

ELS ESPAIS DE TRÀNSIT INDICADORS DEL METABOLISME DE LA CIUTAT ACTUAL

Isabel Pellicer Cardona

Estudiant de Doctorat
pellicer.isabel@gmail.com

Jesús Rojas Arredondo

Professor Associat. Universitat Autònoma de Barcelona
jrojas@uoc.edu

Departament de Psicologia Social. Facultat de Psicologia.
 Edifici B - Campus UAB - Despatx B5/032, 08193 Bellaterra (Cerdanyola del Vallès).
 Telèfon + 34 935814454
 Fax + 34 935812125

Pep Vivas - Elias

Professor propi
pvivasi@uoc.edu

Estudis de Psicologia i Ciències de l'Educació. Universitat Oberta de Catalunya
 Rambla del Poble Nou, 156. 08018 Barcelona.
 Telèfon. + 34 933263891
 Fax. + 34 933568822

Paraules Clau: Espais de trànsit, ciutat, tecnologia, mobilitat

Key words: Transit-spaces, city, technology, mobility.

Resum

La Els múltiples desplaçaments de persones, informació i mercaderies són els que defineixen l'època en la que ens trobem, una època altament tecnològica, dinàmica i, per alguns autors com Bauman (2007) o Sennet (2006) governada per una sensació d'incertesa vers el futur.

Les possibilitats que el ràpid desenvolupament tecnològic posa en joc, implica noves lògiques, que difuminen les tradicionals fronteres d'espai i temps, convertint-ho tot en immediat, instantani i pròxim. És en aquesta situació on prenen força les inèrcies pròpies del predomini de fluxos i de la multiplicació de les interconnexions, que caracteritzen la societat de la informació i la comunicació (Castells, 1996, 1998).

En consonància, les ciutats estan immerses en una intensa transformació per a adaptar-se als nous reptes i donar resposta a les noves ànsies i necessitats socials i econòmiques. La ciutat es redefineix per adequar-se i possibilitar els nous ritmes i estils de vida, doncs la societat és relacionada amb l'espai urbà d'una determinada manera, mentre que l'espai facilita un cert tipus de relació. Per nosaltres és en aquesta relació bidireccional on la ciutat pren forma i significació.

Alguns autors com Shelly & Urry (2006) ens parlen del nou paradigma de la mobilitat segons el que les noves formes de vida serien regides per aquests constants trànsits de fluxos, tant de informacions o dades, com de persones o de mercaderies. Trobem en les ciutats múltiples espais que faciliten el trànsit de persones. Els espais de trànsit, han catalitzat les necessitats de mobilitat i han facilitat que es produeixin fets com la descentralització, la transformació del territori, la reducció de la percepció de les distàncies, etc.

Els espais de trànsit, segons Vivas, Pellicer i López (2008), són emplaçaments urbans que faciliten els desplaçaments i la connexió entre diferents llocs, espais contemporanis que guarden coherència amb la mobilitat. Espais que han anat adquirint rellevància dins el context urbà i no només en són els vertebradors de les ciutats, sinó que també en són icones i indicadors de la seva potència. Alguns exemples d'aquests espais en són les andanes, els vestíbuls i els intercanviadors de trens i metros,

aeroports, autopistes, àrees de serveis, algunes cadenes d'hotels i diversos vehicles com el tren, el metro, l'avió...

Aquests espais s'han convertit en uns espais vitals en l'articulació de la xarxa urbana i social, uns espais en els que es posen de manifest característiques de la societat actual, com la mobilitat, l'homogeneïtzació, la vigilància, la globalització, l'anonimat... i que tenen conseqüències importants en l'organització i planificació de la ciutat.

El nostre treball gira entorn d'aquests espais, els espais de trànsit, uns espais emblemàtics de la societat i la ciutat actual. Mitjançant la realització d'una etnografia urbana, hem observat la Barcelona actual i la seva transformació des del seu metro, un gran eix de mobilitat urbana, amb la finalitat d'entendre la ciutat i els seus usuaris/es.

Amb el nostre treball volem oferir respostes a com es viu i es transforma la ciutat, alhora que volem mostrar alguns aspectes relacionats amb els dispositius de control i tecnològics, la forma de practicar i relacionar-se amb els espais urbans emergents, la incidència dels espais de trànsit en els processos de transformació de ciutats, entre altres aspectes.

Abstract

The important amount of people's journeys, information and objects, explains at the present time, a dynamic and technologic time. For some authors such as Bauman (2007) or Sennet (2006), this time is guided by the sensation of the uncertainty towards the future.

The possibilities that fast development of new technologies imply new logics which stump the traditional borders of space and time, transforms everything into immediate, instantaneous and near. In this context appears a predominance of flows and multiplication of the interconnections, which characterize the society of the information and the communication (Castells, 1996, 1998).

The cities are changing to adapt themselves to the new social, economic and politic demands. The city reinvents itself in order to adapt at modern, both time and ways of life. The society and the urban space have a bidirectional relation, and it is in that relationship where the city takes form and meaning.

According to Urry (2007) "the mobility paradigm" explains the constant exchanges and journeys (of people, ideas, objects and information) which guides towards new ways of living and relationships. In this way, in today's city we find urban places which facilitates people's journeys and the transformation of the urban space, the reduction of the perception of the distances or the decentralisation of the city, etc. Transit-spaces catalyse the necessities of the mobility.

Transit-spaces, for Vivas, Pellicer and López (2008) are urban spaces designed to facilitate people's journeys and mobility; they are contemporaries spaces and built through an ongoing process of multiple complex and changing interactions.

They are places that have assumed huge relevance and upon which the modern urban network is sustained, and at the same time, inform about the power of the city.

Within a range of different transit spaces we find: underground train, train platforms, connecting passageways, airports, motorways, service stations, some hotel chains and different vehicles.

These spaces are vital in connecting the urban and social network. In them are revealed the common determinations of modern society. Characteristics such as mobility, homogenisation, anonymity, vigilance, globalisation, acceleration... are present in these spaces. These characteristics produce important effects in the organization and design of the city.

Our attention will focus on these spaces: transit-spaces. These places are becoming spacial and architectural points of reference, and they claim a central role through their design as identifying elements

of modern cities and society. Our proposal for the investigation of urban spaces is the urban ethnography. With this technique we research about Barcelona and its transformation. The space selected is the Barcelona underground train systems, a vast network of urban mobility. Focusing our analysis on Barcelona underground we are responding to the fact that they are a privileged viewing point to observe contemporary urban life, city and citizens.

With our work we want to offer answers to ways of living and changing the city, and at the same time, we want to explain some aspects regarding the control practices and technologic possibilities, the form of practice these spaces and the effects of these spaces in the transformation of the city, for example.

1. Introducció

1.1 Plantejament de sortida

La societat actual s'ha definit a través d'adjectius que ressalten el moviment i els intercanvis de tot tipus, adjectius com líquida (Bauman, 1999), movedissa (Delgado, 2007), inestable (Sennet, 2006) i una llarga llista d'apel·latius, que fan referència al constant anar i venir dels ciutadans. Els desplaçaments (de persones, informació i mercaderies) i la interconnexió, que experimenten les ciutats i els ciutadans, són les principals característiques de l'època en la que ens trobem, alhora que posen de manifest el caràcter tecnològic i mòbil de la quotidianitat.

Ens trobem amb uns ciutadans que cada dia estan més connectats a diverses xarxes mitjançant un conjunt d'artefactes tecnològics que els permeten estar permanentment disponibles, localitzables i informats, oferint-los més mobilitat. Les noves formes d'organització i les dinàmiques associades a la tecnologia accentuen valors com la capacitat d'adaptar-se, la flexibilització i la mobilitat per part de persones, col·lectius i empreses, fet que provoca una certa incertesa vers el futur immediat (Bauman, 2007). Els canvis es succeeixen d'una manera ràpida i implacable, en una societat en la que la necessitat d'adaptar-se i reciclar-se és primordial per no caure en l'exclusió i la inadaptació.

Fenòmens com la globalització prenen un paper protagonista explotant al màxim les possibilitats que el ràpid desenvolupament tecnològic posa en joc. Unes possibilitats que impliquen noves lògiques que difuminen les tradicionals fronteres d'espai i temps, convertint-ho tot en immediat, instantani i pròxim.

És en aquest context, on prenen força les inèrcies pròpies del predomini de fluxos i de la multiplicació de les interconnexions. El constant trànsit de fluxos de tot tipus és el que regeix les noves formes de vida. Urry (2007) parant atenció al constant moviment formula el paradigma de la mobilitat, un paradigma que parla de les connexions entre els múltiples tipus d'*entitats circulans* (dades, materials i persones) tant físicament com virtualment i les necessitats de relació associades aquest moviment. Aquest paradigma es centra en les noves formes de viure i relació entre els ciutadans i les distàncies que és traspassen quotidianament. Les relacions entre les persones i els grups socials, ja no es regeixen principalment per la proximitat, les noves formes de '*presència imaginada*' (mitjançada per la comunicació, la virtualitat i la nova percepció de les distàncies) potencia la mobilitat. Fent que en la societat actual s'accentuï més la mobilitat i la flexibilitat de la població o dels territoriants¹ (Muñoz, 2008) que contínuament és desplacen i habiten diferents espais.

La mobilitat de la que parlem s'impregna en tots els aspectes de la vida social, de la mateixa manera que la tecnologia, és fon en els ciutadans i les ciutats, potenciant-ne encara més el caràcter mòbil i tecnològic, tant de les persones com de les ciutats del present.

En consonància amb aquesta mobilitat, la ciutat que ens trobem és més viva i dinàmica que mai. És una ciutat que dona cabuda als trànsits per adequar-se i possibilitar els nous ritmes i estils de vida, doncs la

¹ Seguint la proposta de Muñoz (2008:38) 'El territoriant, ..., es defineix com a territoriant entre llocs i no com a habitant d'un lloc i constitueix el prototip d'habitant de la ciutat postindustrial.' Amb aquest terme volem posar èmfasi al fet que una mateixa persona és usuària i visitant de diferents lloc de manera habitual.

societat és relacionada amb l'espai urbà d'una determinada manera, i és en aquesta relació on la ciutat pren forma i significació.

La nostra proposta passa per destacar com es posen de manifest aquests processos que hem esmentat a partir de com prenen forma les ciutats actuals, essencialment fixant-nos en el que passa en les estructures urbanes que permeten i potencien la mobilitat, els espais de trànsit.

1.2 Sobre la nostra investigació. Els paisatges del moviment

Fruit d'aquesta necessitat de mobilitat que acabem d'esmentar, adquireixen importància *els espais de trànsit* (ET). Nosaltres sostenim que aquests espais urbans, que han estat pensats i dissenyats per a facilitar els desplaçaments, són uns aparadors privilegiats per entendre com es construeix i viu la ciutat actual, ja que en ells es materialitza la interconnexió el moviment i la tecnologia. Aquests espais són emplaçaments urbans que permeten i potencien la mobilitat, espais que connecten diversos punts de la ciutat alhora que ens aporten molta informació sobre aquesta i els seus ciutadans.

La investigació que duem a terme presta atenció a que passa i com són els ET, els paisatges del moviment. Uns espais que faciliten els diversos desplaçaments que es produeixen quotidianament en les ciutats i ens mostren com viu la societat actual, com batega la ciutat, ja que, com hem corroborat fins el moment, en els ET podem observar de manera privilegiada, les pors i les modes, els estils de vida i certes tendències que ens afecten com a societat, doncs en aquests espais els canvis es succeeixen de manera immediata.

L'objectiu que ens hem plantejat és fer un anàlisi d'aquests espais que cada dia tenen més importància en l'articulació social i urbana. Amb aquesta investigació pretenem mostrar que els espais de trànsit no només impliquen trajectes sinó que també ens parlen sobre com construïm i vivim les ciutats actuals. Considerem que centrant l'anàlisi en els espais de trànsit, ens aproximem a la societat que els construeix, alhora que construïm una nova lectura del fenomen urbà.

Per fer aquesta lectura estem treballant amb les eines que ens ofereix la metodologia qualitativa, doncs aquesta metodologia ens permet aproximar-nos al que volem observar d'una manera no intrusiva i flexible, capaç de donar cabuda a l'allò inesperat, el indeterminat de la ciutat. Així, doncs amb una mirada oberta i escrutadora, estem realitzant des del 2006, una investigació etnogràfica, de tipus etnografia urbana², en un gran eix de mobilitat, un ET que està patint una constant transformació, que s'actualitza de manera permanent: la xarxa del metro de Barcelona, un escenari que considerem idoni per als nostres propòsits.

En l'elecció de les tècniques de recollida de dades s'ha tingut en consideració que la realitat urbana "implica una lògica que obliga a topografies mòbils", com apunta Delgado (2002: 5). Urry (2007) també adverteix que, dins de l'etnografia urbana, el investigador en el nou paradigma de la mobilitat ha de proveir-se de tècniques que necessàriament han de formar part del moviment. Per tant, s'ha proposat fer l'estudi des del moviment, per no afectar-ne els fluxos que el formen i alhora formar-ne part.

Nosaltres hem pretès ser sensibles a aquestes necessitats a través de l'elecció de les tècniques de *la deriva*³, que està en sintonia amb el moviment, i *l'observació participant*⁴ que no l'obstaculitza. Mitjançant les possibilitats d'aquestes tècniques de recollida de dades volem abraçar per una banda el que ens diu el

² La principal característica d'aquest tipus d'etnografia és l'escenari on es realitza, que marca certes consideracions a tenir en compte. Per més informació veure Delgado (1999, 2002).

³ La deriva és una tècnica de recollida de informació específica del context urbà, és una mena d'observació participant, en el que enlloc de plantejar que es vol observar, es planteja on es vol observar. Amb aquesta tècnica de recollida de dades es deixa que les sol·licituds del terreny guiïn les passes del investigador, com en l'observació flotant de Pétonnet (1982) el investigador es manté a l'aguait dels estímuls, intentant mitjançant aquesta tècnica captar la informació que emet la ciutat. Més informació Debord (1958), Vivas i Vidal (2006) i Rojas (2006).

⁴ L'observació participant és la principal tècnica de recollida de informació de l'etnografia. La seva principal característica és que garanteix l'accés al significat que els actors construeixen i assignen al seu món, mentre es comparteixen diverses experiències. Per obtenir-ne informació veure per exemple Platt (1982).

propi espai seleccionat (els discursos que hi afloren, que captem amb les derives) i com la gent el construeix i viu (mitjançant l'observació participant).

Les dades trobades fins el moment ens animen a continuar observant el que passa en aquests espais, doncs fruit de la seva gran aflluència i de la seva importància, per al funcionament quotidià de les ciutats, és capdavanter en les innovacions tecnològiques i en adaptar-se als canvis d'hàbits o noves necessitats dels ciutadans.

2. Els espais de trànsit. Què són?

Els ET són nodes d'interconnexió que faciliten els desplaçaments entre diferents llocs, espais urbans contemporanis que guarden coherència amb la mobilitat social, espais construïts per múltiples interaccions complexes i canviants, emplaçaments en els que diversos anònims conflueixen durant un temps de trajecte. Alguns exemples d'aquests espais en són les andanes, els vestíbuls i els intercanviadors de trens i metros, aeroports, autopistes, àrees de serveis, algunes cadenes d'hotels, diversos vehicles com el tren, el metro, l'avió...

Sostenim que en aquests espais es posen de manifest les principals característiques de la societat actual, doncs característiques com la mobilitat, l'homogeneïtzació, l'anonimat, la vigilància, la globalització, l'acceleració, ... estan presents en ells.

Aquests emplaçaments van ser presentats per Augé (1993) com a 'no llocs'. Aquest autor els va considerar com a llocs mancats de relació, d'identitat i història... espais definits a partir de les absències i mancances en oposició al que tradicionalment s'entenia com a lloc. Nosaltres ens referim a ells a partir de les múltiples pràctiques que s'hi realitzen. Els volem observar des d'una mirada que recupera les propostes de Duvignaud (1977) i De Certeau (1980) que han associat aquests espais a recorreguts i interseccions. Preferim considerar-los com a espais de juxtaposició i trobada, pròxims a la proposta de les heterotopies⁵ de Foucault (1967). Nosaltres els entenem com una suma de discursos i pràctiques socials, que alhora que els construeixen, ens expliquen com utilitzem i practiquem els espais urbans.

Dins el context urbà, els ET han anat adquirint rellevància i no només són els vertebradors de les ciutats, sinó que també s'han transformat en icones i indicadors de la seva potència, ja que mitjançant aquests espais es projecta una imatge de progrés, modernitat i de ciutat sostenible. Sheller and Urry (2006) citant a Burgess (1925) esmenten la importància dels desplaçaments com a indicadors del metabolisme de les ciutats, una metàfora que nosaltres apliquem als ET. Creiem que els ET ens indiquen el metabolisme de la ciutat. Entenent-los com el conjunt de reaccions que tenen lloc dins d'un organisme per mantenir-lo en vida, processos que permeten a les ciutats, seguint amb la metàfora, créixer, mantenir les seves estructures i articulacions vitals, i respondre al seu medi. Aspectes que en els propers apartats aniran apareixent.

3. El paper dels espais de trànsit en la ciutat actual i el seu entorn

Històricament la ciutat s'ha considerat fruit del mestissatge entre les persones que hi habiten i hi treballen, les normes cíviques i de comportament i les lleis que les regeixen. Actualment la ciutat ha sobrepassat els seus límits geogràfics, està relacionada i comunicada amb altres indrets que s'estenen molt més enllà de les seves fronteres físiques, rebent influències econòmiques, culturals i polítiques de zones geogràficament distants. Aquesta ciutat actual, la ciutat postmoderna (Amendola, 1997), està repleta de nodes que la connecten i li permeten la interrelació amb espais diversos i allunyats, facilitant la mobilitat que la societat o el mercat econòmic reclama. Alguns d'aquests nodes que la connecten, permeten la mobilitat dels territoriants alhora que ens mostren com en les ciutats actuals prenen forma els somnis, els desitjos, les modes i les pors de les persones que hi transiten. Uns somnis, desitjos i pors que fa que les ciutats es transformin, convertint-se en una barreja de funcions i formes que els donen resposta.

⁵ Les heterotopies, segons Foucault, són emplaçaments localitzables a pesar d'estar fora de tots els llocs, uns espais que concebuts en el si de la societat com una mena de contra_emplaçament representaven tots els altres indrets que és possible trobar en la societat.

La ciutat, s'ha transformat en *la ciutat dels trajectes*, ja que el volum de mobilitat és cada vegada més important. Virilio (1999) la presenta com al lloc dels trajectes, uns trajectes que diàriament donen vida a la ciutat, i la permeten funcionar amb normalitat. No només hi ha un major nombre de persones i dades que es desplacen sinó que també ha augmentat el nombre de desplaçaments per persona, fet que és produïx no només a causa de *la mobilitat obligada* (estudis o treball) sinó també a causa de *la mobilitat vinculada al oci o consum*. En la mateixa línia autors com Deleuze i Guatari (1994) ens parlen de la ciutat com un correlatiu de la ruta, definida per entrades i sortides, per les que diversos fluxos circulen de dins a fora i a la inversa.

L'estructura de la ciutat també ha patit una transformació pel que respecte al nucli o el centre, doncs el concepte clàssic de centre ha desaparegut en la ciutat postmoderna. Ens trobem amb una ciutat en la que han sorgit múltiples punts neuràlgics, múltiples zones que són pensades com a noves centralitats fent que la ciutat s'expandeixi i es creïn estructures noves. Koolhaas (2006) anomena a aquest model de ciutat '*ciutat genèrica*'. Una ciutat que, com apunta García Vázquez (2004), la seva tendència és d'especialitzar-se per zones o districtes, planificant-los, per a destinar-los a usos concrets (ús residencial, cultural, comercial, acadèmic, tecnològic, industrial, d'oci o judicials,...).

Aquesta fragmentació de la ciutat, conjuntament amb els efectes que la globalització té sobre ella⁶ i en els ciutadans⁷, i les transformacions socials que porten a una major necessitat de desplaçament per part del ciutadans. Així els ET, en la ciutat postmoderna, permeten comunicar les diferents zones, permeten el desplaçament dels treballadors i usuaris cap als diversos punts de la geografia urbana permeten créixer les ciutats i mantenir-ne les estructures bàsiques. El ET es converteixen en espais de gran importància en l'articulació de la xarxa urbana i social.

En aquesta ciutat postmoderna de la que parlem, els ET també s'estan convertint en punts de referència espacial i arquitectònica, ens trobem en que prenen protagonisme com a elements identificadors i de projecció de les ciutats que els posseeixen. Com és el cas de les noves terminals dels aeroports de Barcelona i Madrid, o les futures estacions de la L9 de metro Barcelona, de les que ja se'n parla com a estacions d'autor, ja que són obres d'arquitectes de renom, com Toyo Ito, Oriol Bohigas, Dani Freixes o Jordi Garcés, entre altres.

4. De què ens parla el metro de Barcelona?

L' ET que hem observat, el metro de Barcelona, ens parla d'una població que està acostumada a desplaçar-se, mostrant-nos la quotidianitat de la societat que els genera. En ells ens adonem que *els usuaris estan acostumats als trànsits, doncs traspassen amb molta familiaritat aquests espais mentre sembla que busquen aprofitar el temps de trajecte*. Un temps que els representa un parèntesi en les seves agendes i que s'ha transformat en rutinari. Lluny queda el temps en el que el viatge començava amb el desplaçament. Per distreure's o aprofitar el temps de trajecte els joves escolten música o juguen amb aparells minúsculs, altres parlen o manipulen els seus terminals de telefonia mòbil, una part heterogènia i important dels usuaris és submergeix en el món de la lectura, ja sigui mitjançant llibres que porten ells o premsa gratuïta que els han subministrat al entrar o s'han trobat abandonada en algun seient, i finalment un grup que espera arribar al destí amb aparent tranquil·litat...

El increment en el nombre d'usuaris i la seva manera de traspasar aquests espais, buscant aprofitar l'estona de trajecte ha produït un augment de les demandes i de les ofertes que trobem en aquests emplaçaments. S'han obert les portes a les noves possibilitats al consum, en uns espais en els que diàriament traspassa un flux molt important de persones, transformades en potencials clients. Tot senyala a que *els ET s'estan convertint, de manera generalitzada, en una extensió de les zones d'intercanvi comercial*, fet que col·labora a canviar-ne la seva fisonomia.

⁶ Alguns autors com Muñoz (2008) parlen d'una urbanització de les ciutats, fan referència als paisatges estandaritzats, que es repeteixen en diferents ciutats, fruit de la globalització i de les modes.

⁷ La globalització potencia i facilita la mobilitat de les persones.

Figura 1. Fotografia d'un vestíbul amb aparença a centre comercial



Font: Isabel Pellicer (2008).

En els punts més transitats de la xarxa, diferents comerços i màquines autoservei ofereixen una variada quantitat de productes per satisfer qualsevol caprici o necessitat del viatger durant la seva estada en aquests espais. Podem comprar des de joies a música, passant per: menjar, beguda, marroquinaria, llibres, objectes de regal, loteria, i un cada dia més llarg i sorprenent etcètera. Tot plegat ens dona compte de les noves formes de comerç. Ja no només és la publicitat la que intercepta al client potencial, sinó que també en són els establiments els que es posen en el seu camí, per fer més senzill l'acte de consumir.

També hem observat la proliferació de comerços que són sensiblement diferents als que històricament habitaven aquests espais. S'ha passat dels antics comerços, del tipus quiosc, que principalment oferien llaminadures i complements, que estaven disseminats de manera marginal per els intercanviadors, als establiments actuals que majoritàriament són franquícies o formen part de cadenes comercials que s'especialitzen en oferir els seus productes en els ET (centres comercials, aeroports i ara al metro). Aquest tipus de comerços ofereixen uns productes i una marca que el client ja coneix, generalment aquesta marca està vinculada a una multinacional que ofereix una homogeneïtzació del producte i una imatge corporativa fàcilment identificable. Podem llegir en això els efectes de la Globalització o la MacDonalització de la que ens parla Ritzer (1995).

Figura 2. Imatge de càmeres de vigilància



Font: Isabel Pellicer (2006)

Les dades recollides fins al moment i l'anàlisi preliminar ens mostren que la vigilància i els aspectes vinculats amb el control s'han intensificat. Trobem múltiples i visibles càmeres de vigilància al nostre pas per els vestíbuls, intercanviadors i andanes d'aquesta xarxa, i per megafonia i mitjançant monitors i cartells se'ns informa de la seva presència. Tot el dispositiu de vigilància sembla estar pensat per crear la sensació de seguretat més que per poder assegurar-la. Des del moment en el que entrem al metro, fins que en sortim, som blanc potencials de la possible mirada del vigilant. Tota la xarxa, gràcies a la tecnologia s'ha convertit en un panòptic modern, que apel·la a la por a ser sorprès com element disciplinari, que com va exposar Foucault (1979) té com a conseqüència el control del comportament,

mitjançant l'autocontrol. Amb el *panoptisme* Foucault explica un aparell de poder que no està únicament centrat en la repressió de les conductes que es consideren desviades sinó que al mateix temps produeix adaptació, homogeneïtat, obediència i submissió, multiplicant els comportaments que s'ajusten al que s'espera, i aquest panoptisme és el que trobem en la xarxa del metro.

La cerca de visibilitat absoluta, també és reflecteix en el disseny de les papereres, unes papereres que permeten que el seu contingut sigui visible, a diferència de les anteriors. El motiu que justifica aquesta obsessió per la por als possibles atemptats terroristes.

L'amenaça que representa el terrorisme és comprova empíricament en el increment del pressupost que el metro de Barcelona dedica a la seguretat, un pressupost que ha passat de 3,8 milions d'euros dedicats a aquest concepte l'any 2000 (abans dels atemptats de Nova York, 11-S produïts el 2001) a 16,7 milions d'euros invertits el 2007, i la tendència és a incrementar la aquesta partida pressupostaria.

Bauman (2006, 2007) exposa que la por és la paraula que utilitzem per referir-nos a la incertesa que caracteritza la nostra època, una època que defineix com líquida. Segons aquest pensador social el món experimenta un estat d'ansietat constant per els perills que poden passar de manera imprevista i en qualsevol lloc. El control que trobem en el metro de Barcelona i en altres ET, sembla respondre aquesta ansietat, però paradoxalment també la retroalimenta, al legitimar aquesta sensació de inseguretat.

Figura 3. Control



Font: Isabel Pellicer (2008)

Els mecanismes de control limiten les possibilitats d'interacció i l'ús dels espais, provocant una evident homogeneïtat en els comportaments dels usuaris. Només accedir a qualsevol estació del metro toquem amb barreres que no ens permeten el lliure accés al vestíbul. Unes barreres que canalitzen el flux dels usuaris, alhora que impedeixen l'accés a les instal·lacions dels que no han validat el contracte que s'estableix mitjançant el bitllet.

Figura 4 i 5. Fotos ubicacions



Font: Isabel Pellicer (2008)

En aquest espai tot està minuciosament dissenyat. La importància en el seu disseny no és una qüestió exclusivament estètica. Durant el transcurs de la investigació, ens hem adonat que en un espai tan concorregut no hi ha espai per a la improvisació. Durant el treball de camp, ens hem adonat que realitzar qualsevol activitat diferent a les habituals resulta inviable. Parar-se en un intercanviador per fer una anotació o per parlar amb algú causa un col·lapse en el flux d'usuaris que transiten aquests espais, no hi ha espais on apartar-se i quedar-s'hi una estona sense resultar un destorb, a tot arreu tens la sensació d'estar al mig del pas.

El disseny arquitectònic i els artefactes tecnològics marquen nodes de pas, itineraris que faciliten un cursos d'acció i en dificulten d'altres. L'ús de certes eines tecnològiques (com la simulació) en el disseny d'ET com aeroports, que ofereixen la possibilitat de predir el moviment dels usuaris de la terminal que projecten ha estat comentat per Adey y Bevan (2006). Segons aquests autors, mitjançant la simulació es pot predir com els passatgers caminaran i percebran l'espai projectat, per fer-lo més eficient. Amb aquestes iniciatives es vol planificar l'espai per regular les pràctiques dels futurs usuaris. Fins i tot la ubicació del músics del metro no es deixa al seu criteri, sinó que està marcada i acotada (i aquests han d'estar convenientment acreditats i autoritzats).

Lefebvre (1974) proposava que les tecnologies funcionaven per produir, mitjançar i normalitzar les relacions socials al igual que els dissenys espacials. En els espais de trànsit ens hem trobat que la tecnologia està incorporada a la infraestructura fonent-se amb ella i possibilitant que aquest gran eix de mobilitat urbana, que és el metro de Barcelona, funcioni com ho fa.

Revisant el material que hem anat recollint durant el transcurs del treball de camp, hem vist que la tecnologia és inseparable de les pràctiques humanes. No només trobem tecnologia en l'estructura de la xarxa del metro (màquines expenedores dels abonaments, aparells que mostren avisos diversos, aparells que possibiliten el control i gestió d'aquests espais, els vehicles, etc.), sinó que també observem que els usuaris en porten (que els permeten jugar, escoltar música, mirar pel·lícules, rebre i enviar informació, etc...).

5. Per anar acabant ... alguns elements que cal tenir en consideració

Des de la perspectiva que ens dona la psicologia social observem els espais urbans tenint en compte la interacció entre l'espai i el que hi passa i com és practicat pels ciutadans. Doncs és en les pràctiques que realitzen els usuaris i en les seves formes de vida que les ciutats prenen forma.

Hem constatat que en els ET hi conviuen diferents espais. Les andanes, vestíbuls i intercanviadors no només són espais d'espera o de trajecte, sinó que també són espais plurals amb diversos significats o històries. Per al músic és una sala de concerts, per al venedor de mocadors és el seu punt de treball, per el sense sostre que s'hi aixopluga el seu refugi, ... i així podríem enumerar múltiples significacions que són atribuïdes pels personatges de múltiples històries que si realitzen i que fa que el metro de Barcelona, més que un simple mitjà de transport, sigui una suma de discursos que s'entrellacen, es complementen, es barregen i a vegades fins i tot es contradiuen, essent un espai viu i complex. Aquest espai, igual que en altres ET, prenen forma els canvis i les transformacions urbanes i socials, adaptant-se a les noves possibilitats tecnològiques i noves demandes dels seus usuaris. Uns usuaris que estan acostumats a transitar de manera rutinària per aquests espais, ja que la societat actual ha incorporat el trànsit en la seva forma de viure, fet que fa que busquin aprofitar el temps de desplaçament i que també s'aprofiti aquest espais per transformar-los en zones d'intercanvi comercial.

El valor de les ciutats modernes ja no està en la riquesa associada a la seva producció sinó en la interconnexió i la imatge que es projecta d'ella, una imatge a vegades promocional, que destaca certs discursos en detriment d'altres. En aquesta ciutat actual el paper dels *espais de trànsit* va més enllà de permetre el desplaçament de les persones, ja que també s'ha utilitzat per promocionar la imatge de modernitat, sostenibilitat i proporcionant punts de referència de la ciutat.

Considerem que els ET són indicadors del metabolisme de la ciutat perquè com hem intentat exposar ells catalitzen, gestionen i possibiliten el fluxos, els trànsit diaris que com la saba alimenta la ciutat, permeten

que la seva estructura és mantingui i alhora possibiliten el seu creixement i desenvolupament. Els ET donen resposta a les necessitats de mobilitat i han facilitat que la ciutat creixi i evolucioni d'acord als nous temps, possibilitant que és produeixin fets com la descentralització, la transformació del territori, la reducció de la percepció de les distàncies, etc.

Aquests espais diàriament són utilitzats per milers d'usuaris, persones que cada dia hi romanen durant l'estona de trajecte, i és per això que cal planificar-los i gestionar-los d'una manera adequada, tenint en compte les possibilitats i potencialitats vinculades al enorme flux d'usuaris que cada dia el transiten i alhora intentat atendre i avançar-se a les seves necessitats, objectiu de futur per la nostra investigació.

Bibliografía

- Adey**, P y **Bevan**, P. (2006). Between the Physical and the Virtual. En M. Sheller y J. Urry. *Mobile Technologies of the City* (pp. 44-60). London-New York: Routledge.
- Amendola** (1997). *La ciudad Postmoderna*. Madrid: Celeste Ediciones, 2000.
- Augé**, M. (1993). *Los "No lugares" espacios del anonimato*. Barcelona: Gedisa.
- Bauman**, Z. (2006). *Miedo líquido*. Barcelona/Buenos Aires/México: Paidós.
- Bauman**, Z. (2007). *Tiempos líquidos*. Barcelona: Tusquets.
- Castells**, M. (1996-1998). *La Era de la información*. Barcelona: EdiUOC.
- De Certeau**, M. (1980). *La invention de quotidien*. 1. Arts de faire. Paris: Union Générale d'Éditions.
- Debord**, G. (1958). *Teoría de la Deriva*. Texto aparecido en el # 2 de *Internationale Situationniste*. Recuperat el 29 de gener de la web: <http://maldini-art.com/hipermedia/teoria%20de%20la%20deriva-debord.doc>
- Deleuze**, G. y **Guattari**, F. (1994). *Mil mesetas*. Valencia: Pre-textos.
- Delgado**, M. (1999). *El animal público*. Barcelona: Anagrama.
- Delgado**, M. (2002). *Etnografía del espacio público*. Document on-line Recuperat el 13 de gener de 2008, de <http://www.insumisos.com/lecturasinsumisas/ETNOGRAFIA%20DEL%20ESPACIO%>
- Delgado**, M. (2007). *Sociedades movilizadas. Pasos hacia una antropología de las calles*. Barcelona: Anagrama.
- Foucault**, M. (1967). "Des espaces aultrés" (Conferencia pronunciada en el "Cercle d'études architecturales" de París, el 14 de marzo de 1967), *Architecture, Mouvement, Continuité*, nº 5, octubre del 1984, págs. 46-49.
- Foucault**, M. (1979). *Microfísica del poder*. Madrid: La Piqueta, 1992.
- García Vázquez** (2004). *Ciudad Hojaldré. Visiones urbanas del siglo XXI*. Barcelona: Editorial Gustavo Gili.
- Koolhaas**, R. (2006). *La Ciudad Genérica*. Barcelona: Gustavo Gili.
- Lefebvre**, H. (1974). *The production of space*. Massachusetts, Blackwell Cambridge, 1994.
- Muñoz**, F. (2008). *Urbanización. Paisajes communes, lugares globales*. Barcelona: Gustavo Gili, S.L.
- Platt** J. (1982), "The Origin Myth of Participant Observation", *American Sociological Association*.
- Ritzer**, G. (1995). *The McDonaldization of Society*. Los Angeles: Pine Forge Press.
- Rojas**, J. (2006). *Les pràctiques socials com a pràctiques metodològiques*. En: P. Vivas.; O. López y J. Rojas. *Passejades per la ciutat*. Barcelona: Editorial UOC.
- Sennet**, R. (2006). *La cultura del nuevo capitalismo*. Barcelona: Anagrama.
- Sheller**, M; **Urry**, J. (2006), *The new mobilities paradigm*. *Environment and planning A*, 38 (2), 207-226.
- Urry** (2007). *Mobilities*. Cambridge: Polity Press.
- Virilio**, P. (1999). *El ciber mundo, la política de lo peor*. Madrid: Ediciones Cátedra.
- Vivas**, P y **Vidal**, T. (2006). *Formas de investigación para una ciberciudad*. A: O. López, P. Vivas, J. Rojas, L. Farré, V. Santoro y T. Vidal. *Paseando por la ciberciudad: tecnología y nuevos espacios urbanos*. Barcelona: Editorial UOC. Colección "Nuevas Tecnologías y Sociedad"
- Vivas**, P; **Pellicer**, I; **López**, O. (2008). *Ciudad, tecnología y movilidad: espacios de sociabilidad transitoria*. En T. Vidal y B. Fernández-Ramírez (Coord.) *Psicología de la Ciudad: debate sobre el espacio urbano*. Barcelona: Editorial UOC.