práctica un hábito que traspasa las fronteras de los recorridos que se pueden hacer en Transmilenio.

Es difícil que un día se me queden los audífonos al salir de mi casa es una de las cosas que más a la mano tengo. Una vez busco mis llaves sé que los audífonos están al lado del celular. Mientras camino hasta el portal, y si no tengo que hacer alguna llamada por el trabajo, ya voy escuchando algo, lo que sea. Ya cuando voy llegando al trabajo me los quito, pero me gusta empezar con música el día, ya que la rutina en la oficina es tenaz.⁴⁴

El relato de Diego puede indicar como la puerta de la casa también puede funcionar como una puerta sónica. Por un lado, la puerta sirve como una transición entre dos lugares de estado distinto y como un intermediario entre dos tipos de experiencia de escucha, el espacio privado y el público, en este sentido, el salir de la casa para Diego a menudo es sinónimo de encender su dispositivo móvil y llegar al trabajo para apagarlo.

Así, podría plantearse que el acceso al espacio público se asocia con el comienzo de escuchar en privado mientras que entrar en el ámbito privado (la casa por ejemplo), se asocia con la disponibilidad y la apertura hacia el entorno ya que allí se puede disponer de una escucha menos individual (Thibaud, 2003).

⁴⁴ Entrevista citada Diego Contreras.

Es por ello que la distinción establecida entre ponerse los auriculares y comenzar a escuchar música, también puede conducir a una diferenciación entre la salida de la casa de la persona y el escuchar música que marcaría el momento en que el individuo admite que ha entrado en un espacio público pero privatizando su experiencia auditiva.

Pero esta elección no siempre se da de la misma manera, por ejemplo, cuando se hace uso del Transmilenio, los usuarios de los dispositivos móviles tienen hábitos cotidianos distintos para conectarse, llevando a cabo una serie de rutinas que se inscriben dentro de un orden que a ellos les funciona o les complace más.

Desde que empiezo hacer la fila en los vagones ya voy escuchando música, igual dejo sonar por lo general alguna lista de reproducción, para no estar sacando el celular todo el tiempo.⁴⁵

Solamente lo uso en los recorridos, me conecto cuando estoy acomodada, saco mis audífonos y cuando me voy a bajar los guardo.⁴⁶

De esta manera, las estrategias de uso de estas tecnologías del sonido dentro de un sistema de transporte como el que se analiza aquí, hacen parte de una táctica urbana que consiste en la descomposición de la estructura territorial de la ciudad y que se recompone a través de comportamientos espacio-sónico temporales, en donde se crea una especie de sintonía entre el oído y los espacios que se recorren: “Nuevos territorios sónicos se componen en el curso de esta experiencia auditiva móvil o en movimiento. A medida que el cuerpo se mueve en sincronía con la música, el oyente transforma al público en escena y proporciona una nueva tonalidad al escenario de la ciudad” (Thibaud, 2003: 329).

En este sentido, la escucha con audífonos es como un instrumento de decodificación del espacio auditivo de la ciudad, haciendo que el oyente no solamente los use para protegerse a sí mismo de las “agresiones” auditivas o sónicas de la ciudad sino también para filtrar e intensificar o mejorar los componentes que le dan significado al lugar.

Por tanto, los usuarios de estos dispositivos móviles pretenden crear un mundo sonoro privatizado, que sea acorde con su estado de ánimo, sus tendencias y su entorno, y que les permita redefinir espacialmente la experiencia urbana a través de un proceso de estetización

⁴⁵ Entrevista citada Camila Mora.

⁴⁶ Entrevista realizada a Marta Martínez, Bogotá el 21 de septiembre de 2013.

personalizado (Bull, 2010). Esta apropiación estética del espacio urbano se convierte en una estrategia muy efectiva en el intento de crear una red sólida de lo mediado y lo privado, que haga posible virtualmente cualquier experiencia en el marco del espacio público.

Al estar escuchando lo mío todo cambia me transporto totalmente, si me gusta una canción la repito, vas entretenido, estoy en otro lado, total, no me importa si hay trancón o el señor va muy rápido, uno no se da cuenta de mucho de lo que pasa alrededor.⁴⁷

Esta personalización del mundo sonoro, permite que el entorno y los lugares por los que el oyente transite adquieran cierto grado de intimidad y calidez que se articula a partir del acceso a la música en estos equipos portátiles.

Aquí los oyentes pueden controlar su experiencia auditiva y emocional a partir de la elección de la música que se quiere escuchar, bien sea para aislarse del mundo, recordar eventos significativos, amistades, relaciones amorosas, fiestas, viajes etc.; experiencias que van ligadas a una emoción específica y que pueden ser administradas en estos dispositivos a partir de la creación y el manejo de las listas de reproducción, la clasificación de los artistas, las canciones, y la reproducción de toda la biblioteca musical aleatoriamente entre otras opciones. Por tanto, estas dinámicas pueden ilustrar como los usuarios conviven en un espacio tecnológico, en donde la experiencia que se vive en la cotidianidad puede estar bajo control a través del sonido.

Cuando me conecto en los recorridos me da tranquilidad, me relajo, se te vienen recuerdos de momentos, gente que ha pasado por tu vida, se ríe uno de sus experiencias, me siento relajado.⁴⁸

Utilizo la música como para olvidarme de los problemas, aunque también trae recuerdos y también cuando estoy en el bus o el Transmilenio para que nadie me hable o me moleste yo voy en lo mío y ya.⁴⁹

Frente a lo planteado en las entrevistas, se puede ver como los usuarios de estos dispositivos móviles conviven en un escenario en donde el consumo de música reproducida mecánicamente funciona como un sustituto eficaz de una conexión anhelada dentro del espacio público.

⁴⁷ Entrevista citada Gloria Rodríguez.

⁴⁸ Entrevista citada Juan Felipe Forero.

⁴⁹ Entrevista realizada a Carlos Andrés Pacheco, Bogotá, 14 de Noviembre de 2013.

A su vez, estas dinámicas que surgen frente a la reconfiguración del espacio a partir de la experiencia sonora de los oyentes, permite hacer visible la forma en la que se produce una subjetividad sonoro-espacial que nos lleva a pensar un sujeto que interviene sus recorridos habituales resemantizando el espacio que transita a través de la música que lleva en sus dispositivos móviles.

Estos planteamientos se sustentan principalmente a partir del trabajo de Michel de Certeau en *la Invención de lo Cotidiano* (1996), para el autor el espacio practicado se reproduce en las caminatas de sus habitantes. En el capítulo “Andar en la ciudad”, el autor nos ofrece una interpretación del acto de caminar como un acto de habla. Al igual que el habla, el acto de andar del peatón se apropia de las estructuras pre-existentes (gramática y sintaxis, en el caso de la lengua; estructura urbanística, infraestructura vial, en el caso de la ciudad) para crear su propio discurso. Allí, el acto de caminar se crea a partir de las enunciaciones peatonales, en donde el autor define al caminante en la ciudad como expresión de un cercano y de un lejano, de un aquí y un allá, que produce una retórica al caminar.

En este sentido las retóricas del caminar en términos de Certeau o de desplazamiento en esta investigación, estarían mediadas por esa modificación de los itinerarios, las rutas y trayectos planificados por parte de los pasajeros a partir de la creación de sus propios recorridos sonoros que permiten intervenir acústicamente el ambiente transitado.

En donde aquí no necesariamente son los atajos, las desviaciones o improvisaciones del andar las que privilegian, cambian o abandonan elementos espaciales, si no que por el contrario es la capacidad de control de la experiencia auditiva por parte del oyente frente a lo que quiere escuchar en sus trayectos; eligiendo, descartando, clasificando listas, temas, artistas, etc dependiendo de su estado de ánimo, por ejemplo, lo que permite que ese lugar tan frecuentemente visitado cambie su cotidiano y rutinario matiz a partir de la relación que se establece entre la música, los dispositivos móviles y el lugar por el que se transita.

Por tanto, el cuerpo que recorre la ciudad se inscribe en un contexto urbano al que no solamente descifra sino que también transforma en sus desplazamientos, permitiendo encontrar un nuevo significado de elementos y acciones cotidianas en donde se inscriben las prácticas de escucha. A su vez, los sistemas de transporte (como el que se analiza en esta investigación) dentro de las ciudades, adquieren una retórica espacial que se sustenta a partir

de diferentes elementos, en donde sus usuarios instauran cierta tipo de prácticas en el espacio según su actuar. “Para ir al trabajo o regresar a la casa, se toma una metáfora, un autobús, o un tren. Allí cada día, se atraviesan y organizan lugares; se seleccionan y se reúnen al mismo tiempo haciendo con ellos frases e itinerarios. Por ello, todo relato es un relato de viaje es una práctica del espacio” (De Certau, 1996: 127).

De esta manera, la experiencia auditiva que el oyente elige para acompañar sus trayectos permite en términos de Certau, llevar a cabo una apropiación del sistema topográfico por parte del peatón (o del pasajero en nuestro caso) en donde se transforman las prácticas del espacio transitado a partir de las condiciones experienciales, sonoras y sensitivas del sujeto. Haciendo que esos recorridos también puedan enmarcarse como un espacio de enunciación que cada persona crea para evitar el contacto con los demás, para aislarse auditivamente del contexto en el que está inmerso por medio de los dispositivos móviles y así, resignificar el espacio por el que hace sus trayectos cotidianamente.

La guerra del volumen: lo que quiero escuchar vs lo que quiero filtrar

La dimensión espacial de las prácticas de escucha, también se asocia a la manera en la que los usuarios manejan el volumen del sonido de sus equipos con el fin de filtrar conversaciones o el ruido del tráfico durante los recorridos. En donde allí se da la posibilidad de tener una escucha selectiva que permite tener una jerarquización de sonidos cotidianos y una descomposición del paisaje sonoro urbano a partir del ajuste del volumen y de las condiciones de escucha según el contexto sonoro del Transmilenio.

Desde mi experiencia puedo compartir que en varias ocasiones me he enfrentado a este tipo de situación cuando quiero escuchar mi música pero constantemente están presentes el sonidos del bus en movimiento, el aire acondicionado, las puertas abriéndose y cerrándose en las estaciones, las personas que hablan por teléfono, los vendedores y cantantes que se suben durante los recorridos, la grabación que anuncia las paradas y la hora exacta cada treinta minutos, haciendo que constantemente tenga que ajustar el volumen del iPod en relación a estos sonidos que no puedo controlar del todo, pero que puedo filtrar desde el volumen con el que decida escuchar la música.

Frente a este tema, uno de los elementos interesantes que salieron a relucir en las entrevistas que les hice a las personas mayores de 40 años, fue el interés en el daño que puede causar el uso continuo de los audífonos para la salud, tema que parece no preocuparle o interesarle mucho por ahora a los jóvenes que entrevisté:

Empecé a escuchar música con los audífonos hace dos años, yo no era muy amiga de ponerme nada en los oídos porque hay una herencia de sordera en mi familia.⁵⁰

El elemento que Gloria plantea sobre la sordera me remite al hecho de que aunque muchos sabemos que escuchar música a alto volumen o usar mucho los audífonos sí puede afectar a futuro la capacidad auditiva, ello no parece preocupar por ahora a los jóvenes que entrevisté. Es un elemento nuevo que se plantea y que quizá también vaya muy ligado a la edad que tiene Gloria (42), pero que considero importante dentro de todas estas dinámicas que envuelven estas prácticas de escucha.

Similarmente en otra entrevista, Gloria Aguilar de 53 años complementa lo dicho por Gloria Rodríguez:

Generalmente uso los audífonos en las mañanas, cuando me subo al Transmilenio, por las tardes no lo escucho mucho porque tuve acceso a una conferencia que hablaba del daño que hacían para la salud, entonces trato de no escuchar pero a veces se hace difícil porque uno ya se va acostumbrando.⁵¹

El tema del cuidado de los oídos por el uso de los audífonos, aquí vuelve a ser otra constante, el uso si se quiere es un poco más consciente frente a las consecuencias negativas que ello puede traer en personas como Gloria.

En ese sentido, se podría plantear que para los más jóvenes el uso de los audífonos en estos momentos, puede ser un asunto de costo- beneficio. En donde el costo sería el daño que uno sabe que le generará el uso continuo de los mismos pero al cual no se le presta mucha

⁵⁰ Entrevista citada Gloria Rodríguez.

⁵¹ Entrevista Realizada a Gloria Aguilar, Bogotá, 7 de Septiembre de 2013.

atención, y el beneficio en estos casos estaría asociado a la compañía, la moda, la necesidad, la costumbre, y el gusto que genera usarlos durante el trayecto.

En algunas de las observaciones realizadas, sí pude ver a varios usuarios con un rango de edad que incluía a los jóvenes y a los mayores usando un solo audífono durante el recorrido. Probablemente una de las razones sea para no perder el contacto con el exterior o para aminorar el dolor o el daño que los audífonos pueden causar, cuando se usan constantemente.

Por ejemplo, desde mi experiencia puedo compartir que acostumbro a usar un audífono durante el recorrido, a veces puedo escuchar un par de canciones con el auricular izquierdo y después me cambio al derecho. La razón es que al escuchar música con los dos auriculares los oídos me empiezan a doler un poco, cuando escucho música por un solo auricular sé que no logro encapsularme del todo dentro de mi banda sonora, ya que a veces el ruido de los buses es muy incómodo y a su vez debo estar pendiente del entorno en el que estoy, eso depende de que tan cómoda esté y que tan lleno vaya el bus.

De esta manera, el ajuste del volumen consiste en la estabilización de la relación de fondo y primer plano que intenta mantener el mismo equilibrio de intensidad a lo largo del recorrido. En términos de Thibaud, somos testigos de una “reterritorialización sónica del espacio urbano en el sentido de que los sucesos sonoros urbanos son recompuestos en términos de la dinámica musical” (2003: 334).

Por tanto, los usuarios de estas tecnologías del sonido reivindican para sí mismos una parcela sonora móvil que a través de una compuerta sensorial específica les permite filtrar los sonidos que no les interesan para crear su propio paisaje sonoro. Los oyentes viven dentro de una matriz de sonidos mediatizada y continua, en la que cada usuario habita un mundo auditivo distinto:

Me gusta escuchar música en los recorridos porque es relajante, es delicioso, está uno aislado, feliz, estoy en lo mío en lo que a mí me gusta y el resto del mundo como que desaparece,

además un día que yo deje mis audífonos es un cambio radical en mi rutina. Para mí es un placer es una droga [(risas)].⁵²

A su vez, las tecnologías como el iPod actúan como un dispositivo delimitador con el mundo exterior, haciendo posible un modelo específico de representación sonora individualizada, Turkle (2006) se ha referido recientemente a esta forma de conexión continua como una manera de “unión” del sujeto a estas tecnologías. Por tanto un elemento como el filtrado sonoro, se convierte entonces en un patrón para la experiencia auditiva urbana. Para Bull (2010) se convierte en algo completamente usual para los usuarios en tanto que cada vez hay más partes de la experiencia cotidiana que son mediatizadas a través del uso de las tecnologías de la comunicación:

Prefiero escuchar música que las conversaciones de los demás. A mí eso no me interesa cada quien con sus cosas, además mis recorridos al ser tan largos, pues serían muy aburridos si no tengo algo que me distraiga y me haga pensar en otras cosas como lo hace la música.⁵³

En los recorridos u otros espacios me gusta la música solo para mí, se escuchan mejor los sonidos. En el Transmilenio, por ejemplo es un caos, es tenaz, uno como que se quiere marchar, despejar ¡se quiere ir! y para mí ese lugar de escape esa burbuja, es la música, los audífonos; además me aburre el silencio, me gusta siempre el ruido, como estar acompañado.⁵⁴

Aquí podría plantearse como estas tecnologías del sonido funcionan como un “Sherpa digital que acompaña de forma segura a los oyentes en los espacios y tiempos de la vida cotidiana, en donde los usuarios construyen burbujas sonoras a su medida mientras transitan por el espacio público” (Bull, 2010:63). Haciendo esto se apartan de lo que sucede en la vida cotidiana y permanecen inmersos en su experiencia sonora privada en la cual no hablan, pero oyen, permanecen en silencio y silencian todo lo demás, y atraviesan la ciudad, mientras experimentan una escucha “a salvo”, y permanecen protegidos de los sucesos del mundo.

En el transmi la experiencia es deliciosa más que en cualquier parte porque ahí tu no conoces a nadie y el trayecto es larguísimo. Entonces yo, por ejemplo, me pongo a escuchar la luciérnaga y uno se va riendo solo... tan metido en lo suyo que no sabe ni donde está. Así vaya en un caos terrible, y a la gente la falte cultura y haya un mal servicio, yo me río con lo que escucho, independientemente si es radio o música es una compañía.⁵⁵

⁵² Entrevista citada Gloria Aguilar.

⁵³ Entrevista citada Camila Mora.

⁵⁴ Entrevista realizada a Juan Verjan, Bogotá el 19 de Septiembre de 2013.

⁵⁵ Entrevista Citada Gloría Aguilar.

La mayoría jóvenes usa sus audífonos en Transmilenio, ¿porque creo que eso se dé? no sé, la vida es mejor con audífonos.⁵⁶

La frase “la vida es mejor con audífonos” en William me parece de inmenso valor en la medida en que a partir de allí se puede pensar en cómo esta actividad genera mecanismos de aislamiento voluntario, que permitan tener esa escucha sin contacto con el exterior en donde los audífonos se convierten en ese medio tecnológico con el que los oyentes si quieren establecer una relación específica, anulando el mundo exterior.

En este sentido, se podría pensar en estos equipos como dispositivos de regulación espaciado. En donde su uso en entornos urbanos está relacionado con el arte de comportamiento que establece intervalos y regula la separación. Allí, los auriculares se convierten en parte de la condición de escucha de las personas, permitiendo al oyente hacer sus trayectos filtrando la información entregada por el entorno a partir de la escucha con auriculares (Thibaud, 2003). Dentro de estos marcos de acción en donde se sitúan las prácticas de escucha con relación a una dimensión espacial, Thibaud plantea que estas experiencias sonoras en movimiento también podrían ser sintetizados a través de una tipología de los paseos.

En primer lugar estaría la “ruta” que consiste en la elección de un itinerario musical que va de un lugar a otro proponiendo dos variantes. Por un lado, cuando se toma una ruta regular, todos los días, como por ejemplo, la ruta de acceso al trabajo, el oyente redescubre los espacios por los que transita, a partir de la elección de una pieza musical diferente, así el trayecto sea el mismo:

Escuchar música es una manera de entretenerse y distraerse, una forma de no ver lo mismo siempre, así el recorrido sea el mismo. Me gusta distraer la mente mientras tanto, mientras uno llega a su lugar de destino.⁵⁷

Si, el espacio se trasforma parece como más chévere, como que el lugar cambia con la música que yo escucho. A pesar de que veo lo mismo todos los días, el ambiente es diferente uno va relajado, va más contento. Bueno eso depende de la música que también este escuchando.⁵⁸

⁵⁶ Entrevista realizada a William Fernando Castañeda, Bogotá, el 4 de septiembre de 2013.

⁵⁷ Entrevista citada Carlos Andrés Pacheco.

⁵⁸ Entrevista citada Diego Contreras.

Por otro lado, esa ruta puede ser programada en términos sonoros por el oyente a partir de la elección de una lista de reproducción específica, un álbum o artista particular en donde el oyente se apropia del espacio que transita en términos de su familiaridad con las piezas musicales.

Cuando me voy de pie en el bus por lo general elijo alguna de las listas de reproducción que tengo en el iPod, eso depende a veces de la hora en la que coja el bus. Por ejemplo si es en la mañana y el clima esta chévere, cielo azul y sol pues así sepa que estoy en Bogotá metido en un Transmilenio, pongo musiquita de playa, no sé cómo Alkilados (grupo musical), J Balvin, eso, me gusta. Pero si por ejemplo está lloviendo o la tarde esté gris, la música puede variar ya me puedo poner a escuchar música más suave, pero que no me deprima [(risas)].⁵⁹

Dentro de estas dinámicas, “el oyente descompone la música que escucha en secuencias rítmicas y sonoras que se pueden manifestar a través de gestos sutiles como el mover los dedos de la mano, la cabeza hacia los lados o incluso mover otras partes del cuerpo siguiendo el ritmo de lo que se escucha” (Thibaud, 2003:336).

En una de las observaciones realizadas se describe la siguiente situación:

Durante este recorrido vi tres mujeres usando los audífonos grandes, una de ellas se ubicó en el acordeón del bus, éste no estaba tan lleno así que prácticamente iba sola en ese lugar, del bolsillo de un abrigo café saca un iPod, parece estar buscando alguna canción y después de unos momentos empieza a moverse al ritmo de la música, sigue el compás con los pies y de vez en cuando se mueve hacia los lados con sus hombros, me da gusto verla, ella se sonríe y parece estar muy en su onda, muy contenta escuchando la canción. Yo no soy la única que noto la actitud de aquella joven, otro chico también la mira, ella no se percata de que la estamos observando, él también va escuchando música, cruzamos miradas con el joven, la miramos a ella al tiempo y después sonreímos, quizá estábamos pensando lo mismo frente aquella chica, que al igual que nosotros iba escuchando música pero con la actitud que nosotros también quisiéramos tener, o no sé, también me generaba curiosidad saber que música iba escuchando.⁶⁰

Frente a una situación similar Augé citaba lo siguiente:

Los jóvenes que encuentro en estos sistema de transporte están absortos en la audición de músicas misteriosas de las que no percibimos nada, y nada más puede imaginarse, ni siquiera por la vaguedad de la mirada o el frenesí mal contenido de un cuerpo sacudido de cuando en cuando por ritmos que habría que llamar interiores. Nada se sugiere a la mirada asombrada del pasajero que se descubre de pronto sordo (mal entendedor) a algo (¿pero qué?) de las

⁵⁹ Entrevista citada Óscar Torres.

⁶⁰ Matriz de observación realizada el 25 Marzo de 2014.

emociones íntimas, de la vaguedad del alma y de la melomanía de quienes usan el walkman” (2002: 62).

Lo visual y la dimensión sonora

La escucha de auriculares establece conexiones entre lo visual y los paisajes musicales. Como se ha planteado anteriormente, dependiendo de la música escuchada, la ciudad adquiere tonos variables y estados de ánimo. En este sentido, la atención prestada a los elementos del paisaje visual parece depender, en particular, sobre el estilo musical que se esté escuchando.

A veces siento que el lugar por el que paso se transforma de acuerdo a mi estado de ánimo por ejemplo, porque si tú vas en los recorridos escuchando música triste, pues uno inevitablemente se traslada a otros momentos y como que el lugar por el que pasas se vuelve como un cómplice de tu ambiente, no sé yo lo siento así [risas]. Cuando escucho alguna canción me recuerda a personas y momentos que he vivido con esas canciones, con la música que tengo en el celular yo puedo decidir que escuchar.⁶¹

Cuando los oyentes puedan conectar lugares y estados de ánimo gracias a la inmediatez temporal de los sonidos de estas tecnologías, es interesante contrastar dicha experiencia cuando no se tiene esa mediación del mundo sonoro dentro del Transmilenio:

Sin música mis recorridos son muy aburridos, yo siento que la música es como mi vida, por ejemplo cuando estoy en la u y eso pues ahí si me toca socializar, pero en Transmilenio o en el bus no me subo para hacer amigos.⁶²

Cuando se me quedan los audífonos como que me estreso más, porque me fijo en cosas que escuchando música pues no le presto mucha importancia. La música, te da como un escape, pienso yo, te desconectan de los trancones, del ruido, de la gente.⁶³

Así, la experiencia no mediatizada produce un sentimiento de vulnerabilidad en muchos usuarios. “Este sentimiento de vulnerabilidad tiene que ver con su propia corriente de conciencia, que es percibida como imposible de controlar, y los estados cognitivos que se asocian a ella. El uso del iPod permite a los usuarios llenar períodos de no-comunicación con sonidos entrañables que conocen y les reconfortan” (Bull, 2010: 58).

⁶¹ Entrevista realizada a Valentina García, Bogotá, Noviembre 10 de 2013.

⁶² Entrevista realizada a Daniel Sánchez, Bogotá, Marzo 16 de 2014.

⁶³ Entrevista Citada Martha Martínez.

La experiencia auditiva, y las prácticas de escucha que se quieren analizar en esta investigación hicieron que encontrara testimonios, en donde los usuarios de estos dispositivos móviles a menudo describen la ciudad en términos fílmicos mientras escuchan música, allí el mundo se experimenta como un guion de película en la que el usuario toma el mando de su experiencia visual y auditiva. El mundo y la experiencia de los usuarios dentro de ella adquirirá mayor significado a través de su mundo sonoro envolvente y privatizado (Bull, 2008).

Un ejemplo de ello, se relata en la entrevista que tuve con Daniel Sánchez:

A veces proyecto el contenido de las canciones hacia la gente mientras que estoy escuchando. Por ejemplo, puedo recordar una vez que escuchaba la canción de sean Kingston “Fire burning” y me subí como a las 5:30 pm en uno de los buses de ruta fácil, que no iban tan llenos. Me fui al lado de la ventana y allí empecé a mirar alguna gente que iba en el bus, no sé de repente me imaginé una escena como de película en la que el bus se trasformaba en un lugar más chévere, como una discoteca o algo así y ahí estaba bailando con mis amigos, y las personas que íbamos en el bus, era como si la canción nos uniera a todos. Pero mientras imaginaba eso, en algunas personas veía las miradas desprevenidas hacia ningún lado, miré a otra gente y me sonrieron, casi como si supieran lo que estaba pensando, mientras el bus se movía y veía el sol caer por la ventana trasladé mi imagen fiestera a otro lugar, era como si ese bus me llevara a otro lugar fuera de Bogotá, pensé que me llevaba lejos como a alguna playa para seguir la fiesta (risas).⁶⁴

Referirse a la experiencia del iPod como algo parecido a una película es algo frecuente, aunque puede ser interpretado de distintas formas (Bull, 2000). El testimonio de Daniel se refiere al mundo en que vive como si formase parte de una película.

La canción de Sean Kingston sube el ánimo de Daniel. Aquí, el fundamento estético en donde prácticamente dimensiona el Transmilenio como otro espacio que no lo lleva a su casa sino al lugar que en ese momento él quisiera ir, sirve para elevarlo por encima del momento que vive, ubicándolo en una posición de intérprete privilegiado de su entorno a la vez que lo mantiene distante del mismo a partir de la experiencia sonora.

⁶⁴ Entrevista citada Daniel Sánchez.

De esta manera, el testimonio anterior vuelve a imponer lo visual sobre la actividad del oyente para hacer significar el espacio en el que se encuentra, en donde las personas que van en el bus con él (aunque no lo sepan), se convierten en parte de la historia que Daniel ha creado al escuchar la canción que tanto le agrada. Así, lo significativo del tema “Fire burning” tiene su origen en la experiencia personal del entrevistado en donde lo interno se externaliza, haciéndose evidente gracias a la música.

Este tipo de experiencias permiten argumentar como los usuarios de estos dispositivos móviles crean un mundo sonoro privatizado, que les permita redefinir espacialmente la experiencia urbana a través de un proceso de estetización personalizada. “Esta apropiación estética del espacio urbano se convierte en una estrategia muy efectiva en el intento de crear una red sólida de lo público y lo privado, que haga posible virtualmente cualquier experiencia en cualquier punto geográfico a conveniencia personalizado”(Bull, 2010:58).

A su vez, la experiencia sonora de Daniel se vive en silencio siendo inaccesible para los demás ya que no están al tanto de su universo sonoro, por ello, la visión ilustrada de su práctica es sin embargo un punto de vista silencioso y privado del cual los demás permanecen al margen mientras deambulan por el mundo. Así, “el silencio protege al sujeto urbano de la dura realidad del mundo. Es este silencio el que promueve tanto el aislamiento como el surgimiento del yo; en donde la riqueza de lo íntimo contrasta con lo superfluo del mundo exterior” (Bull, 2010:59). Con frecuencia la soledad de estos oyentes solitarios se considera como una forma de aislamiento general:

Camino a la casa o al trabajo la música está puesta todo el tiempo, lo que pasa conmigo en esos momentos se relaciona con lo que esté escuchando y cómo los demás no pueden escuchar eso que me acompaña, no están en mi mundo ni en conexión con lo que yo esté pensando. Así todos compartamos el mismo bus, lo que yo escucho es solo para mí, es como si yo pudiera con mi iPod llenar ese silencio o ese ambiente tan aburrido con la música. ⁶⁵

La observación de Paola, al expresar que con su iPod anula ese silencio es un signo de cómo experimentan los usuarios de estos dispositivos móviles, los lugares por los que transitan en soledad como algo paralelo al sonido mediatizado que brindan estas tecnologías del sonido. En donde, “el mundo sonoro no mediado de la sociedad urbana es un lugar donde no pasa

⁶⁵ Entrevista citada Paola Velásquez.

nada que carece de interés y que devuelve al sujeto al mundo de la contingencia, al aislamiento y lo incompleto. La experiencia no mediatizada parece amenazante, el silencio se asocia con ser esclavo de los ruidos y de una situación que no se puede controlar” (Bull, 2010: 60). Así, el iPod le ofrece al usuario la posibilidad de transformar su entorno de manera fluida y continua.

En algunas ocasiones siento como si estuviera en una película. Como si mi vida tuviera una banda sonora. Mi música quita algunos ruidos de las calle, del bus, del aire acondicionado, de las personas que hablan cerca, cuando me pongo los audífonos todo a mi alrededor se vuelve como más tranquilo de alguna manera. Me separa de mi entorno, como si me convirtiera en alguien invisible para los demás.⁶⁶

Bajo esta conexión entre la experiencia auditiva y la visual “los oyentes personalizan su mundo sonoro en la calle, en su entorno, y en todas partes, y lo impregnan de una intimidad, una calidez y un significado del que de otro modo carecería. El mundo hace lo que ellos desean, y se mueve a su ritmo” (Bull, 2010: 59).

Estos dispositivos móviles le dan al usuario la posibilidad de transformar su entorno de manera fluida y continua. La mediación les hace sentir a gusto en donde el sonido envuelve al oyente y también recrea y reconfigura los espacios de la experiencia.

Gracias al poder que otorga un mundo sonoro privatizado el mundo se vuelve personal, familiar y propio. La imaginación es mediatizada por los sonidos de estas tecnologías, que se convierten en un componente esencial en la capacidad de los usuarios para fantasear. Los consumidores a menudo son incapaces de estetizar su experiencia sin la banda sonora personal que actúa como un estímulo para la imaginación (Bull, 2010).

Con la música, siento que se transforman mucho los espacios por los que transito, no sé si pueda sonar medio raro, pero cuando escucho mi música, veo la gente, la calle, los carros y dependiendo de lo que este escuchando siento que armo como una película, una historia, en donde cualquier persona puede ser el protagonista o incluso yo, me imagino cosas que me gustaría que pasaran y a veces termino riéndome sola.⁶⁷

⁶⁶ Entrevista citada Martha Martínez.

⁶⁷ Entrevista realizada a Paola Velásquez, Bogotá, 17 de septiembre de 2013.

Aquí la estetización de la experiencia sigue siendo asociativa, haciendo que: “Las prácticas estéticas de los usuarios del iPod ayuden a comprender lo que significa compartir el espacio urbano con los demás desde una burbuja auditiva, inmune a los sonidos de los otros” (Bull, 2010: 61).

Lo que he compartido a lo largo de este apartado también me permite pensar en mi experiencia y la resignificación de espacios que yo tengo durante los recorridos, mi cotidianidad en estos sistemas de transporte ha estado rodeada por una experiencia sonora que he creado para mí, debo reconocer que le dedico un tiempo especial en elegir, buscar y explorar las canciones que quiero escuchar en el iPod durante los recorridos que hago en el Transmilenio, esto porque aunque todos los días parezcan ser los mismos debido a la rutina del trayecto, la banda sonora que yo elijo diariamente es diferente y cambia de acuerdo a mis estados de ánimo, al ambiente o la situación, en donde las listas de reproducción, la clasificación por artistas y canciones me permiten tener una percepción diferente de los lugares y el espacio por el que me muevo.

Algo que quiero resaltar es que al ser una usuaria más, (y hablando desde mi experiencia) no todo es tan caótico dentro del Transmilenio, no todos los días son terribles, no todos los días debo irme de pie o aguantar empujones de los demás, sería ideal que ningún día estas situaciones sucedieran, pero es un sistema de transporte masivo y con el tiempo creo que uno le va tomando el ritmo a todo.

Es por ello que uno de los elementos que rescato de mi experiencia en Transmilenio, y que puede complementar lo dicho por las personas que he entrevistado, es que cuando puedo irme cómoda escuchando música, yo tengo una preferencia por sentarme en los asientos que están en la parte delantera del bus, allí puedo tener una visión panorámica del recorrido sin prestar mucha atención en que tan lleno o desocupado pueda estar. Siento que yo puedo junto con la música que esté escuchando, resignificar los lugares por los que transito, me gusta la vista que uno tiene adelante, siento que el recorrido adquiere un sentido diferente, al menos para mí, me gusta la vista que se tiene de los cerros, de los autos, de la variedad de personas que uno ve cuando el semáforo está en rojo, de las luces, de la ciudad en la noche.

Hay días en los que el trayecto se me hace muy corto pues con la música mientras me muevo de un lugar a otro, mi experiencia sensorial cambia haciéndome pensar en cosas que pasaron en el día, en lo que tendré que hacer después, en recordar momentos, lugares, experiencias, personas, etc.

Otro aspecto que pudiera sumarse al tema de la resignificación de espacios es señalar como el Transmilenio y los buses de transporte público convencional pueden ser considerados como lugares en donde no hay mucho que se pueda hacer y a veces cuando el tráfico se complica el tiempo pasa más despacio. Es así como Perry (2001), considera a los dispositivos móviles como “dispositivos Lázaro” capaces de “resucitar” los tiempos “muertos”, tiempos forzados a la improductividad y privados de goce como los que se viven en el transporte público.

Mis recorridos diariamente duran alrededor de una hora y media, eso implica tres horas de recorrido al día, por cinco días a la semana, es mucho tiempo para no aprovecharlo, escuchando la radio, yo lo hago para recibir información. Lo hago para aprovechar el tiempo, para no venirme sentado en el bus sin que haya pasado nada en mi vida. ⁶⁸

Yo empecé a usar los audífonos hace cinco años porque cuando uno va en el transporte público el camino es muy largo, entonces lo hago por ir escuchando algo por ocupar el tiempo mientras uno no hace nada ⁶⁹

De esta manera tiempos, espacios y recorridos adquieren con estas tecnologías del sonido la posibilidad de llevar el espacio privado, y los gustos musicales a los trayectos de la cotidianidad. En donde, los componentes que definen las prácticas de escucha desde una dimensión espacial, pasan por elementos como: la forma en la que se accede a la música, las estrategias que los usuarios tienen para conectarse, los recuerdos y experiencias que traen las canciones que escuchan, el crear experiencias cinematográficas a partir del sonido, filtrar el ruido del exterior con el uso de los auriculares y privatizar el espacio público a partir de la experiencia auditiva que se elija.

En ese sentido, los recorridos acompañados de una experiencia auditiva personalizada, pueden generar una re-significación del espacio transitado a partir de la personalización del mundo sonoro, permitiendo que el entorno y los lugares por los que el oyente transite,

⁶⁸ Entrevista realizada a Jhon Motta-, Guaymaral, Septiembre 10 de 2013.

⁶⁹ Entrevista citada William Castañeda.

adquieran cierto grado de intimidad y calidez que se articula a partir del acceso a la música en estos equipos. Elemento que se instaura bajo una práctica continua e ininterrumpida como algo esencial para el devenir urbano de los usuarios que se movilizan en el transporte público de la ciudad.

Capítulo 3

La experiencia auditiva en tránsito: resonando entre el cuerpo y la emoción

La intención de este capítulo es ilustrar cómo las prácticas de escucha también pueden ser analizadas a partir de una exploración a través del cuerpo, en donde varias significaciones sensoriales intervienen en la incorporación de esta actividad dentro del marco de la vida cotidiana. Para ello se abordarán tres elementos importantes: inicialmente se hace referencia al tema del cuerpo inscrito dentro de los marcos de la rutinización y como este es el medio por el que muchas de las acciones de las personas (entre ellas, el escuchar música con audífonos) tienen lugar.

Posteriormente, la intención es situar las prácticas de escucha dentro de un enfoque más centrado hacia la experiencia sensorial. Allí se hace mención a cómo el hecho de conectarse a escuchar música en el transporte público de la ciudad, y el uso de la tecnología para tal fin, también puede asociarse una técnica del cuerpo en términos de Marcel Mauss y a unos rituales de borramiento dentro del espacio público desde los planteamientos de David Le Breton.

Por último, se abordará la manera en la que podrían pensarse estas prácticas como un entramado de regulación de las sensaciones y mecanismos de soportabilidad social en el espacio público, en donde los procesos de selección, clasificación, y elaboración de las percepciones son socialmente determinadas y distribuidas. Allí también se hará mención a temas como el miedo y la relación con el lugar desde la experiencia de los oyentes, explorando cómo su espacialidad y la espacialidad de su actuar y de sus emociones, da cuenta de la relación del sujeto con los lugares. Así, al concebir al sujeto espacialmente se reconoce que nuestro actuar en el mundo hace y modela los lugares y, al mismo tiempo, deja en nosotros la marca de los lugares que habitamos.

Las prácticas de escucha hechas cuerpo a partir de la experiencia sensorial

En esta investigación la exploración de las significaciones sensoriales que trae consigo la experiencia auditiva en el transporte público, toma relevancia en la medida en que esta se convierte en una experiencia que no es solo auditiva sino también sensorial abarcando sentidos como la vista, el olfato y el tacto. Allí, las personas actúan tejiendo la trama de su vida cotidiana desde pequeñas acciones como escuchar música, caminar, comer, vestirse, etc., en donde el cuerpo se presenta como un sistema de gustos y disposiciones que definen y significan al mundo a partir del conjunto de las prácticas y sus categorías de percepción. Por tanto en el cuerpo, está el conjunto de disposiciones prácticas y corporales que una vez naturalizadas se vuelven maneras duraderas de sentir, actuar y pensar (Tijoux, 2013).

Como se señalaba en el capítulo 1, la rutinización de una actividad cotidiana (escuchar música en el transporte público) como la que se quiere investigar aquí, se convierte en una especie de refugio “seguro” para la persona, en ese espacio en el que se siente protegido dentro de una trama sólida de hábitos y prácticas que se han ido creando en el transcurso del tiempo a través de recorridos conocidos, estaciones, rutas realizadas, etc. A partir de estas dinámicas, el cuerpo es un elemento que no se puede perder de vista en la medida en que éste como lo argumentaría Merleau Ponty: “representa la sede de la individualidad y las emociones, allí el cuerpo, es el vehículo del ser-del-mundo que se convierte en un horizonte latente de nuestra experiencia” (1975: 101).

Este autor argumenta cómo con el cuerpo nos podemos abrir al mundo y ponernos dentro de él en situación, pero también se puede ver cómo éste tiene la capacidad de cerrarse frente a una situación específica. Es allí en donde el cuerpo como sede de la individualidad, sería el escenario en el que por medio de la tecnología y la experiencia sonora privatizada, se crea una barrera y una forma de querer filtrar o anular en parte la cotidianidad o rutinización de una actividad como el transportarse diariamente en el transporte público.

Parte de lo que me gusta de escuchar música en el Transmilenio es anularme de todo, como poder concentrarme en lo mío y a veces me fastidia cuando la música no suena lo suficientemente duro como para aniquilar los demás sonidos, porque me gusta que mientras yo voy en movimiento, la música vaya a ese ritmo en el que me estoy desplazando.⁷⁰

⁷⁰ Entrevista realizada a Mariana Valderrama, Bogotá, Abril 24 de 2014.

Cuando me voy con la música en mis recorridos sí siento que pongo una barrera con la situación que estoy viviendo. Para mí escuchar música cuando estoy fuera se convierte como en una terapia, porque yo prefiero pensar en otras cosas y no estresarme por el que está al lado mío o por si el bus pasa o no pasa rápido⁷¹.

De esta manera, la vida cotidiana se convierte en el lugar privilegiado del encuentro con el sentido, que se sitúa bajo un orden preciso del cuerpo a partir de una arquitectura de gestos, sensaciones, percepciones que están incorporadas al sujeto y que lo alivian. Allí, a través de las acciones diarias (como el hacer uso de un sistema de transporte masivo para trasladarse de un lugar a otro acompañado de la música), “el cuerpo empieza a ser ritualmente borrado por la repetición incansable de las mismas situaciones y la familiaridad de las percepciones sensoriales que le genera esa actividad” (Le Breton, 2002: 93).

Siguiendo los planteamientos de Le Breton el flujo de lo cotidiano, con sus costumbres y prácticas, tiende a ocultar el juego del cuerpo en la aprehensión sensorial del mundo que lo rodea o en las acciones que el sujeto realiza. En ese sentido, situar el cuerpo a través de las pulsaciones de la vida cotidiana es insistir en la permanencia vital de esas modalidades, en el carácter mediador entre el mundo exterior y el sujeto.

Así, por ejemplo, en el desarrollo de la vida cotidiana, la experiencia de una persona que escucha música en sus recorridos, es filtrada sensorialmente a partir de innumerables estímulos que no logran ser percibidos totalmente durante los trayectos. En donde un fondo sonoro y visual acompaña las rutas de los oyentes, mientras que a su vez la piel a través del tacto puede registrar temperaturas, texturas y otro tipo de sensaciones que a veces se pueden pasar por alto. De igual manera, es importante resaltar que aun cuando el olfato y el gusto parezcan los sentidos menos sobresalientes, no dejan de estar presentes en la relación que el sujeto establece con el mundo.

Basta señalar como en una de las anotaciones dentro de las observaciones, se relata un poco de estos elementos a partir de una de las experiencias en mis recorridos:

Como de costumbre tomo la ruta habitual, pero hoy el bus se llenó más rápido de lo que pensé y no alcancé a sacar mis audífonos así que en movimiento empiezo a desenredarlos, pero allí empiezo a identificar cierto tipo de experiencia sensorial que a menudo paso por alto, pero que hoy debido a la incomodidad se hacen más visibles. Estando de pie y no

⁷¹ Entrevista citada Patricia Mendoza.

teniendo tanto espacio tengo que elegir un lugar de donde sostenerme, para no caerme lo intento tomándome de las sillas rojas pero por accidente rosé el cabello de una mujer que iba sentada, automáticamente mis manos buscaron el tubo de la parte de arriba pero este tenía una textura como pegajosa, me sentí incomoda pensando en que no tenía nada con que limpiar mis manos.

Después prendieron el aire acondicionado y ya no podía escuchar bien la canción que sonaba. Sentía en el aire un ambiente de pesadez. A pesar de que varias ventanas estaban abiertas, no sé si era por lo soleado del día, pero había un olor que empezaba a molestarme realmente no lograba definir qué era, no quería llevar mis manos a la nariz porque las traía sucias, así que lleve mi antebrazo al rostro buscando un olor más agradable en la pashmina que llevaba.

El iPod lo llevaba en la maleta y si trataba de sacarlo debido a la cantidad de gente que había podría caerse o perderse. Ese día me molestaron cosas que por lo general no me incomodan tanto, pero que si influyeron para que a nivel sensorial se activaran más otros sentidos como el tacto, el olfato y la vista evitando que yo pudiera vivir mi experiencia auditiva a gusto.

Frente a estos temas, George Simmel (1981) argumentaba que las percepciones sensoriales como el ver, oír, tocar y oler con las características que matizan a cada una, forman el basamiento de la vida social. Pero aquí, la aprehensión sensorial del mundo no se limita únicamente al conocimiento de esos rasgos, sino a elementos y cualidades afectivas que hacen posible dicha experiencia sensorial.

Un ejemplo de ello se puede registrar en los intercambios de miradas que se dan en el espacio público, y se pueden constituir como elementos interesantes de señalar dentro de las prácticas que toman lugar en esta investigación. Esto en la medida en que la mirada, testimonia cómo los sujetos toman parte emocionalmente en el intercambio de ciertos signos, más o menos explícitos, que el interlocutor ofrece (Le Breton, 2002). Allí, la simpatía o la antipatía, la desconfianza o la confianza se pueden leer en el intercambio, en donde: “Al bajar los ojos le quito al que me mira un poco de la posibilidad de descubrirme” (Simmel, 1981: 228).

Por tanto, la mirada se apodera de la mirada del otro y obliga a llegar a una conclusión sobre su intimidad y, al mismo tiempo, sobre el placer o no que el intercambio le provoca: “Es así como la vista se constituye como el sentido de la distancia, de la representación, incluso de la vigilancia, es el vector esencial de la apropiación que el hombre realiza de su medio ambiente” (Le Breton, 2002: 205).

En el Transmilenio evito mirar a la gente, porque tampoco quiero que me miren a mí, a veces uno se siente observado por alguien y es incómodo, yo trato de mirar a la ventana a un punto fijo o revisar el celular y cambiar de canción, en definitiva hacer algo para no sentir esa sensación, subirle el volumen a la música me ayuda a pensar en otras cosas.⁷²

A veces me pasa que me puedo concentrar mucho en la canción que estoy escuchando y, sin quererlo, termino mirando a una persona, y esa persona cree que la estoy mirando a ella pero no es así. Tengo la costumbre de mirar a los ojos a un punto fijo, pero no falta a veces el tipo que te sonrío todo coquetín y uno realmente no quiere ese tipo de mirada, sino que toda esa incómoda situación también se debe al despiste en el que va uno, y sin quererlo cruza miradas que no debería cruzar porque no me interesa.⁷³

En ese sentido, “donde reina la funcionalidad del espacio urbano se reduce la experiencia sensorial y física o se desliza hacia la molestia, y se convierte, al final, en algo incómodo. Datos visuales, olfativos, fónicos, táctiles, auditivos, etc. Jalonan la relación del sujeto y el hábitat” (Le Breton: 2002,198). En cuanto al sentido del oído que toma especial relevancia en la investigación, se puede ver cómo la vida cotidiana está, también, plagada de sonidos: voces y movimientos de la gente, aparatos domésticos, radio, televisión, discos, ecos de la calle o del vecindario, etc. Allí, una red de sonidos impregna continuamente el curso de la existencia y le da un aspecto familiar.

Se podría argumentar cómo la vida cotidiana tiene una banda sonora, si no la escuchamos, es porque ya estamos acostumbrados a oírla, hemos emparejado el sonido con el silencio, o con lo que creemos es el silencio: “podemos contemplar un paisaje, sentir el perfume de las flores, los olores de un bosque o de la tierra después de la lluvia, o gustar de una comida sin percibir los sonidos de nuestro entorno. A no ser que su volumen o su repetición obsesiva revelen su capacidad de molestar hasta el punto de devenir insoportable y afectar nuestro entorno experiencial” (Pelinsky, 2009:2).

Este malestar se convierte en ruido, que es uno de los elementos que más puede molestar a las personas en su cotidianidad, en donde el sonido es elevado al rango de estrés. Allí, por ejemplo, la concentración urbana, aliada a la omnipresencia de los medios técnicos (autos, autobuses, motos, etc.) transforma esta trama en ruido. De esta manera: “la vida social adquiere relevancia por un fondo sonoro que no cesa. Así, del mismo modo que no nos

⁷² Entrevista citada Lucia Fernández.

⁷³ Entrevista citada Mariana Valderrama.

molestan los olores corporales propios, no percibimos como molestos los ruidos que producimos, porque son siempre los otros los que hacen ruido. Por ello, el silencio, e incluso el confort acústico son, hoy sensaciones raras” (Le Breton: 2002:110).

Siguiendo los lineamientos de Le Breton, el confort acústico dentro de un escenario como el Transmilenio, no es algo que la persona puede controlar totalmente, pero allí cada quien puede atenuar su producción sonora y espera que sus vecinos tomen las mismas precauciones. Lo que se busca no es tanto el silencio, sino una integración más armoniosa del ruido cotidiano, una amortiguación del impacto sonoro de instrumentos de los que no podemos abstenernos:

Por lo general trato de escuchar música a un nivel moderado, tampoco tan alto porque me duelen los oídos, y no quiero que el que esté al lado mío escuche mi música. Yo no sé cómo hacen las personas que escuchan a todo volumen, se van a quedar sordas y también molestan a los demás.⁷⁴

A mí me parece cansón que yo vaya escuchando lo que sea en el celular y se suba gente con esos aparatos que se parecen a unas cajas pequeñas y nos pongan a escuchar su música, eso es una falta de respeto. Ahora, tampoco faltan los que con el altavoz del celular también se van bien tranquilos escuchando su música en el recorrido, esa gente hace ruido y me da mal genio cuando me pasa eso en Transmilenio.⁷⁵

Frente a estas dinámicas el antropólogo francés citaba lo siguiente: “los adeptos al Walkman escuchan música sin filtrado aéreo y en una frecuencia alta. Se construyen una muralla sonora y avanzan en una especie de burbuja acústica. Lo que para uno es ruido para el otro es acompañamiento sonoro familiar. La noción de ruido es un juicio de valor respecto al estímulo” (Le Breton, 2002:111).

En ese sentido, las sensaciones que pueden generar los sonidos que la persona ha escogido para sí, se enmarcan dentro de un paisaje sonoro en donde: “La música no está en el espacio visible, pero lo mina, lo inviste, lo desplaza, y bien pronto esos oyentes demasiado bien ataviados, que toman el aire de jueces e intercambian algunas palabras y sonrisas, sin percatarse de que el suelo se agita debajo de ellos, son como un equipaje zarandeado sobre la superficie de una tempestad” (Merleau Ponty, 1975: 240).

⁷⁴ Entrevista citada Ernesto Ortiz.

⁷⁵ Entrevista citada Daniel Sánchez.

De esta manera, el cuerpo enmarcado dentro de la exploración de las prácticas de escucha, podría situarse en términos de Marcel Mauss como un lugar privilegiado de observación de las costumbres que informan sobre su uso cotidiano, señalando que en toda sociedad particular, “los movimientos y gestos como caminar, nadar, comer o bailar, no son naturales y provienen de lo social. Allí, los hábitos corporales se transmiten de generación en generación y funcionan como idiosincrasias sociales, como técnicas del cuerpo” (1979: 349).

Esta definición que hace referencia a actividades tan cotidianas en donde los hábitos corporales no dejan de estar presentes en ninguna de ellas, permitiría formular de igual manera cómo el usar audífonos para escuchar música mientras se hace uso del transporte público también podría asumirse como una de estas “técnicas del cuerpo”, en la medida en que esta práctica se ordena fácilmente dentro de un sistema general que es común: “el de la vida común, el de la noción de la actividad como un sistema, sobre todo, de montajes simbólicos” (Mauss, 1979: 343).

Así por ejemplo, el hecho de hacer uso de los audífonos y de ciertos dispositivos móviles para que transmitan los sonidos que la persona decide escuchar mientras se traslada de un lugar a otro, se enmarcan dentro de una adaptación constante del cuerpo que está seguida por una serie de acoplamientos que se lleva a cabo en el individuo no por él solo, sino con ayuda del entorno social del que forma parte.

El uso de los audífonos (por citar algún referente de lo que podría entenderse como técnica del cuerpo), ya representa un ajuste del cuerpo, de los oídos principalmente a que sean “invadidos” alterando la capacidad auditiva de los oyentes y, por tanto, su capacidad sensorial sonora frente al entorno en el que se encuentran. Allí, se consideraría al sonido como una experiencia del cuerpo, un proceso aprendido producto de los sentidos humanos, que no existe como tal en el mundo: “La historia de la reproducción del sonido es la historia de la transformación del cuerpo humano como objeto de conocimiento y práctica” (Sterne 2003: 51).

De esta manera, la precondition necesaria que convierte al sonido en un bien de consumo, en un objeto que se puede comprar y vender y que obedece a leyes de mercado, parte del momento en que la técnica posibilita la construcción de un espacio acústico propio alrededor. Convirtiéndose en un antecedente importante para entender como está práctica de escuchar música con audífonos a partir de diferentes dispositivos móviles, obedece a un hábito aprendido y adquirido que se sigue reflejando en la actualidad.

Estrategias de borramiento

Al insertarse dentro del marco de la ciudad, las prácticas de escucha permiten pensar en cómo el escenario urbano no sólo hace posible que distintas personas tengan a la vez variedad de relaciones teniendo en cuenta varios contextos y situaciones específicas, sino que éstas en varios lugares públicos poseen un carácter de extrañamiento, superficialidad y transitoriedad, en donde allí se puede hacer alusión a lugares como, las plazas, los centros comerciales, los parques y los sistemas de transporte masivos como Transmilenio que están dispuestos para el encuentro a partir de rituales de exposición y evitamiento.

Allí los transeúntes de estos lugares se cruzan, pero no se conocen entre ellos. Esto permite a los individuos pasar rápida y fácilmente de un ambiente a otro, y alienta el fascinante aunque peligroso experimento de vivir al mismo tiempo en mundos diversos contiguos y sin embargo, completamente separados (Park 1984). Esa combinación entre proximidad y distanciamiento marca, según Simmel, una explicación sociológica respecto a las transformaciones que experimenta el urbanita (habitante de la ciudad), modificaciones sociales que obedecen a ciertas condiciones de posibilidad y que no están referidas a personas aisladas sino a su relación con otras. Para el autor, la indiferencia que se vive en las grandes ciudades no se explica a partir del aparato psíquico de los seres humanos sino por la afluencia de la sociedad (Sabido, 2007).

La fugacidad y transitoriedad con la que acontecen los episodios de la vida cotidiana como ir a las escuela, regresar del trabajo, comprar un tiquete de Transmilenio, etc., suponen un “distanciamiento psicológico sin el cual resultaría sencillamente insoportable la variada mescolanza de la circulación de las grandes ciudades” (Simmel,1977:602). Este distanciamiento frente a los otros constituye uno de los rangos de transformación en el orden de la sensibilidad del mundo moderno cuyo extremo es la indolencia, allí, Simmel expone

dos actitudes que hacen referencia a este tipo de ausencia de relación en la ciudad, la actitud blasé y la de reserva.

Lo que define al hombre blasé es que se ha vuelto insensible a las diferencias entre las cosas; esto no quiere decir que no las perciba, sino que la significación y el valor de esas diferencias, son percibidas como de poca importancia. Simmel plantea que en las ciudades “la personalidad es tan indiferente como la de un huésped en una habitación de hotel” (2003: 355). En sus estudios urbanos llevados a cabo a principios del siglo XX, encontró que las ciudades eran espacios donde los sentidos se encontraban bombardeados de estímulos visuales y auditivos. Por tanto, la reacción social frente a ello fue una actitud reservada y en cierto modo insensible frente al entorno. Esa característica falta de sorpresa frente a cualquier evento es parte de la actitud blasé.

Un ejemplo de ello dentro de un escenario como el de Transmilenio, puede hacer alusión a la actitud de las personas que han sido testigos de los casos de robo o de acoso sexual a las mujeres en este sistema de transporte. A diario, dos millones de personas se movilizan en el sistema de articulados de Transmilenio, de las cuales un poco más de 680.000 usuarios son mujeres, según cifras de la Secretaría de Movilidad de Bogotá. El año pasado, a la administración de Transmilenio se presentaron 81 quejas por acoso sexual en el sistema, y en lo que va corrido del año 2014 se han reportado ya 76 por la misma causa.

Las pocas cifras que se conocen sobre esta problemática provienen de la Secretaría Distrital de la mujer y hacen parte de una encuesta a 17.399 habitantes de la capital. Los datos eran preocupantes hace dos años y la situación parece haberse exacerbado: el 64% dicen haber sido víctimas de alguna agresión sexual en el transporte público. El 80% de estas mujeres plantea que principalmente las agresiones suceden en los articulados del sistema de Transmilenio en buses y busetas⁷⁶. Para la gran mayoría de personas al presenciar este tipo de situaciones, asumen una actitud indiferente y no deciden tomar ninguna acción por que el problema, el acoso o el robo no lo sufrieron ellos.

⁷⁶ Para mayor información consultar: <http://www.sdmujer.gov.co/>

Varias veces me siento vulnerada, es muy frustrante que uno deba estar expuesto a situaciones como éstas y las demás personas que van al lado tuyo se muestren indiferentes, sí a mí me pasara una situación de acoso en el Transmilenio me daría mucha vergüenza pero esperaría que alguien más reaccionará conmigo, para que este tipo de hechos dejen de sucederle a las mujeres.⁷⁷

Yo sé que puedo sonar egoísta e indiferente, pero frente a un caso de robo de un celular a una señora que presencié en un bus, yo no dije nada porque me dió miedo que los ladrones la fueran a coger contra mí, y me fueran hacer daño. Es egoísta mi actitud, pero que tal que uno por redentor termine siendo el sacrificado y todo a costa de un celular. Es mejor que cada quien cuide los suyos.⁷⁸

Estas reacciones complementan las características de lo blasé en Simmel, en donde la actitud de los ciudadanos ante sus semejantes, puede, calificarse también a partir de la reserva. Como se relata en las entrevistas cada quien se haría responsable de lo que pase o no, en un sistema de transporte como estos ya que:

Si a los contactos incesantes con individuos innumerables debiera responder una cantidad igual de reacciones interiores, como sucede en las pequeñas ciudades donde uno conoce a casi todos los que encuentra y mantiene con ellos relaciones positivas, uno acabaría por atomizarse completamente y por llegar a un estado psicológico inimaginable en una ciudad con millones de habitantes (Simmel, 1986: 270).

De esta manera, la actitud de reserva haría referencia a cómo en función de la desconfianza, la diferencia y el distanciamiento dentro de las grandes ciudades, sus habitantes asumen este tipo de actitud en donde muchas veces, por ejemplo, no conocen ni siquiera de vista a sus vecinos que habitan desde hace años en el mismo edificio, generando esa impresión de ser fríos o duros a los ojos de los demás. En ese sentido, se podría plantear como la reserva es necesaria para sobrellevar el anonimato dentro de un escenario como el transporte público o la ciudad. Allí no se busca ocultar las identidades sino más bien disimularlas, en mantenerlas protegidas en todo momento. En este caso, sería por medio de una burbuja auditiva que permita proteger al oyente de las situaciones de peligro o incomodidad que puedan sobrevenir en estos escenarios:

⁷⁷ Entrevista citada Patricia Mendoza.

⁷⁸ Entrevista citada Ernesto Ortiz.

La gente con la que me cruzo no me interesa, sólo uso Transmilenio para moverme rápido entre mi trabajo y mi casa, eso es todo. Somos muchas personas las que habitamos la ciudad y cada vez es peor. Por eso es que también escucho música para borrar la gente y el estrés que a veces se vive ahí.⁷⁹

Transmilenio o “transmilleno” como yo lo llamo es un lugar lleno de gente en el que todos nos movemos como hormigas. Ahí cada quien sabe a dónde ir, qué bus coger en qué vagón etc. Yo, por ejemplo, camino entre un montón de gente, pero ni sus caras veo, solo se me cruzan imágenes de cuerpos moviéndose dentro de las estaciones y cuerpos inertes mientras el bus, por ejemplo, está en movimiento.⁸⁰

Para Simmel estas actitudes (blasé y reserva) también se hacen presentes en el cuerpo, ya que éste no sólo ocupa un espacio y adquiere significado por su sustrato físico, sino también por las relaciones sociales que le dan sentido. Es por eso que en escenarios como el transporte público de las ciudades, podemos estar físicamente cerca y socialmente lejos, ya que esa proximidad física y no deseada con el otro se traduce también en una distancia social:

Allí, las personas ocupan un espacio con su cuerpo, pero éste no termina en las fronteras del mismo ya que con éste producimos sentido por la manera de mirar, por nuestros olores, por aquello que escuchamos y por la manera en la que nos hacemos escuchar, por la forma en la que queremos que nos miren o que nos huelan, todo lo anterior implica forma de ser con otros (Sabido, 2007:220).

Como vemos, las actitudes relatadas en las entrevistas podrían tener relación en los términos de Simmel pero, a su vez, también pueden ser complementadas siguiendo a Goffman, cuando hace mención a una actitud dentro de la ciudad cuyo nombre es la “inatención de urbanidad”, que se define como aquel mecanismo conductual que hace posible las relaciones en público a partir de una política de la cortesía y la indiferencia (Joseph, 1999).

La inatención de urbanidad consiste en mostrarle al otro que se lo ha visto y que se está atento a su presencia (él mismo debe hacer lo propio) y, un instante más tarde, distraer la atención para hacerle comprender que no es objeto de una curiosidad o de una intención particular. Al hacer este gesto de cortesía visual, la mirada del primero puede cruzarse con la del otro, sin por ello autorizarse un reconocimiento. Éste es, probablemente, el menor de los rituales interpersonales, pero el que regula constantemente nuestros intercambios en sociedad. (Goffman, 1963, cit. en Joseph, 1999:78).

⁷⁹ Entrevista citada Daniel Sánchez.

⁸⁰ Entrevista citada Paola Velásquez.

Dentro de este tipo de escenarios, se da una preeminencia de la vista sobre los otros sentidos, pues ésta no sólo es un instrumento para la acción sino que es la acción misma. A través de la mirada se percibe la identidad social del otro, dejando entrever sus intenciones inmediatas, sus trayectorias y en consonancia con eso se sabrá cómo actuar. (Cedeño, 2009). Por ello, la interacción que se dan en lugares públicos Goffman la distinguió entre no focalizada y focalizada; formas de comunicación interpersonal que resultan de la simple copresencia y que se constituyen como tales aún si la reciprocidad de las personas se reduce a la mera observabilidad mutua (como ocurre entre dos transeúntes que se cruzan en una estación o dentro de un bus de Transmilenio).

En ese contexto, la cortesía visual de la que hace alusión la inatención urbana es una forma importante de la interacción no focalizada, una manera de mirar que consiste en atenuar la observación y que se constituye en la primera etapa del encuentro. Ahora, las interacciones focalizadas están ligadas al sentido del lugar e implican una manutención compartida de un mismo foco visual, en una disposición cara a cara, esto es, de una determinada proximidad física.

En ambos casos es importante la gestión de los gestos y las miradas que son las que en últimas determinan también el tipo de interacción, de tal manera que el paso de una a la otra se manifiesta, entre otras cosas, por un cambio observable en la orientación visual sostenida dentro de una situación de copresencia (Joseph, 1999). Estas formas visibles de interacción en ambientes urbanos equivaldrían de alguna manera a la oposición mirada focalizada y mirada no focalizada. Dentro del primer caso, las orientaciones visuales manifiestan una modalidad de participación en la interacción, asumiendo funciones pragmáticas, y dentro del segundo caso, actualizan un régimen de reconocimiento fundado en la no participación y la distancia a través de la cual se organiza la presencia mutua en el extrañamiento.

Aquí los actores no se ven comprometidos en interacciones puntuales, salvo en aquellas acciones recíprocas a las que de alguna manera “obliga” una situación concreta, como desplazarse por la calle o por los pasillos de una de Transmilenio, sin participar por ello en acciones conjuntas. En ese sentido, una política de la inatención, implicaría una forma de tener en cuenta al otro en donde se necesita de su acompañamiento concertado no sólo para

los tránsitos callejeros, sino para mantener en juego las competencias de los miembros del grupo social conformado efímeramente (Goffman, 1979).

En este sentido, los planteamientos de Goffman a diferencia de los de Simmel parecen ir más encaminados a una actitud un poco menos “blasé” (indiferencia) y más a una interacción simbólica que aunque tampoco involucra la proximidad y la familiaridad responde a diferentes marcos de acción en donde la mirada actúa como referente primordial. Por tanto, los materiales conductuales básicos desde los planteamientos del sociólogo canadiense, son las miradas, los gestos, las posturas y las afirmaciones verbales que las personas introducen continuamente en la situación, con intención o sin ella. Siendo estos signos exteriores de orientación y de compromiso, estados de la mente y el cuerpo que por lo general no se examina en relación con la organización social (Cedeño, 2009).

Por lo general no le presto mucha atención a la gente en el Transmilenio, pero a veces uno si tiene que intercambiar algún tipo de mirada o gesto que le haga saber a los demás que por ejemplo uno tiene más afán y necesita ir más rápido, o a veces uno cruza miradas con alguna persona y es medio incómodo, y uno trata de evitar al máximo que ese tipo de eventos sucedan, igual yo voy concentrado en mis cosas y el resto no me importa mucho.⁸¹

A partir de los planteamientos de Goffman, podría argumentarse cómo el espacio público (en nuestro caso el Transmilenio) está dotado de unas características sensibles que permiten compararlo con un espectáculo teatral. Allí, existen unos actores/espectadores (transeúntes, oyentes, personal de trabajo en las estaciones y portales como vendedores, conductores etc.), un decorado (portales, estaciones, buses), unos roles y un “trama general que lo convierte en un lugar de y para la comunicación para una actividad social en el transcurso de la cual se publicita, se negocia, se actúa y también, por qué no decirlo, se confronta” (Cedeño, 2009:24).

Una vez planteados estos elementos, quisiera volver a retomar cómo el cuerpo se enmarca dentro del análisis de las prácticas de escucha, en la medida en que éste se convierte en el soporte individual, el operador de todas las prácticas sociales y de todos los intercambios entre sujetos. En donde a “partir de la ritualización de las actividades corporales, el sujeto simboliza a través del cuerpo (gesto mímicas, etc) la tonalidad de las relaciones con el mundo.

⁸¹ Entrevista citada Daniel Sánchez.

Allí, el cuerpo, en cualquier sociedad humana, está siempre significativamente presente” (Le Breton, 2002:122).

De esta manera, muchas de las manifestaciones corporales que se viven en la cotidianidad (incluso el escuchar música durante los trayectos) están basadas en un borramiento del cuerpo, en una simbolización particular de sus usos que se traduce por el distanciamiento, y por lo que Le Breton denominaría como ritos de evitamiento. Algunos ejemplos que puedan hacer alusión a este argumento son: no tocar al otro, salvo en circunstancias particulares en las que exista cierta familiaridad entre los interlocutores, no mostrar el cuerpo total o parcialmente desnudo, salvo en ciertas circunstancias precisas, etc. A su vez, reglas del contacto físico como dar la mano, abrazarse, o mantener una distancia entre los rostros y los cuerpos durante la interacción.

Aquí, la existencia del cuerpo parece remitir a unos ritos sociales que debe conjurar: “Se trata, de algún modo, de una negación promovida al rango de institución social. Esta puede verse en la cuidada actitud que la gente tiene en los ascensores o en el transporte público en donde se hace un esfuerzo por volverse transparente y por volver transparentes a los otros” (Le Breton, 2002: 126). A su vez, hay un rechazo al tocar a alguien o que un desconocido nos toque:

Lo que más me molesta del Transmilenio es el contacto, que me toquen, la espichada, la incomodidad. A veces sin querer, cuando voy a salir se me puede enredar el cable de los audífonos y uno sin intención hace contacto con esa persona y no es agradable, como que uno tiene a todo el mundo muy cerca.⁸²

Complementando lo que Mariana cuenta en la entrevista, también es importante resaltar cómo ese contacto no deseado con el otro se puede ver no sólo en los buses sino en las estaciones de los buses, y con mayor afluencia durante las horas pico, en donde las personas entran y salen, pero dentro de ese movimiento hay empujones, roces, olores, etc.

Es desagradable el tener que pasar por este tipo de situaciones en los que la gente no respeta. Al entrar o salir del bus, la gente ni pide permiso y te van empujando porque sí. La gente ve el bus lleno y más te empujan, ¡es terrible!⁸³

⁸² Entrevista citada Mariana Valderrama.

⁸³ Entrevista citada Valentina García.



Figura 8: Afluencia de pasajeros Estación Calle 26 y Portal Suba en horas pico.





Figura 9: Imágenes tomadas dentro de los buses de Transmilenio y en el Portal Norte.⁸⁴

En estas condiciones de contacto el cuerpo pierde su fluidez, se vuelve pesado se convierte en una molestia. Y, si no “oímos expresiones corrientes como “no sabía dónde ponerme”, que hablan del malestar que se siente por el cambio del régimen del cuerpo. Por tanto, el simbolismo corporal pierde, provisoriamente el poder de conjuración, ya que la situación anula, en parte, sus efectos” (Le Breton, 2002:126).

De esta manera, los cuerpos dejan de fluir en el espejo fiel del otro, en esa especie de pizarra mágica en la que los interlocutores se borran en la familiaridad de los símbolos mientras entran, adecuadamente, en escena. Un profundo malestar brota de la ruptura de sentido que, lamentablemente, pone al cuerpo en evidencia; por tanto, todas las modalidades de la interacción social se instauran a partir de una definición mutuamente aceptada.

Allí, “la situación está implícitamente limitada por un margen de posturas corporales, gestuales, faciales, en donde una distancia precisa separa a los interlocutores que saben, intuitivamente (una intuición que es fruto de una educación hecha carne) lo que cada uno

⁸⁴ Fuente de las Imágenes: Revista semana www.semana.com/nacion/articulo/transmilenio

puede permitirse desde el punto de vista físico y lo que pueden decirse sobre las manifestaciones corporales propias sin temor a incomodarse mutuamente” (Le Breton, 2002:127). A su vez, el fastidio que irrumpe y que paraliza el intercambio puede, sin embargo, borrarse ritualmente si se finge indiferencia, para simbolizar las situaciones escabrosas y disipar la vergüenza o la reticencia:

Cuando el bus va muy lleno pues no hay de otra que aguantarse. Me conecto a mi música para tratar de alejar la situación pero no deja de ser incómodo sentir tanta gente cerca. Pero desde que a mí no me molesten, yo también trato de no generarle un momento molesto a los demás. Si voy a salir evito el contacto al máximo y pido permiso. Creo que eso hace un poco menos caótico el trayecto.⁸⁵

De repente voy tranquila escuchando una de las listas de reproducción que tengo en el celular y de la nada alguien me toca la espalda y el brazo cuando va salir del bus en la estación de Minuto de Dios. Ahí me rayé un poco porque no era la primera vez que pasaba en el recorrido y el bus no iba tan lleno. Me dieron unas ganas de voltearme y de decirle a esa persona mil cosas, pero pues finalmente mi estrategia fue actuar como si no pasara nada, hacerme la indiferente, subirle el volumen a la música y no amargarme por eso. Igual yo sé que también sin querer lo he hecho⁸⁶.

Estas experiencias permiten resaltar cómo en la cotidianidad estamos guiados por una red de ritos que borran la evidencia del cuerpo al mismo tiempo que, con tranquilidad, lo inscriben en la situación vivida. Allí, las interacciones se siguen produciendo protegidas por el borramiento ritualizado de las manifestaciones corporales (Le Breton, 2002). De esta manera:

El subterráneo, el autobús, el tren, el ascensor, la sala de espera, son lugares en los que se manifiesta en mayor grado el distanciamiento que golpea al cuerpo y la molestia que surge del contacto físico sin simbolización. El objetivo de escamoteo de la ritualidad esta llevado, en estas situaciones, a su máximo exponente. El uso quiere que la proximidad física que se produce en el transporte público o en el ascensor se oculte fingiendo indiferencia por el otro. La mirada se posa en cualquier lado que no sea en la persona que está en frente. Las miradas se vuelven ausentes, fieles a la conducta que hay que mantener en estas condiciones; la gente se preocupa por no llamar la atención o por no molestar al otro (Le Breton, 2002: 132).

En varias de las entrevistas y de las observaciones realizadas se puede argumentar que las personas trasladan esas “miradas ausentes” a sus dispositivos móviles, que se convierten en una válvula de escape para evitar el cruzar o tener un contacto con el que está al lado. En donde si los cuerpos tienen que tocarse, o sólo rozarse, se impone una breve excusa para

⁸⁵ Entrevista citada Jhon Motta.

⁸⁶ Entrevista citada Patricia Mendoza.

metabolizar la transgresión de lo que incomoda (como el decir “lo siento”, o “disculpe”). Ello, porque la piel aparece como un órgano privilegiado que marca la frontera entre el universo interior y el espacio exterior. Le Breton escribe: “El tacto cincela la presencia en el mundo mediante el permanente recuerdo de la frontera cutánea” (2007: 46).

Frente a los temas expuestos anteriormente, no quisiera cerrar este apartado sin hacer alusión a cómo en los días en los que estaba redactando precisamente este capítulo recibí esta tarjeta saliendo de la estación de la 45



Figura 10: Tarjeta publicitaria del grupo: No más transporte público de ganado.

Al verla, inmediatamente me conecté con lo que había escrito en este apartado y me pareció una muy buena iniciativa el saber que las incomodidades y experiencias no tan agradables que he venido registrando, también hacen eco en otras personas que decidieron expresar su malestar frente al sistema Transmilenio.

Con la intención de saber un poco más, me enteré que los promotores de esta iniciativa son estudiantes de Ciencia Política de la Universidad Javeriana que están desarrollando actividades en este sistema de transporte, con el fin de conscientizar tanto a usuarios como a trabajadores del sistema, sobre la importancia del uso adecuado de este servicio para la tranquilidad de los usuarios. Allí, por medio de “campañas pedagógicas” estos jóvenes buscan mejorar la utilización del sistema, para ello, realizan actividades al interior de las estaciones de Transmilenio, llamando la atención de los usuarios sobre los actos indebidos en los cuales caen concurrentemente, o son objeto de indiferencia.

Estos jóvenes, por medio de actividades de cultura ciudadana han logrado captar la atención de los usuarios de Transmilenio. Entre otras actividades, realizan marchas desde algunos puntos cercanos a las estaciones de Transmilenio, visibilizando las problemáticas que tiene este servicio, dada la gran cantidad de demanda que tiene, y adicional a ello, la poca importancia que le dan algunos usuarios al sistema, con el fin de dar un mayor uso responsable del mismo⁸⁷.

Estas iniciativas evidencian cómo los elementos que hacen referencia a temas como el borramiento del cuerpo, dentro del espacio público desde los planteamientos de David Le Breton o de la inatención de la urbanidad en Goffman, se inscriben de manera tal que las incomodidades dentro del sistema generan un sentimiento en el que los usuarios al convivir diariamente con este tipo de incomodidades y de contacto no deseado con el otro, se manifiestan al exigir un sistema de transporte con mejores garantías para sus usuarios en donde como ellos lo expresan no se está transportando “ganado sino personas”.

Allí, elementos como el borramiento del cuerpo, el peso de la cotidianidad dentro de este sistema de transporte, la vida de la ciudad, y su carente infraestructura para ofrecer mejores alternativas frente a la movilidad en Bogotá también hacen parte del análisis de los componentes de las prácticas de escucha.

Regulación de las sensaciones y mecanismos de soportabilidad social

La intención de este apartado, es explorar las dinámicas que inscriben a las prácticas de escucha dentro de un marco en el que se puede pensar cómo esta actividad se convierte en un mecanismo, como se ha visto antes que regula las emociones, pero que también influye en la anulación de la relación con otros mientras se comparte el espacio público. De esta manera, es interesante volver a retomar algunos elementos que permitan explorar una concepción de la ciudad en donde allí, confluyen espacios como el Transmilenio, en el que los extraños viven y conviven en estrecha proximidad.

Este, al ser un elemento permanente de la vida ciudadana hace que la continua y presente presencia de desconocidos al alcance de la vista, constituya al extraño “como la incógnita variable de todas las ecuaciones cada vez que los habitantes de las ciudades deben decidir

⁸⁷ Fuente: <http://www.las2orillas.co/vuelve-la-cultura-ciudadana-de-antanas-mockus-a-bogota/>

qué hacer y cómo comportarse” (Bauman, 2007:122). En ese sentido, la percepción que las personas tienen acerca del otro se enmarcan dentro de unas intenciones que se pueden intuir en el mejor de los casos pero que no podrán ser captadas por completo.

El transporte público se puede convertir en un referente de este tipo de situaciones en las que compartir el espacio con extraños, vivir en su proximidad molesta y no solicitada, es una condición que los habitantes de las ciudades encuentran difícil y tal vez imposible de evitar: “Allí, la proximidad de los desconocidos es su destino, un *modus vivendi* permanente que, cada día, hay que analizar y custodiar, experimentar, poner a prueba una y otra vez” (Bauman, 2007:123).

Rara vez me pasa en el Transmilenio, pero está muy bueno cuando los buses no están tan llenos, cuando yo puedo ir relajado mirando la ventana, escuchando lo mío y no yéndome estresado por la cantidad de gente que usamos este sistema de transporte. Para mí es incómodo la aglomeración de gente que hay sobre todo en las mañanas y en la noche, pero lo que queda muchas veces es tomar aire y acostumbrarse por que no puedo hacer más, somos muchos habitando esta ciudad.⁸⁸

Para Bauman el compartir el espacio con extraños, es un elemento dado innegociable, pero que a su vez permite elegir la manera que tiene los habitantes de la ciudad de satisfacer las exigencias impuestas por esa necesidad. En ese sentido, se podría argumentar que esa cercanía no deseada con el otro dentro de un escenario como el transporte público es muy difícil de anular completamente, pero la manera en la que las personas pueden aminorar lo incómodo de la situación, es lo que permite analizar como el hecho de una actividad tan cotidiana como el escuchar música en los trayectos a través de los dispositivos móviles, se convierta en un elemento interesante que permite explorar y analizar categorías como la espacialidad, la tecnología, la experiencia sensorial generada por la privatización del sonido, etc.

Allí por ejemplo en cada uno de los trayectos, las personas hacen un tipo de elección a diario (que música escuchar, en qué orden etc), “por voluntad propia o por inercia, por decisión consciente o simplemente siguiendo a ciegas y de forma mecánica los esquemas habituales a los que la rutinización de sus actividades los conducen” (Bauman, 2007:123). O bien, por

⁸⁸ Entrevista citada Oscar Torres.

simple adhesión individual a los dispositivos móviles que acompañan los recorridos de muchas personas dentro de este sistema de transporte.

De esta manera, se podría pensar como el hecho de conectarse a estos equipos móviles también refleja un entramado de regulación de las sensaciones en el espacio público. Es por ello que las prácticas de escucha también podrían pensarse como mecanismos de soportabilidad social que estructuran y construyen las mediaciones sociales que la persona que va escuchando música, por ejemplo, tiene frente a las formas de oler, mirar, tocar, gustar y oír en donde como se ha señalado con anterioridad, la banda sonora que cada quien decide llevar en sus dispositivos móviles influye en la re-configuración del espacio a través de rituales de borramiento como se exponía con Le Breton (2002) y Bull (2010) en el capítulo anterior.

Términos como la regulación de las sensaciones y la soportabilidad social, hacen parte de la propuesta de Adrián Scribano. Para él, los mecanismos de soportabilidad social se estructuran alrededor de un conjunto de prácticas hechas cuerpo que se orientan a la evitación sistemática del conflicto social. Allí, el cuerpo provee los procesos experienciales básicos que permiten “sentir” (se) en el mundo a través de un cuerpo. Por su parte:

Los dispositivos de regulación de las sensaciones consisten en procesos de selección, clasificación y elaboración de las percepciones socialmente determinadas y distribuidas. Aquí, la regulación implica la tensión entre sentidos, percepción y sentimientos que organizan las especiales maneras de “apreciarse-en-el mundo” que las clases y los sujetos poseen (2012:103).

Siguiendo a Scribano (2010), esta regulación permitiría pensar en estos reproductores de música como mecanismos de soportabilidad y control social, en el sentido en que estos se convertirían en medios para evitar situaciones conflictivas dentro de un escenario como el que se inscribe el Transmilenio. Ya que aquí se pueden generar conflictos por esperar demasiado un bus en los portales y estaciones, la congestión de pasajeros, la cercanía no deseada con el otro, el tráfico, el estrés etc.:

Creo que andar en el transporte público, sobre todo en las horas pico es una situación muy incómoda, además hay mucha gente, todos corren, no hay tolerancia y sí mucha falta de respeto. Cuando voy escuchando música la experiencia cambia, uno piensa, -

bueno que se maten y se empujen ellos – y uno sigue escuchando lo que le agrada dentro de esa rutina de todos los días, que sin música sería otra cosa.⁸⁹

Para el autor, uno de los fenómenos que se relaciona con el tema de esta investigación y hace posible el cruce entre soportabilidad social y regulación de las sensaciones es el de la impotencia, ello en la medida en que ésta, “refleja un estado de quietud del “peso” de la acción autónoma de los sujetos frente a las constricciones de mundo social, la impotencia se constituye y reproduce en la interacción” (Scribano, 2007:22).

Estos mecanismos se producen y reproducen en las detalladas marcas sociales hechas cuerpo que van desde la aceptación de un orden de los cuerpos hasta una frustración elaborada, reelaborada y depurada en las prácticas cotidianas en las que se hace presente la impotencia. La impotencia o la espera durante un escenario como el Transmilenio, también se convierte en una constante que se instaura en los cuerpos y que genera tensión en diferentes horas del día:

Algo que me da mal genio es cuando en las mañanas tengo que esperar el servicio F14 en el Portal del Norte. Hay buses que salen vacíos del Portal en vez de recoger a todos los que llevamos a veces más de 15 minutos haciendo fila para salir de ahí. Y al final esas filas tampoco se respetan porque todo el mundo se sube en desorden y los que están detrás de ti quieren pasar por encima tuyo con tal de irse rápido. De vuelta para la casa cuando ya estoy cansada y quiero llegar a dormir, pasa lo mismo, tengo que esperar un montón para que los buses pasen y lo peor es que vienen a reventar, ¡esa rutina es muy desesperante hay días en que no puedo con ella!⁹⁰

Scribano argumenta que una de las características fundamentales de la impotencia, es la permanencia de un estado de “minusvalía” de espera inacabable, frente a las condiciones materiales de existencia. En donde los sujetos al ver claramente su incapacidad para modificar las condiciones materiales de la situación que les genera impotencia, devienen objetos de esa misma condición en un contexto de reflexividad sobre el significado de esa imposibilidad.

⁸⁹ Entrevista citada William Castañeda.

⁹⁰ Entrevista citada Valentina García.

De esta manera, “es posible describir una lógica de la impotencia social del siguiente modo: a) el sujeto percibe la incapacidad de transformación de las condiciones materiales en las que se siente impotente, b) dicha percepción imprime una sensación de minusvalía subjetiva y colectiva, c) la sensación deviene en una emoción de incapacidad que constituye un sentimiento de imposibilidad” (Scribano, 2007:28). Al respecto, citaba como ejemplo la siguiente situación:

Una mañana cualquiera en cualquier ciudad latinoamericana, haga frío o calor, miles de sujetos esperan el transporte público que los lleva a su trabajo. Los minutos pasan, el sueño y la pereza hacen que todo transcurra como en cámara lenta y los cuerpos se amontonan y alinean casi desesperadamente con la amenaza de la posibilidad de ser expulsados de sus empleos por llegar tarde. Una mezcla de impotencia, rabia y desaliento se apodera de esos rostros enclausados, de esos cuerpos “de a pie”, desnudos en su no poder llegar, de su marca social de siempre “estar-a-la-espera”. Cuando llega el transporte todos se apresuran a subir y el alma vuelve al cuerpo y los días siguen pasando, así, entre la bronca, el desvelo y la frustración (la sociabilidad se produce y reproduce) (Scribano, 2007: 21).

Esta situación descrita complementa el escenario que aquí se analiza, inscribiendo a las prácticas de escucha en el marco de una sociedad en donde los procesos de individualización auditiva, que se materializan al conectarse a los audífonos, también están acompañados de una constante impotencia dentro de un escenario como el Transmilenio en donde quizá, lo que también se refleja es como al movernos por la ciudad nos valemos de la tecnología para construir una barrera social. En algunas de las observaciones se registraron situaciones que se pueden asociar a estos temas:

Durante este recorrido, la afluencia de pasajeros era bastante, quizá era porque no estaban pasando tantos servicios con la frecuencia habitual. Los usuarios en las estaciones empiezan a comentar entre ellos su incomodidad. Algunos, aunque están usando los audífonos, también empiezan a mirar de un lado al otro, miran las pantallas que anuncian el tiempo en el que tardará en pasar el próximo bus moviendo su cabeza en desacuerdo, quizá pensando lo mismo que muchos pasajeros que comentaban: “esas pantallas siempre mienten, tanto tiempo esperando y no pasa nada”.⁹¹

Al tomar el servicio en el portal, la afluencia de pasajeros es muy alta y, a diferencia de las horas valle o de la noche, aquí la gente corre más rápido y se estresa con más facilidad cuando un servicio no llega a tiempo. La gente mira más seguido sus relojes sus celulares esperando que no se les haga tan tarde. A su vez vi más más auxiliares de policía en el

⁹¹ Observación realizada el 21 de Febrero de 2014.

portal y en las estaciones, quizá para evitar robos durante esta hora en la que se movilizan muchos pasajeros.⁹²

Quizá una de las constantes cuando se usa el Transmilenio es el tema de la espera, y de lo tedioso que esto puede llegar a ser, no importa si es en los portales o en las estaciones. Personalmente yo he tenido que esperar más de veinte minutos o media hora para poder irme a mi casa, los buses pasan muy llenos y la gente no se sube por que al igual que uno también esperan irse más cómodos. Mientras uno hace la fila y finalmente llega al frente de las puertas corredizas o de la plataforma, la espera todavía no termina, el tráfico, la lluvia en ocasiones y la hora, hacen que las personas se empiecen a desesperar, ya uno va espichado y sufriendo empujones sin haberse subido al bus, y así, en ese pequeño montoncito de gente, nuevamente los audífonos, los teléfonos, iPod y demás dispositivos, parecen aminorar y darle un matiz menos caótico al momento del que realmente podía llegar a ser, ya que muchos van escuchando música o chateando por el celular.

Es medio complicado andar en transmi, te espichan, te empujan, no, es terrible. Por eso creo que todo el mundo anda en su cuento escuchando música o lo que sea, y no le presta mucha atención al asunto. O si no, creo que hasta podría darse alguna pelea, con tanto caos y más en las horas pico. En cambio así, pues, uno hace el que no le importa, aunque sí.⁹³

Según lo descrito por Paola, “el hacer que algo no le importa a uno pero sí”, dentro de estos sistemas de transporte se puede volver una constante, en la medida en que con la música se puede aminorar el estrés de una hora pico, pero el hecho no se puede anular del todo. Desde mi experiencia puedo compartir que, dependiendo de la persona que se siente o se pare al lado mío yo asumo una actitud diferente. Probablemente esta situación también le pase a otras personas en donde hay momentos en los que uno se siente muy observado o incómodo por la persona que va al lado. En un bus uno no elige quien se puede sentar junto a uno. En ese momento si yo tengo la posibilidad (dependiendo la ropa que lleve) uso la gorra de mis sacos y mis audífonos como una especie de “burbuja protectora” en la que no quiero ver y oír a la persona que está a mi lado.

⁹² Observación realizada el 19 de Abril de 2014.

⁹³ Entrevista citada Paola Velázquez- 28 años.

Esta situación suelo experimentarla con más frecuencia en la noche. Al vivir retirada de la universidad, el camino a casa se hace un poco largo y el miedo porque alguien pueda intentar hacerme daño por quitarme mis cosas o lo que sea, genera en mí esa necesidad de “protegerme”. En esas situaciones siento que el temor, se materializa entre el cuerpo que tiene miedo y el espacio social en el que se insertan las condiciones para que esa situación en potencia pueda ocurrir (Ahmed, 2004). Si bien parecería que las emociones son privadas, pues generalmente se les toma como una manifestación de la psique de cada persona, Ahmed sugiere que también son públicas, ya que se construyen y se significan a través de un imaginario colectivo.

De esta manera, uno de los elementos a resaltar es cómo las emociones son prácticas culturales y hacen parte de la retórica material que tiene el poder afectivo para guiar nuestros modos de vida. La autora profundiza en el análisis de las sensaciones y emociones que se experimentan cuando uno se ve enfrentado a una situación de miedo o de peligro, en donde “la ansiedad acelera los sentidos y nos pone en situación de alerta para no ser lastimados, o sufrir dolor sobre algo que realmente no sabemos por qué motivo nos asusta, pero hace que creemos barreras con aquello que no aceptamos” (Ahmed, 2004: 66).

Por ejemplo, trasladando estos argumentos al escenario en donde se inscribe esta investigación y desde mi posición como mujer, cuando voy en el Transmilenio trato de no mirar o tocar a las personas. En especial evito tener contacto con los hombres ya que, a veces, ese acercamiento no deseado con el otro, en algunas ocasiones traspasa los límites de lo que uno puede permitir. Una muestra de ello es cómo sin importar que tan lleno vaya el bus, algunos hombres rosan sus partes íntimas por detrás cómo si no tuvieran más espacio para pasar ¡¡eso es horrible!!

A veces puede ser sin intención, pero es una de las cosas que no tolero al subirme en Transmilenio. Cuando tengo tiempo prefiero esperar el servicio que se detiene en todas las estaciones para irme sentada y evitarme ese tipo de experiencias tan desagradables. Creo que ahí ni la música me puede salvar de la ira y la impotencia que me da el no poder actuar más allá de una mala mirada o un ¡madrazo mental para quien haga eso!. Allí me siento vulnerable, en peligro, porque no quiero ser víctima de ningún abuso o robo. Algunas de las mujeres que entrevisté opinaron al respecto:

Cuando me tengo que ir sí o sí en un Transmilenio que va lleno, me da mucho fastidio el tener que estar tan cerca de la gente. En especial aún más después de los abusos que se han presentado frente a las mujeres en Transmilenio. Como será de terrible que hasta en las noticias salió. Yo sé que todos los hombres no son unos enfermos que se la pasan buscando hacer daño, pero uno no deja de subirse prevenido porque cualquier cosa puede pasar.⁹⁴

A mí me da susto, me causa inseguridad tomar algún tipo de transporte público en la noche. Es que de solo pensar que algún tipo me rose me da asco, es una sensación fatal, trato de evitarla al máximo. Sé que por ejemplo dividir a las mujeres y hombres en un bus aparte no va a ser la solución pero algo debe hacerse, yo creo que debe haber más respeto por la mujer y más cultura ciudadana⁹⁵.

A partir de estas experiencias, por ejemplo, es como dentro del transporte público el miedo y la inseguridad se empiezan a sentir en relación con los otros. Este miedo, se encarna en quién lo experimenta y también se espacializa, es decir, se objetiva en el territorio, en el lugar que en este caso sería el Transmilenio. También se puede ver cómo la vulnerabilidad y el miedo están muy ligados a la concepción que se tiene sobre lo femenino, en donde:

El acceso al espacio público por parte de las mujeres en ciertas situaciones y espacios, reproduce la noción del espacio doméstico como un lugar seguro, así, la seguridad se convierte en un sinónimo de no habitar el espacio público, produciendo la idea que la mujer no se debería mover sola por la ciudad o en ciertos momentos y escenarios que se pueden asumir como peligrosos (Ahmed, 2004: 69).

Todas estas dinámicas se materializan en el miedo, que también está atravesado por visiones de mundo y nociones culturales. Al acercarme a la lectura de Ahmed, para mí era inevitable no pensar, cómo yo siento ese miedo y a veces esa vulnerabilidad, cuando salgo de clases en la noche y me voy para mi casa. Al subirme al Transmilenio y al caminar sola para llegar a mi destino, solo espero que nada malo me pase. Me da miedo que alguien asalte el bus, me da miedo a veces quien se pueda sentar o parar a mi lado y sentir una cercanía que no es deseada con el otro, etc. Es un miedo que uno no puede definir del todo y que está en el ambiente. A veces creo que no sé a qué le tengo miedo del todo. Es de esta manera cómo el miedo depende de diferentes narrativas que se materializan, en donde las emociones trabajan para hacer esa conexión entre el cuerpo que tiene miedo y el espacio social en el que se insertan.

⁹⁴ Entrevista citada Lucia Fernández.

⁹⁵ Entrevista citada Martha Martínez.

Se puede ver como en escenarios como Transmilenio se pueden materializar las inseguridades, concebidas e incubadas en la sociedad. Allí se podría plantear cómo esta vulnerabilidad permite definir, establecer y encontrar “válvulas de escape” (como el uso de los dispositivos móviles para tener una experiencia sonora privatizada) que permitan filtrar parcialmente esa inseguridad e incomodidad que se puede experimentar y sentir, frente a la espera o al contacto no deseado con el otro. Así, “separar y mantener la distancia se ha convertido en la estrategia más habitual en la lucha urbana por la supervivencia. Haciendo que el miedo opere como suplemento de la expropiación de la vitalidad a través del juego entre intimidación e incertidumbre” (Bauman, 2007:104).

El caos, la gente, el tumulto, la inseguridad y la rutina de siempre es algo que aunque quisiera cambiar no puedo. Pero no sé, con la música así la experiencia sea medio estresante puedo distraerme, puedo no pensar en la situación que estoy viviendo. Así este rodeado de mucha gente, yo voy en mi universo, la música me alivia.⁹⁶

Frente a estos postulados quisiera traer a colación los planteamientos de Lindón, en donde argumenta que este tipo de situaciones en las que se produce la inseguridad y la vulnerabilidad genera, por un lado, una simbiosis entre el lugar y el sentido del miedo. En donde, “los sujetos que experimentan miedo en el lugar, viven su cuerpo como prolongación del lugar significado por el miedo. Así el miedo no sólo da sentido al lugar sino también se corporiza. De esta forma, el lugar y el cuerpo se constituyen en objetivaciones del miedo” (Lindón, 2009: 10).

Antes de concluir, quisiera mencionar que cuando se hace referencia a que el miedo da sentido al lugar y se corporiza, no se quiere argumentar que solamente las mujeres son las que experimentan esta situación en un lugar como Transmilenio. Los hombres a su vez, conviven con este tipo de situaciones que los inquieta desde otras aristas que mencionaré a continuación.

Al hacer las entrevistas, varios hombres me respondían que una de las cosas que les generaba inseguridad mientras hacían sus recorridos era ser víctimas de un robo, otro elemento en el que también podían coincidir con las mujeres era el transitar a altas horas de la noche cuando sus casas quedaban retiradas de algún portal o estación de Transmilenio.

⁹⁶ Entrevista citada Oscar Torres.

La gente cree que uno por ser hombre no debe tener miedo y puede moverse solo por la ciudad, pero no, a mí sí me genera mucha incomodidad moverme a altas horas de la noche y más aún cuando salgo de la estación a mi casa. En el Transmilenio pues no sé, hay cámaras en las estaciones, auxiliares de policía y todo eso, pero cuando uno sale, es vulnerable también y peor cuando uno va solo. Qué haces si no te puedes defender, el que roba, roba y punto.⁹⁷

De igual manera el tema del contacto y del estrés es un factor que aunque no genera tanta incomodidad como en las mujeres, también puede molestar:

Yo prefiero irme a veces en el acordeón del bus para que no me empujen en las puertas ni en los pasillos. Un día estaba a punto de bajarme en la estación de la Calle 100 y como pocas veces pasa, el bus venía vacío, había mucha gente esperando y en cuanto se detuvo yo me acerqué a la plataforma para bajarme, y sin mentirte, un montón de gente me empujó nuevamente al interior, ¡ todos querían sentarse!. A mí al principio me dio risa pero después sentí empujones y pisotones y ya me molesté más, me tocó salir dándole empujones a los demás también.⁹⁸

Otro de los elementos que me pareció interesante y de los cuales yo no me había percatado es cómo miembros de la policía o del ejército tienen la facultad de pedir documentos a los hombres en un escenario como el Transmilenio, elemento que en las mujeres no se hace tan presente o afecta. En una de las entrevistas se relata la siguiente experiencia:

Un día que iba tarde a la universidad, salí de la estación de Marly corriendo para alcanzar el semáforo. Cuando de la nada escucho que me dicen “joven venga para acá” volteo a mirar y era la gente del ejército, me pidieron la cédula, yo la entregué mirando el reloj con impaciencia y el señor que la tiene empieza a preguntarme cosas absurdas y no me deja ir porque para él mi actitud era sospechosa. Realmente no sé cuál era el rollo del man, me requisaron buscando quien sabe qué en mi mochila, y a mí fuera de la rabia ya me daba pena, la gente me miraba como si hubiera hecho algo malo. Finalmente me dejaron ir, pero no sé porque se empecinaron conmigo seguramente no les cuadró mi aspecto con barba descuidada, mochila, abrigo, bufanda y tenis rojos....⁹⁹

Un aspecto común, también fue como la totalidad de los hombres que entrevisté rechaza las agresiones que se han hecho contra algunas mujeres dentro del Transmilenio. Algunos señalan como es molesto para ellos que se generalice y que por los actos de unos pocos se

⁹⁷ Entrevista citada Daniel Sánchez.

⁹⁸ Entrevista citada Óscar torres.

⁹⁹ Entrevista citada Daniel Sánchez.

siembre un aire de desconfianza y de separación que incluso lleva a pensar a la secretaria de movilidad y de la mujer en separar a hombres y mujeres dentro de este sistema de transporte.

Rechazo completamente lo que ha pasado en Transmilenio, yo tengo mamá esposa e hija y de solo pensar que algo así les pase me pone mal. Pero tampoco me parece justo que uno a veces escuche comentarios de mujeres dentro de estos buses que digan que todos los hombres en el Transmilenio son así, creo que está mal generalizar.¹⁰⁰

Lo señalado por Ernesto me permite aclarar que la intención con el testimonio de los hombres y las mujeres frente a la concepción de lo que les puede causar temor e incomodidad en Transmilenio, no tiene la intención de generalizar o estereotipar las visiones y el comportamiento de todos los usuarios de este sistema de transporte. Estas experiencias compartidas sirven como puente para seguir analizando el escenario en el que las prácticas de escucha tienen lugar, en donde precisamente el acompañarse de un dispositivo móvil para escuchar música puede amortiguar el efecto de estas situaciones en los usuarios.

Para ir cerrando, quisiera señalar cómo durante las entrevistas dos jóvenes me compartían cómo ellos dentro de este sistema de transporte, se sintieron vulnerados cuando se han producido manifestaciones y enfrentamientos entre la policía y los usuarios, hechos que se producen porque las personas han reclamado mejor calidad en la prestación del servicio desde aproximadamente cuatro años. En el mes de Marzo de este año (2014) las protestas se incrementaron, presentándose varios disturbios y bloqueos por parte de los usuarios que reclamaban un mejor servicio en cuanto a la frecuencia de los buses en hora pico, la seguridad y las tarifas del sistema. Los escenarios de los enfrentamientos han sido el Portal de la 80, Suba, Américas, Tunal y Sur.¹⁰¹

Estando en el Portal de la 80 tuve que presenciar uno de los bloqueos en donde el ESMAD [Escuadrón Móvil Antidisturbios] llegó de la nada mandándonos gases lacrimógenos, por el simple hecho de exigir un servicio decente. Ahí mientras corría entre la gente se sentía la impotencia y la rabia al tratarnos así. Yo tenía que llegar temprano al trabajo, pero ahí también me dio miedo que por error me cogieran y me llevaran a la UPJ. Como por nada ellos deciden si se lo llevan a uno, varios muchachos los arrestaron sin motivo alguno. Son situaciones que por ejemplo a mí me tomaron de sorpresa porque yo ese día salí común y corriente y mira lo que pasó.¹⁰²

¹⁰⁰ Entrevista citada Ernesto Ortiz.

¹⁰¹ Para mayor información consultar:

<http://www.eltiempo.com/noticias/bloqueotransmilenio?q=&ttagname=bloqueo-transmilenio&pagina=1>

¹⁰² Entrevista citada Diego Contreras.

El sentido del miedo expuesto anteriormente, también se puede trasladar a situaciones no tan extremas como la relatada por Diego, pero igualmente cotidianas dentro de este sistema de transporte.

Cuando me robaron el celular en el Transmilenio fue por confiado, pensando que no me iba a pasar nada. Lo dejé muy a la vista y no me había dado cuenta de que había dos tipos medio mal encarados mirándome. Cuando iba a salir, por detrás sentí como un cuchillo, mientras el otro me dijo -deme el celular y no diga nada o le va mal viejo- yo me asusté resto porque ese día llevaba una plata de mi mamá, pero bueno el celular se recupera pero no estuvo bueno que me hubieran robado. Eso pasó antes de que hubiera auxiliares de policía en las estaciones como ahora, pero igual eso tampoco hace que uno no sea víctima de un robo. Ahora presto más atención y no soy tan fresco, por ejemplo, si voy a escuchar mi música elijo una lista de reproducción antes de subirme y la dejo sonar como venga.¹⁰³

Lo compartido en las entrevistas refleja cómo la espacialidad del sujeto y la espacialidad de su actuar en el mundo y de sus emociones, “ha traído el regreso al concepto de habitar debido a su capacidad para dar cuenta de la relación del sujeto con los lugares. Así, al concebir al sujeto espacialmente se reconoce que nuestro actuar en el mundo hace y modela los lugares y al mismo tiempo, deja en nosotros la marca de los lugares que habitamos” (Lindón, 2009:10).

Por otra parte, esas componentes afectivas y emocionales –que emergen en la práctica concreta y particular– tienen conexiones con construcciones subjetivas y socialmente construidas, como los imaginarios sociales, los imaginarios urbanos, los fantasmas y fantasías sociales, que regulan (Scribano, 2008), orientan y colonizan las prácticas y estados emocionales¹⁰⁴. De esta forma “estudiar las micro situaciones que ocurren en los espacios exteriores de la ciudad implica analizar las prácticas espaciales, los significados, la afectividad y las emociones que esos sujetos ponen en juego en cada instante” (Lindón, 2009:13).

Estos planteamientos me hacen pensar que probablemente estamos condicionados socialmente por una práctica que cada día se hace más frecuente dentro de estos sistemas de transporte. En donde se puede hacer creer a los oyentes que con estos dispositivos se tiene una potencial fuente de control de su entorno a través de la música, pero quizá a lo que

¹⁰³ Entrevista citada Juan Verjan.

¹⁰⁴ Consultar: Fantasmas y fantasías sociales: notas para un homenaje a Theodor Adorno desde argentina. Adrián Scribano, Revista sociológica de pensamiento crítico. Vol. 2 (2) 2008.

asistimos, es al cumplimiento de una convención social que nos exige que actuemos en estos escenarios a partir de nuevas realidades que definen nuestra relación con la misma, a partir del uso de estas tecnologías móviles que inundan la cotidianidad, naturalizando así elementos que antes eran ajenos a nosotros.

Por último es importante anotar cómo el cuerpo a partir de la experiencia sensitiva que se inscribe en este escenario, está permeado también por unas estrategias de borramiento e indiferencia frente a los otros. En donde el escuchar música durante los trayectos, se convierte en ese medio de soportabilidad social, de regulación de las sensaciones y esa “válvula de escape” para anular la cercanía con los demás, la impotencia, la soledad, el estrés, la incomodidad, la reconfiguración de ese momento y de los lugares transitados durante los trayectos a partir de una experiencia sonora privatizada que permite al oyente tener el control de una actividad que aunque parece ser la misma todos los días, cambia su matiz a partir de la elección que las personas tienen con este tipo de dispositivos móviles.

Conclusiones

Las prácticas de escucha más allá de responder a la manera en que los usuarios de Transmilenio acompañan sus trayectos a partir de una experiencia auditiva, también permitieron explorar, analizar e indagar cómo mi rutina personal se conectaba en muchos aspectos con la de otras personas que al igual que yo, compartimos este hábito en donde a partir de bandas sonoras distintas, tratamos de aminorar la rutinización de esta actividad, de aquello que a veces aburre, molesta y estresa momentáneamente cuando se hace uso de este sistema de transporte.

A su vez, las dimensiones que se abordaron en esta investigación, permitieron estudiar esta temática desde otras aristas, haciendo posible la conexión de varios elementos que en un principio no pensé relacionar y que pueden constituirse como un aporte de este trabajo. Más allá de enmarcarse dentro de una experiencia auditiva, las prácticas de escucha también se inscriben desde un componente espacial y sensorial, en donde la privatización del sonido en el espacio público, se convierte en un hábito dentro de Transmilenio que responde a diferentes estrategias de uso expuestas en el documento por parte de los oyentes.

Allí se evidenció, como las personas recrean una experiencia sonora diferente a partir de la tecnología, que posibilita la construcción de un espacio acústico más íntimo a su alrededor; elemento que se convierte en un aliado para filtrar, bloquear, aislar y resignificar el espacio transitado y las situaciones que se viven dentro de este medio de transporte.

En ese sentido, la experiencia auditiva se convierte en sinónimo de experiencia tecnológica, en la medida en que lo sonoro, permite reconfigurar los procesos de personalización que los usuarios de estas tecnologías crean para insertarse en el mundo social mientras se trasladan de un lugar otro. Convirtiendo a estos equipos no sólo en un dispositivo de moda sino en algo extremadamente personal, único e insustituible para el usuario por la relación que se establece más allá del objeto mismo a partir de su incorporación en la vida cotidiana.

Allí, por ejemplo, como se ilustró en el capítulo 1, las canciones contenidas en estos dispositivos móviles son las que determinan su identidad y lo diferencian de cualquier otro. Son un objeto emocional no solo por la relación establecida por el usuario, sino también porque son artefactos que alojan las emociones permitiendo “activarlas” cuando así lo desee

su propietario. Por ello estos equipos producen en quien los usa, una fuente de producción de sentido.

Desde una dimensión espacial, las prácticas de escucha fueron abordadas desde el Transmilenio, escenario que se define como un lugar dentro de la investigación, porque allí las personas que habitan este espacio cómo los trabajadores de Transmilenio, los músicos, vendedores ambulantes y auxiliares de policía que se encuentran en las estaciones y portales, consideran estos espacios como referentes de su cotidianidad. A su vez, los usuarios frecuentes también asocian a este lugar como un sitio al que llegar, un destino habitual. Por tanto, este sistema de transporte no entra en la clasificación de no lugar debido a la vida cotidiana y recurrente que se origina y transcurre en él.

De igual manera, la experiencia auditiva ligada a lo urbano que se exploró desde esta dimensión, permitió exponer las diferentes formas en que los oyentes re-creaban sus trayectos a partir de la relación que ellos tenían con estos reproductores de música y el vínculo que se establece con el espacio que se recorre a través del sonido.

Desde los estudios culturales considero que el análisis de la dimensión espacial, permitió evidenciar cómo los oyentes generan una subjetividad sonoro-espacial a partir del uso de estas tecnologías del sonido, permitiéndoles intervenir y resemantizar los espacios por los que transitan a partir de una experiencia sonora privatizada dentro del espacio público. En donde la capacidad de control de la experiencia auditiva por parte del oyente, es lo que permite que ese lugar tan frecuentemente visitado cambie su cotidiano y rutinario matiz a partir de la relación que se establece entre la música, los dispositivos móviles y el espacio que se recorre habitualmente.

De esta forma tiempos, espacios y recorridos adquieren con estos dispositivos móviles la posibilidad de llevar el espacio privado, y los gustos musicales de los oyentes a los trayectos de la cotidianidad. Allí, los componentes que definen las prácticas de escucha desde una dimensión espacial, teniendo en cuenta las entrevistas y observaciones realizadas, pasan por elementos cómo: la forma en la que se accede a la música, las estrategias que los usuarios tienen para conectarse, los recuerdos y experiencias que traen las canciones que escuchan, el tratar de ocupar el tiempo entre los trayectos, el crear experiencias cinematográficas a partir

del sonido, el filtrar el sonido del exterior con el uso de los auriculares y privatizar el espacio público a partir de la experiencia auditiva que se elija.

Desde la dimensión sensorial y corporal se puede concluir que las prácticas de escucha también pueden ser analizadas a partir de una exploración a través del cuerpo, en donde varias significaciones sensoriales intervienen en la incorporación de esta actividad dentro del marco de la vida cotidiana. Allí, se abordó cómo la práctica de escuchar música en el transporte público de la ciudad, y el usar la tecnología para tal fin, también puede asociarse una técnica del cuerpo que es aprendida, asumida y aceptada socialmente.

Dicha técnica del cuerpo puede ir asociada al análisis de cómo la privatización del sonido en el espacio público fue el resultado de la confluencia de condiciones sociales, culturales, históricas, y científicas, que enmarcan el nacimiento, evolución y transformación de los primeros sistemas de grabación, reproducción y transmisión sonora, que se convirtieron en los predecesores de las tecnologías del sonido, que hoy acompañan la experiencia auditiva de los usuarios como los celulares, iPod, etc.

En relación a este tema, el uso de los audífonos (que podría entenderse como técnica del cuerpo en la investigación), ya representa un ajuste del cuerpo, de los oídos, principalmente, a que sean “invadidos” por otro entorno acústico alterando la capacidad auditiva de los oyentes y, por tanto, su capacidad sensorial y sonora frente al entorno en el que se encuentran.

En este sentido, la actividad de escuchar música durante los trayectos también se estructura a partir de un borramiento del cuerpo, en una simbolización particular de sus usos que se traduce por el distanciamiento con los demás que se potencializa cuando el usuario de este sistema de transporte tiene una banda sonora personalizada acompañándole. Las experiencias relatadas a lo largo del documento, evidencian cómo en la cotidianidad de los trayectos, sus usuarios están guiados por una red de hábitos que borran la evidencia del cuerpo, en donde las interacciones se siguen produciendo protegidas por el borramiento ritualizado de las manifestaciones corporales como el mirar o tocar al otro.

Dicho borramiento del cuerpo, tiene estrecha relación con los planteamientos que se hacían para analizar la incorporación de estas tecnologías como mecanismos de soportabilidad social dentro de Transmilenio. Mecanismos, que se estructuran alrededor de un conjunto de prácticas que se orientan a la evitación sistemática del conflicto social. Por tanto, el uso de estos dispositivos móviles se convertiría en un medio para evitar situaciones conflictivas que en este caso, se sustentarían a partir de la espera, la impotencia, el estrés, la aglomeración de personas, el contacto no deseado con el otro, etc.

En relación a esta dimensión, también se abordó cómo la experiencia en tránsito de las personas entrevistadas, está atravesada por un componente en donde el miedo y la espacialidad de su actuar dentro de este escenario y de sus emociones, da cuenta de la relación que el oyente tiene con los lugares. Así, al concebir al sujeto espacialmente se reconoce que nuestro actuar en el mundo hace y modela los lugares y, al mismo tiempo, deja en nosotros la marca de los lugares que habitamos.

Por tanto la exploración que se hace sobre la dimensión corporal y sonora en la investigación, puede constituir un aporte a los estudios culturales en la medida en que aquí, el sonido se redefine como una experiencia del cuerpo. Resultado de un proceso activo de aprendizaje, en donde el sonido al hacer parte de una práctica como la que se trabaja aquí, se inscribe dentro de una colonización de espacios urbanos generando una redefinición de los significados y de la experiencia, en relación a la forma en que los individuos privatizan el espacio social no solamente desde su experiencia auditiva, sino sensorial y corporal.

Para finalizar, quisiera anotar que esta investigación, queda abierta e invita a que se desarrollen otros elementos en donde escenarios públicos como Transmilenio entre otros, permiten elaborar exploraciones de lugar, identidad y tensiones que se entretajan al hablar de los espacios que constituyen el “alma” de las ciudades. En donde estos sistemas de transporte masivo, también pueden ser un claro reflejo de cómo se distribuyen y se conciben las ciudades para sus habitantes en términos de movilidad, estructura, formas de vida, planeación, distribución de recursos, etc. De igual manera, este documento puede ser un puente para que en trabajos futuros en relación a estos temas, se puedan encontrar similitudes o diferencias en cuanto a las experiencias relatadas entre un Transmilenio o un sistema de metro de cualquier ciudad, donde las prácticas de escucha también se hacen presentes.

A su vez, es importante resaltar que aunque Transmilenio transporta una gran cantidad de personas, el transporte público de la ciudad abarca otros medios como los buses convencionales, los taxis, los autos, las motos, las bicicletas, que aquí no se abordaron por razones de especificidad del objeto de estudio, pero que también podrían considerarse como elementos valiosos para ahondar en temas más amplios que analicen la movilidad en una ciudad como Bogotá.

La investigación se inscribió dentro de un escenario específico como Transmilenio, pero esta exploración puede dar cabida a otras investigaciones que quisieran abordar el tema de la tecnología y la espacialidad en otros contextos. Aunque aquí se prestó especial interés a la experiencia auditiva de las personas con sus dispositivos móviles, no se desconoce que el incremento del uso de la tecnología en este sistema de transporte, también se facilita por el uso de otras aplicaciones en donde la gente chatea con otros (WhatsApp) y hace uso frecuente de redes sociales como Facebook y Twitter.

En ese sentido, las dimensiones exploradas en este documento (tecnológica, espacial, sensorial) también podrían ser analizadas desde otros escenarios en donde los dispositivos móviles se convierten en ese “mediador” de muchas de las actividades que se pueden realizar comúnmente, abarcando no sólo la dimensión sonora si no otras en donde se involucren diferentes elementos de estudio. El análisis de la dimensión sonora en la tesis, permitió evidenciar cómo el consumo de sonidos mediados tecnológicamente, ha representado una forma cada vez más relevante de re-articular las formas en las que los oyentes reclaman un territorio sonoro móvil, a través de una especie de “compuerta sensorial” que les permite filtrar los sonidos que no les interesan y crear el paisaje sonoro que más le satisface, dejando de lado así la aparente pasividad de un sentido como el oído que se convierte en ese vehículo que a través de la música (en este caso), propicia un encuentro íntimo y singular del ser.

Referencias Citadas

- Adell, Joan-Elies. 2008. "Músicas portátiles: Tecnología y evolución del consumo musical". En: Miguel de Aguilera (ed.) *Comunicación y Música II Tecnología y audiencias*. Pp. 27-75. Barcelona: El ciervo.
- Ahmed, Sarah. 2004. *The Cultural Politics of Emotion*. Edimburgo: Edinburgh University Press.
- Andrés, Ramón. 2008. *El mundo en el oído. El nacimiento de la música en la cultura*. Barcelona: Acantilado.
- Augé Marc. 1987. *El viajero subterráneo: un etnólogo en el metro*. Barcelona: Gedisa.
- _____. 1993. *Los "no lugares" espacios del anonimato. Una antropología de la sobremodernidad*. Barcelona: Gedisa.
- _____. 2002. *El viajero subterráneo: un etnólogo en el metro*. Barcelona: Gedisa.
- _____. 2010. *El metro revisitado. El viajero subterráneo veinte años después*. Barcelona: Paidós.
- Bauman, Zygmunt. 2007. *Miedo líquido, la sociedad contemporánea y sus temores*. Barcelona: Paidós.
- Blichfeldt, Mathilde. 2004. "Branding Identity with Apple's iPod. Constructing Meaning and Identity in a Consumption Culture by using Technological Equipment". Tesis. Faculty of Social Science. University of Oslo. Norway.
- Bodei, Remo. 2013. *La vida de las cosas*. Buenos Aires: Amorrortu.
- Bull, Michael. 2000. *Sounding Out the City: Personal Stereos and the management of everyday life*. Oxford (UK): Berg.
- _____. 2008. *Sound moves: iPod culture and urban experience*. New York: Routledge.
- _____. 2010. iPod: un mundo sonoro personalizado para sus consumidores. *Revista Comunicar*. (34): 55-63.
- Bruce Bégout. 2009. La potencia discreta de lo cotidiano. *Persona y sociedad* (23):9-20.
- Castells, Manuel y otros. 2007. *Comunicación móvil y sociedad, una perspectiva global*. México. Ariel/ Fundación Telefónica.
- Cedeño, Martha. 2009. Ciudad y vida urbana: un esbozo teórico. *Periferia*. (10): 1-27.
- Cortázar, Julio. 1994. *Cuentos completos*. Buenos Aires: Alfaguara.

- Cruz, Octavio. 2007. "El trabajo de campo como descubrimiento y creación". En: María Cecilia de Souza (ed.), *Investigación social. Teoría, método y creatividad*. Pp. 41-52. Buenos Aires: Lugar Editorial.
- Chambers, Ian. 1995. *Migración, cultura, identidad*. Buenos Aires: Amorrortu.
- De Gay Paul y Hall Stuart. 1997. *Doing cultural studies. The story of the Sony Walkman*. London: Sage publications.
- Delgado, Manuel. 2006. "Tránsitos. Espacio público y masas corpóreas". En: Andrés Ortiz (ed.), *La interpretación del mundo. Cuestiones para el tercer milenio*. Pp. 113-13. Barcelona: Anthrophos.
- Droumeva Milena y Andrisani Vincent. 2009. Toward a Cultural Phenomenology of Mediated Aural Practices. *Interference* (1): 1-16.
- Dusek, Val. 2007. *Philosophy of Technology. An Introduction*. Oxford: Blackwell.
- Erazo, Edgar. 2006. "Las mediaciones tecnológicas en los procesos de subjetivación juvenil. Interacciones en Pereira y Dosquebradas". Tesis Doctoral. Doctorado en ciencias sociales, niñez y juventud. Universidad de Manizales.
- Ferraris, Maurizio. 2007. *En ¿Dónde estás? Ontología del teléfono móvil*. Barcelona: Marbot.
- Firth, Alan. 2010. Etnometodología. Discurso y sociedad. (3): 597-614.
- Fortuna, Carlos. 2009. La ciudad de los sonidos. Una heurística de la sensibilidad en los paisajes urbanos contemporáneos. *Cuadernos de Antropología Social* (30): 39-58.
- Fouce, Héctor. 2009. *Prácticas emergentes y nuevas tecnologías: el caso de la música digital en España*. Madrid: Fundación alternativas.
- Fuentes, Alejandra. 1990. Harold Garfinkel: la etnometodología. *Revista de sociología Facultad de ciencias sociales, Universidad de Chile*. (5): 115-127.
- Gallo, Ruben. 2009. Meditaciones sobre el iPod. *Letras libres*. (8): 18-21.
- Garfinkel, Harold. 2006. *Estudios en etnometodología*. Barcelona: Anthropos.
- Giddens, Anthony. 1995. *Modernidad e identidad del yo el yo y la sociedad en la época contemporánea*. Barcelona: Península.
- Goffman, Erving. 1979. *Relaciones en público microestudios del orden público*. Madrid: Alianza editorial.

_____.1989. *La presentación de la persona en la vida cotidiana*. Buenos Aires: Amorrortu.

Goggins, Gerard. 2006. *Cellphone Culture, Mobile Technology in Everyday Life*. London (UK): Routledge.

Hesmondhalgh, David. 2008. Towards a Critical Understanding of Music, Emotion and Self-identity. *Consumption Markets & Culture* (4): 329-343.

Jankélévitch Vladimir. 2005. *Forgiveness*. Chicago: University of Chicago Press.

Javeau Claude. 2003. *La Société au jour le jour. Écrits sur la vie quotidienne*. Bruxelles: La Lettre volée.

Jiang Hui. 2011. Young People's Adoption and Consumption of a Cultural Commodity iPhone. *Electronic MSc Dissertation Series*. (51): 1-43.

Joseph Isaac. 1999. *Erving Goffman y la microsociología*. Barcelona: Gedisa.

Kahney, Leander. 2005. *The cult of iPod*. San Francisco: No starch press.

Le Breton, David. 2002. *Antropología del cuerpo y la modernidad*. Buenos Aires: Ediciones Nueva visión.

_____. 2007. *El sabor del mundo. Una antropología de los sentidos*. Buenos Aires: Nueva Visión.

Lindón, Alicia. 2000. "Del campo de la vida cotidiana y su espacio temporalidad (una presentación)". En: Alicia Lindón (cord), *La vida cotidiana su espacio- temporalidad*. Pp. 7-18. Barcelona: Anthropos.

_____. 2009. La construcción socio espacial de la ciudad: el sujeto cuerpo y el sujeto sentimiento. *Cuerpo, emociones y sociedad*. (1): 6-20.

Mauss, Marcel. 1975. *Sociología y Antropología*. Madrid: Editorial Tecnos.

Merleau-Ponty, Maurice. 1975. *Fenomenología de la percepción*. México: Fondo de cultura económica.

O'Hara, Kenton y Brown, Barry. 2006. Consuming Music Together: Introduction and Overview, en Consuming Music Together. *Social and Collaborative Aspects of Music Consumption Technologies*. (35): 7-22.

Park, Robert. 1984. The city: suggestions for the investigation of human behavior in the urban environment. *The American Journey of sociology*. (20): 577- 612.

- Pelinsky, Ramón. 2009. El oído alerta: modos de escuchar el entorno sonoro. *En: http://cvc.cervantes.es/artes/paisajes_sonoros/p_sonoros01/pelinski/pelinski_01.htm (06/05/14).*
- Perry, Mark. 2001. Dealing with Mobility: Understanding Access Anytime Anywhere. *Transactions on Computer Human Interaction.* (4): 323-347.
- Sabido, Olga. 2007. *George Simmel. Una revisión contemporánea.* México: Anthropos UAM-Azcapotzalco.
- Sanabria Fabián (comp). 2011. *Vínculos virtuales.* Bogotá: Universidad Nacional de Colombia, Facultad de ciencias humanas.
- Scribano, Adrián. 2010. “Primero hay que saber sufrir...!!! Hacia una sociología de la “espera” como mecanismo de soportabilidad social”. *En: Scribano, A. y Lisdero, P. (comp.), Sensibilidades en juego: Miradas múltiples desde los estudios sociales de los cuerpos y las emociones.* Pp. 169-192. Buenos Aires: Conicet.
- _____. 2007. “¡Vete tristeza... viene con pereza y no me deja pensar!... hacia una sociología del sentimiento de impotencia”. *En: Scribano, Adrian. (Comp.), Contigo Aprendí...Estudios Sociales de las Emociones.* Pp. 21-42. Córdoba, Argentina: Centro de Estudios Avanzados: Universidad Nacional de Córdoba.
- _____. 2012. Sociología de los cuerpos/emociones. *Revista Latinoamericana de Estudios sobre Cuerpos, Emociones y Sociedad.* (10): 93-113.
- Sennett, Richard. 1978. *El declive del hombre público.* Barcelona: Península.
- Simmel, Georg. 1986. *Sociología. Estudios sobre las formas de socialización.* Madrid: Alianza.
- _____. 2003. *Filosofía del dinero.* Granada: Comares.
- Simun, Miriam. 2009. My Music, My World: Using the Mp3 Player to shape experience in London. *New Media & Society.* (11): 921-941.
- Sterne Jonnathan. 2003. *The audible past: cultural origins of sound Reproduction.* Duke: University Press.
- Thibaud, Jean-Paul. 2003. “The sonic composition of the city”. *En: Bull Michael (ed.), The Auditory Culture Reader.* Pp. 329-341. Amsterdam: Berg Publishers.

- Tijoux, María Emilia. 2013. “El cuerpo en la sociología. Panel cuerpos y emociones en las ciencias sociales latinoamericanas: hacia una epistemología política de los estudios sociales”. Congreso ALAS CHILE. Santiago de Chile Septiembre 29 Octubre 4 de 2013.
- Turkle, Sherry. 2006. *Sensorium. Embodied Experience, Technology and Contemporary Art*. Cambridge: MA. Mit press.
- Uribe, María Teresa. 1993. “Los materiales de la memoria” En: La investigación cualitativa. Módulo 5 Curso de Especialización en la modalidad a distancia sobre investigación en las Ciencias Sociales ICFES – INER. pp. 15-77.
- Virilio, Paul. 1997. *El ciber mundo, la política de lo peor*. Madrid: Teorema.
- Williams, Andrew. 2007. *Portable Music & Its Functions*. New York: Peter Lang Publishing.
- Wittkower, Dylan. 2011. *iPod and Philosophy: Icon of an Epoch*. New York: Carus publishing company.