

Ideando un espacio rutinario

Proyectos y anécdotas

Memoria para la obtención de título de escultora

Índice:

INTRODUCCIÓN/ POR QUÉ/ MOTIVO/ RAZÓN

- Lapso
- Sistema/campo aislado
- Metro de Santiago
- Etnografía de un no lugar
- Ruta

OBRA

- Registro a puertas cerradas
- Relatos
- Asfixia
- Vistas escogidas
- Amalgama
- Baquedano
- Fracciones anónimas
- Lapidario

CONCLUSIÓN/ Y QUÉ/ENTONCES/EN FIN

- Deriva
- Mundo propio
- Etnología posible
- A la posteridad
- Vida útil

REFERENCIAS

- Bibliográficas
- Informáticas

INTRODUCCIÓN/POR QUÉ/MOTIVO/RAZÓN

Lapso

Saboreaba la impresión de libertad que le daban a la vez el hecho de haberse liberado del equipaje y, más íntimamente, la certeza de que sólo había que esperar el desarrollo de los acontecimientos ahora que se había puesto "en regla", que ya había guardado la tarjeta de embarque y había declarado su identidad.

Marc Augé, *Los no lugares*

Juan Pérez, protagonista del prólogo de *Los no lugares*, pronto abordará el avión que lo llevará en unas cuantas horas desde Francia, a más de nueve mil kilómetros, con dirección al este mientras él reposa en su asiento. No le resta sino esperar dentro del sistema del que se ha inscrito, la recompensa de llegar a su destino tras ese acto inicial de confianza. Lo demás está a cargo de otros que siguen una ruta ya establecida.

La Red Metropolitana de Movilidad (Red), antes nombrada Transantiago, es, como indica su nombre, una enmarañada y compleja red de conexión urbana. No obstante, allí logro experimentar esa particular relajación derivada del desapego de autonomía: a menos que un accidente excepcional la detenga, la 104 me llevará al paradero al que debo llegar. Aún si hay mucho taco, si está lleno, voy apretada y son las cinco de la tarde en un día de diciembre llegaré, pues el recorrido ya está trazado y no hay nada que yo deba o pueda hacer para asegurarlo. La primera decisión ya fue tomada al subir y solo resta tomar la segunda y última cuando vaya a bajar en el paradero escogido. Este espacio en el quehacer donde el sólo existir basta para efectuar la labor me genera un gran alivio, sea momentáneo, dentro de la diaria urgencia productiva.

Sistema/campo aislado

Comprendo entonces la Red como un modelo de contemporaneidad: es un sistema automatizado, representante idóneo del ímpetu utilitario, que funciona en colaboración con sus usuarios mediante su pasividad e inacción. Se pide que existas en el sistema y sigas sus normas solo por el tiempo preciso. Una vez fuera de éste, recuperas toda la soberanía que te permitan los demás modelos de contemporaneidad en los que consciente o inconscientemente estés inscrito.

Reconocer este sistema abre posibilidades de estudio y análisis de sus diversos factores y niveles, muchos de los cuales pasan desapercibidos debido al bucle rutinario que invisibiliza a las cosas más presentes. Sin embargo, si la indagación se adentra lo suficiente, puede llegar a migrar su punto de referencia desde el exterior al interior del campo, y con ello, pasar de examinar un fenómeno a simplemente observar el entorno. Y si un sistema permite tal inmersión, las facultades del estudio pronto pueden difuminarse y dejar surgir brotes de fantasía que plantean su propia versión del sistema. Es primordial entonces, entre otros puntos a considerar, crear un criterio de delimitación de campo.

Metro de Santiago

Para escapar a la arbitrariedad de la existencia, Perec, como su protagonista, necesita imponerse reglas rigurosas (aunque estas reglas sean, a su vez, arbitrarias).

Jorge Fondebrider, *Cronología*

La red de metro de Santiago, a diferencia de los recorridos de buses, se extiende dentro de un territorio fijo y homogéneo. Un bus puede desviarse por causa de un accidente de tránsito, tomar otra calle o avenida o simplemente salirse de su carril exclusivo y pasar al de autos; un tren sólo puede moverse en su vía, y en dicha vía solo habrá trenes.

La cualidad distintiva del metro es, sin embargo, su clara delimitación tanto por medio de su construcción como por su reglamentación. Las estaciones cuentan con una infraestructura que marca su territorio envolviendo el espacio que lo conforma, para las estaciones subterráneas, el ingreso es precisado por una abertura en el piso que se profundiza siguiendo una escalera hacia su interior. La reglamentación, por otra parte, es todavía más exacta: las puertas de entrada y salida determinan tu derecho a existir en el sistema, una vez pagada la tarifa tienes acceso ilimitado a la red, siendo irrelevantes las distancias recorridas o el tiempo de estadía, la distinción de *usuario* permite la libertad de movimiento que acaba al momento de cruzar las puertas dobles de salida.

Estas características le otorgan una capacidad de cierre superada solo en su horario fuera de servicio. Entre la medianoche y la madrugada la red es hermética, disponible únicamente para sus funcionarios para la mantención del sistema al día siguiente.

Etnología de un no lugar

El metro de Santiago, así como la mayoría de los sistemas de transporte urbano, podría calificarse como *no lugar*, término concebido por el antropólogo francés Marc Augé. Se trata de un espacio que reúne a una multitud de personas anónimas y desconocidas por periodos difusamente definidos por la sobreposición de itinerarios individuales, y quienes, además, no pretenden ocupar más que su sitio en el espacio, es decir, que carecen de sentido de pertenencia.

Dado este escenario, cabe preguntarse si es posible estudiar la masa de usuarios como un grupo humano que posee ciertas conexiones sociales y terrenales, pese a que el único motivo de su proximidad aparenta ser el deseo individual de llegar a un destino propio y personal.

La función del metro como espacio de tránsito promueve la existencia momentánea de sus ocupantes, aspirando a minimizar esa estadía bajo el principio de la eficiencia. Por su parte, los usuarios parecen estar en un estado de pausa en su quehacer cotidiano, a espera de retomarlo fuera del espacio de tránsito. La idea de pertenencia se ve entonces obstaculizada por ambos sujetos y objeto, y con ello las posibilidades de manifestaciones culturales parecen hallar lugar donde expresarse.

Presente esta problemática, y con la intención de indagar profundamente en este sistema aislado, un no lugar, es quizás la fantasía el medio por el cual se puedan vislumbrar gestos sociales e indicios culturales aún en este ambiente inhóspito. Se abriría así la posibilidad de un ensayo de etnografía contemporánea en el metro de Santiago.

Ruta

Los resultados del estudio se ven materializados en ocho obras que abarcan distintos aspectos del campo, cuyas identidades y características individuales existen en convivencia con las otras, constituyendo juntas una especie de antología del metro de Santiago.

La exploración de las facetas comprendidas en el estudio fue guiada con una propuesta expansiva, es decir, iniciando desde el centro y desde ahí ampliando la perspectiva hasta llegar a las fronteras del espacio. De tal forma, y de manera resumida, la ruta inicia con la experiencia completa de la red desde la posición de usuario, luego se amplía a observar a otros en dicha posición, continua con un objeto que es testigo de esas presencias, para después captar secciones específicas del campo y someterlas a escrutinio, sigue documentando a agentes que sin ser usuarios ni funcionarios hacen propio uso el espacio, posterior a esto un amplio sector es sometido a intensa observación y reinterpretación, proceden vistas capturadas de distintas partes del espacio y para finalizar, una memoria de hechos trascendentes plasmada en la totalidad de la red.

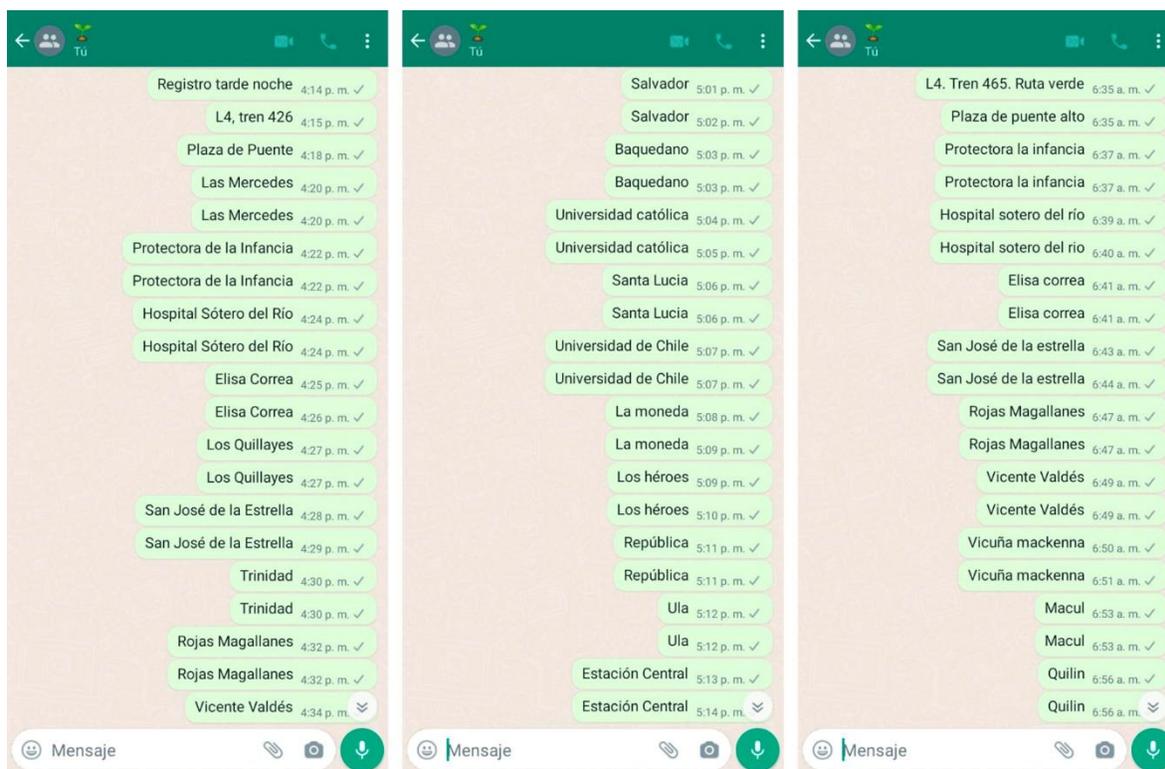
Las obras aquí expuestas cuentan con su descripción e imágenes del proceso, en ocasiones más detallado a modo de bitácora y en otras acompañado de anécdotas que aportaron a sus primeros esbozos. Algunas poseen una explicación más elaborada de su sentido mientras que otras se complementan con reflexiones individuales vinculadas al mismo.

OBRA

Registro a puertas cerradas

Registro de la hora al momento del cierre de puertas del tren desde una estación hasta el momento de apertura en la siguiente.

Recorrido de la red completa indicando la línea y el número de tren en el siguiente orden: línea 4 (Plaza de Puente Alto a Tobalaba), línea 1 (Los Domínicos a San Pablo), línea 5 (Plaza de Maipú a Vicente Valdés), línea 4a (Vicuña Mackenna a La Cisterna), línea 2 (La Cisterna a Vespucio Norte), línea 3 (Los Libertadores a Fernando Castillo Velasco) y línea 6 (Los Leones a Cerrillos). Recorrido realizado en tres horarios diferenciados: por la mañana, medio día y tarde, puesto que en días de semana la Ruta Express en las líneas 2, 4 y 5 entre las 6:00 a las 9:00 y entre las 18:00 y las 21:00 plantean variantes en los registros.



Precaución cierre de puertas

Un encierro por voluntad propia.

Una cierta sensación de quietud en la espera.

La expectación por una nueva oportunidad de escape.

La resignación de dejarla pasar tras escuchar el timbre y luz de aviso.

Anoto la hora.

Sigue la marcha.

Retorno al encierro.

Afán de su propia anulación

Puesto a que presta el servicio de movilización de grandes masas de personas, el sistema está en constante búsqueda del ideal de eficiencia, lo que se traduce en reducir al máximo posible el tiempo de uso de sus usuarios. Mientras su presencia física está en constante extensión, su presencia temporal se minimiza, y es en esa relación inversamente proporcional en la que se valora su utilidad. Su calidad de lugar se mantiene bajo la condición de una experiencia expedita y pronta a su conclusión. Sin embargo, de ser posible, se prescindiría incluso de su disposición territorial en pos de su funcionalidad, aunque esto por ahora parece poco factible.

Vinculación del tiempo y el espacio

Una vez dentro del tren, en este ambiente artificial, la experiencia espacial y temporal se vinculan a través de su propia independencia: ambas seguirán sus cursos sin importar la voluntad de los afectados.

La temporalidad y la ubicación del usuario avanzan determinadas e imperturbables, aún si este sintiese una pausa en su existir, no es más que una pausa en su accionar.

No difiere en fundamento al orden natural primordial: una rotación es un día, una traslación un año, y el retorno de la luna un mes.

Es un préstamo aplicado a un sistema cultural que, a diferencia del natural y en su condición humana, es propensa a errores y accidentes gravemente sancionados por los usuarios acostumbrados a la ilusión de un sistema humano bajo perfecto control.

Relatos

Relatos cortos acerca de pasajeros, de carácter mayormente descriptivo, acompañados de un video de su entrega a otros pasajeros.

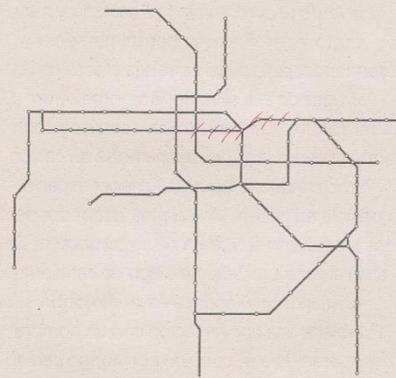
Estos comienzan al momento de su ingreso al tren y finalizan a su salida, en ambas ocasiones haciendo mención de la estación correspondiente.

En la parte trasera, un mapa simplificado de la red informa las estaciones recorridas durante el transcurso de cada relato.

En conjunto, los relatos abarcan la totalidad de la red, a menudo transitando los mismos tramos más de una vez.

Un video complementa la obra testimoniando el retorno de los relatos a su origen, entregados en las manos de pasajeros que bien pudieron ser sus protagonistas.

En Pedro de Valdivia entra un hombre de entre 40 a 50 años. Lleva un abrigo negro ceñido al cuello y una bufanda a cuadros roja con verde oscuro, su pelo es castaño y muy corto. Aparenta estar constantemente sonriendo, pero puede que sea efecto de las arrugas de sus ojos. Sus hombros están tensos, los mantiene arriba y sostiene con ambas manos las tiras de una bolsa de cartón. Pareciera querer ocupar el menor espacio posible en el tren. Mira al piso, alrededor de sus pies, como si cuidara de no tropezarse. Se aleja al ver a un cantante ciego de canciones cristianas moviéndose en su dirección. Establece una conversación con un hombre muy parecido a él; también con abrigo ceñido al cuello, bufanda, pelo corto y hombros arriba, le pregunta algo en relación a su destino. Baja en Universidad de Chile.





Escenas fugaces

Junto a todos los pasajeros, bajo del tren en la estación terminal Plaza de Maipú. Camino en dirección a las escaleras; debo subir, avanzar y voltear para hacer cambio de andén, luego volver a abordar el tren (el mismo) y seguir recopilando información para la memoria. Ya he hecho esta ruta tres veces esta mañana, y mi mente está algo ausente.

Paso entre la gente y observo a un hombre ciego sujetado del pasamanos llegando a la cima de las escaleras, a su lado las personas se ocupan de sus propios ascensos. Me parece escuchar a alguien que se detiene a asistirlo, ya me adelanté y pierdo sus voces en el camino. Pronto escucho a una mujer a mis espaldas quejándose de la falta de empatía y educación, no sé si se lo dice a alguien en particular o es una declamación abierta, continúa predicando sobre el deber de ayudar al necesitado y alabando su propia conducta intachable. Su voz también se perdió una vez bajé las escaleras al andén en dirección a Vicente Valdés.

Un par de horas más tarde llegué nuevamente a Plaza de Maipú, y volví sobre mis pasos, repitiendo un camino casi idéntico al anterior. El lugar era el mismo, pero todo lo demás había cambiado, estaba vacío, sin el ruido de pasos ni voces, el calor humano ni su presencia. Podía visualizar con exactitud la posición del hombre ciego en la escalera, recordar el escalón en que me pareció escuchar a quien le ayudó y el punto preciso donde oí la voz de la mujer que, sin ayudar, se permitió criticar al resto por no hacerlo tampoco.

Lo que hace tan poco era real y tangible ya no lo era, y nunca más lo sería. El presente había llegado a su término sin la oportunidad de dejar huella, e incluso el remanente de memoria que de él tenía, con seguridad, se borraría antes de lograr reconocerlo.

Microhistorias

La propuesta es capturar un breve periodo de la vida de un protagonista anónimo; observar y preservar un momento intrascendente. Con ello, rescatar la esencia particular de cada microhistoria, el motivo por el cual fue escogida entre tantos existires simultáneos.

El acto de retorno al lugar de origen, específicamente, la entrega a otros quienes se encuentran en la misma posición de aquellos retratados, remarca el manto de cotidianidad que envuelve el ejercicio. No por eso, sin embargo, va a prohibir la existencia aún efímera de esas microhistorias alzadas sea por un momento antes del inexorable desecho y olvido.

Frances Ha es una película estadounidense del año 2012. Fue dirigida por Noah Baumbach y protagonizada por Greta Gerwig, ambos escribieron el guión y Sam Levy fue el director de fotografía. La duración total es de 86 minutos y fue filmada en blanco y negro.

Pienso esta película también como una microhistoria, puesto que al intentar dar una sinopsis, el único resultado que obtengo es una descripción cronológica de los eventos. Llegados los créditos queda la sensación de que no pasó nada, no porque haya sido así, sino porque no fue presentado aquel punto que distingue el antes y después en la historia. En esos 86 minutos se relata una fracción de la vida de una persona, su personalidad, sus relaciones, sus emociones y sus conflictos, pero junto a su propia agencia hay hechos al azar, desviaciones y sucesos que no pretenden avanzar la trama, incluso, algunos parecen casi indiferentes a la protagonista.

El título es ejemplo de ello puesto que su apellido no es "Ha": Frances estaba poniendo su nombre en su casilla designada en la puerta de su edificio y el papel en que lo escribió era muy largo, por lo que tuvo que cortar la última parte de su nombre, dejándolo como Frances Ha.

Ese tipo de anécdotas construyen una microhistoria, hechos en su mayoría intrascendentes, pero que uno a uno, constituyen una vida completa.

Asfixia

Interpretación de un tubo de tren por cuya superficie han dejado marca las manos que lo han sujetado. La corrupción de su figura lineal se centra en el área media superior, zona que más frecuenta estos toques a diferencia de la punta superior y gran parte del área inferior. En los surcos más notorios, rastros dactilares cubren la superficie, otorgando una cierta textura orgánica inscrita en su coloración metálica. Junto a ello, hay protuberancias similares a gotas repartidas por doquier, camufladas entre las deformidades.

Hibridación

En la naturaleza, la hibridación es un fenómeno común y que a menudo se produce con el fin de sobrevivencia. La constante cercanía de dos cuerpos puede llevar a su fusión en un nuevo ser, amalgama de sus antecesores, y este llevará consigo cualidades útiles de ambos cargando así un indicio de propósito.

Un híbrido artificial, sin embargo, puede ser el resultado de vana curiosidad, el deseo de ver una unión antinatural cuya fabricación no haga más que confirmar su propia discordancia.

Lo metálico y lo orgánico, lo liso y lo oscilante, lo frío y lo cálido, lo limpio y lo sucio.

El triunfo del uno sobre el otro por medio del tiempo y la perseverancia, dejando a su paso remanentes que infectan la pureza inicial ahora visible solo en fracciones forzadas a convivir con su antagonista en un único cuerpo disonante.

Frío y sin alma

En el contacto de piel y metal la diferencia de temperaturas golpea de inmediato los sentidos, declarando con ello la distancia de sus naturalezas. Lo vivo se reconoce como tal y su organismo se apresura a marcar territorio y dominar al adversario, el metal (unos más que otros) se mantiene impávido, dejando su frialdad afectar al cuerpo cálido hasta el punto en que este tenga la fuerza de contestar e invadir con su calor. Es una lucha unilateral, pues mientras uno se plantea continuar vivo, el otro no tiene más alternativa que existir, y aún en caso de no ser así, carece de agencia para evitarlo.

Representación

Si tuviese las manos lo suficientemente calientes podría deformarlo. Y si pudiese hacerlo, solo restaría conseguir uno primero.

Esta situación imaginaria estuvo siempre presente durante la fabricación de esta obra. Pensando en cómo representar algo ya existente; de cómo el ideal sería modificar la realidad en vez de crear una nueva, que pudiese tal vez, resultar insuficiente.

La representación acepta su carácter impostor en su concepción; lo auténtico no puede ser presentado sino una única vez. Abandonada la pretensión de lo real, solo queda apreciar y acoger el engaño material en sus esfuerzos por representar el papel asignado. Conseguir los colores y texturas deseados, comparar y experimentar, desarrollar un criterio que permita distinguir el estado de mayor similitud que se pueda alcanzar y detenerse a tiempo. Quizás, y solo quizás, logren evocar sensaciones que difícilmente se captarían en estado natural, crear una existencia forzosa y puede que precisamente por ello, digna de existir.

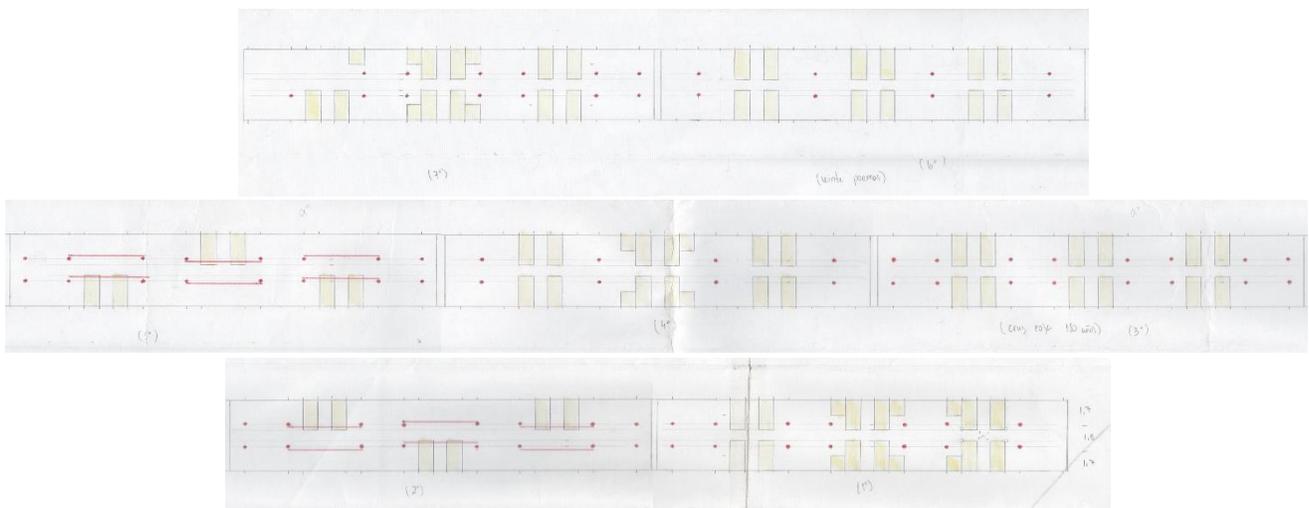
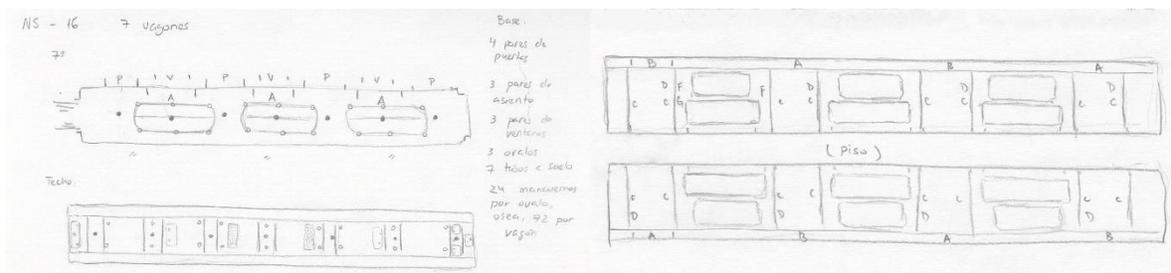


Vistas escogidas

Maquetas de los modelos de tren NS-74 y NS-16 (Neumático Santiago 1974 y Neumático Santiago 2016), el primer y el último modelo en ser utilizado en la red respectivamente.

Fotografías digitales de acercamientos y vistas no accesibles complementan la obra física.

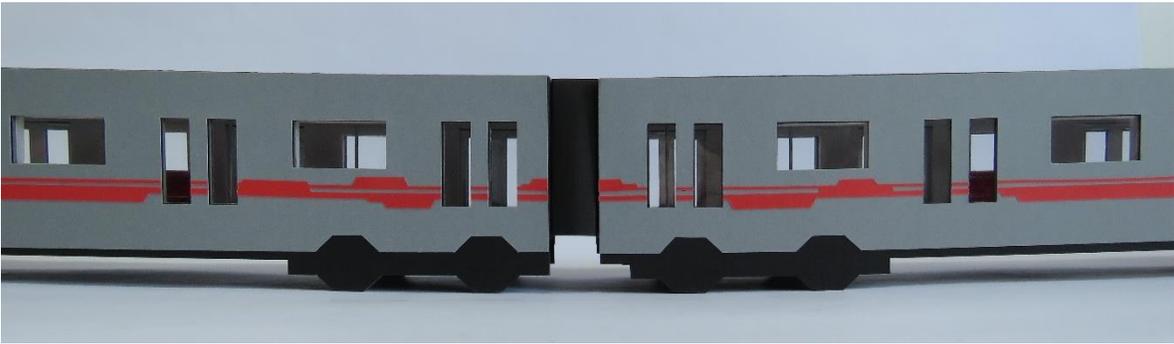
El proceso inició con la cuidadosa observación de los espacios, sus dimensiones y materialidades. Luego, en la planificación de su manufactura elementos fueron simplificados y eliminados para propiciar una representación simple pero fiel a su motivo.

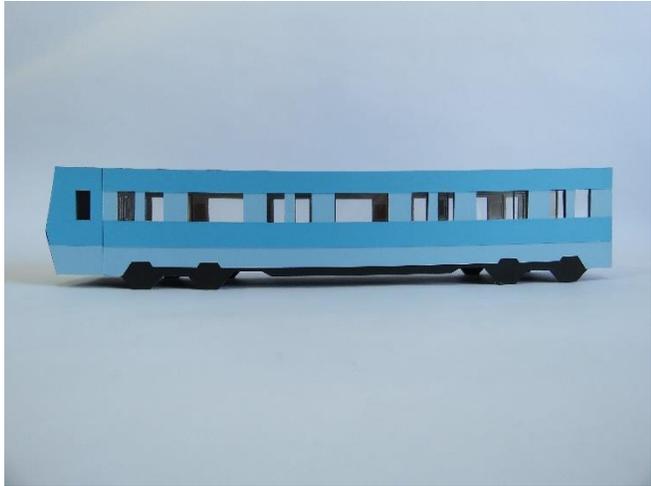
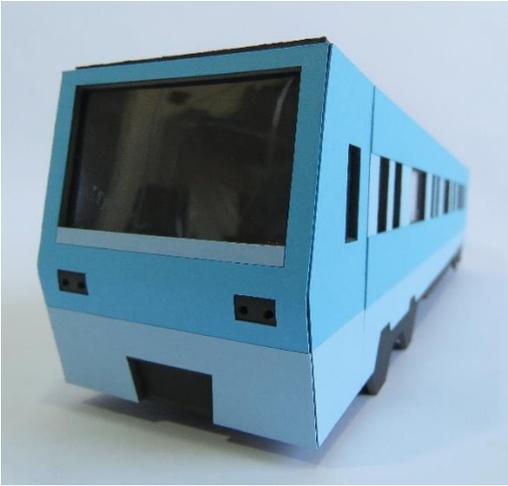


Restricciones y complementos

Desde el inicio del estudio los trenes fueron pensados como espacios encapsulados con un cierto elemento claustrofóbico integrado en su funcionamiento, por esto, en la construcción de las maquetas se quiso alzar esa cualidad al representar los trenes con sus puertas cerradas, dejando entrever el interior únicamente a través de sus reducidas ventanas laterales. Presentar la obra de esta manera limita seriamente la visualidad que se pueda tener de su factura total, pues se logran apreciar sólo recortes de su interior, y aún estos están mediados por el material transparente que termina de sellar su contenido.

Las fotografías digitales exponen el espacio oculto y lo exhiben a su lado, mostrando así aspectos inaccesibles en su estado natural. Ofrecen perspectivas, ángulos y acercamientos que el ojo no permite, eliminando el rasgo prohibitivo de su motivo al ofrecer alternativas igualmente limitantes. Por otra parte, el cambio de escala trae consigo un grado de desapego de la obra inicial, pues si bien es su retrato, el tamaño en que es presentado lo hace parecer un espacio similar pero distinto, una posible imitación o interpretación de la maqueta contigua.





Optometría

La primera vez que vi a mi alrededor con los lentes ópticos recetados por el oftalmólogo me sorprendió lo distintas que eran las cosas en realidad. Las botas que había visto grises justo afuera de la óptica eran en realidad de un negro brillante, pero los destellos de luz blanca que reflejaban sobre su fondo negro se habían traducido en mi mente como un monocromo gris.

Caminaba a paso titubeante puesto que mi vista periférica se veía distorsionada y un tanto más comprimida que antes. Subiendo al metro en el centro de Puente Alto miraba una y otra vez a los extremos del tren, notando que no perdían definición a medida que enfocaba objetos más y más lejanos. Nunca había visto la micro tan sucia, de nuevo, tenía una imagen mental falsa, resultado de la mezcla de un color más claro con la suciedad extendida en la superficie. Me demoré en llegar a mi casa porque me quedé observando las copas de los árboles, fascinada por la posibilidad de ver las hojas individualmente y me detuve a contarlas por unos minutos.

En comparación, antes mi vista era como una pintura impresionista: manchas de luz y colores que con cierta distancia conformaban una imagen inteligible; después veía un collage, una amalgama de elementos distintivos sobrepuestos sobre un fondo.

Una manifestación pictórica ahora tenía más sentido para describir el mundo tridimensional que hasta entonces consideraba evidente y neutral en su naturaleza. Experimentarlo como debía ser, con niveles de profundidad distinguibles y elementos con bordes notorios, me hizo querer trabajar esa construcción a una escala controlada con la posibilidad de proponer perspectivas y limitaciones visuales a voluntad. Un ejercicio a conciencia del que, con anterioridad, ignoraba ser parte.

Amalgama

Video proyectado a la pared, duración de 5:46 minutos.

Usa un clip base de audio y de video del inicio del recorrido del tren AS-02 desde Plaza de Puente Alto. Este video base es grabado desde un extremo del tren hacia el fondo, otorgando una perspectiva de profundidad evidenciada por el estrechamiento del tren y el empequeñecimiento de los pasajeros. El movimiento del tren se ve retratado puesto que el video fue grabado con cámara en mano. El audio en su mayoría fue acallado excepto por los timbres de alerta y los anuncios del conductor.

Sobre esta base fueron editados videos y audios de algunos de los vendedores y performers que acuden al metro a desarrollar sus actividades. A través de la superposición de los videos con un grado de transparencia, así como de los clips de audio de tonadas y ofertas de mercadería se plantea un ambiente de apariciones fugaces que se mezclan brevemente en una amalgama algo disonante e imprevista. No obstante, es por esta continuidad que se genera cierto ritmo en el caos y el cambio, de tal forma retornando a la monotonía del espacio aun a partir de una serie de eventos en un principio extraordinarios.



Sensaciones

Dentro del metro una hay serie de sensaciones que de inmediato se perciben a través del cuerpo.

El movimiento oscilante del tren, sus subidas y bajadas entre estaciones y la vibración en el andén que anuncia su llegada.

El contacto cercano con otros cuerpos cálidos o también la opresión de estos contra superficies frías y duras. La configuración momentánea de esa incomodidad hasta la apertura de puertas para una nueva y breve reconfiguración.

Los sonidos en ocasiones ensordecedores, en ocasiones ininteligibles de avisos que quizás fuesen importantes.

Los segundos de silencio en las estaciones vacías y el ruido progresivo de la gente, cortado por el silbido metálico del acero deslizado sobre el riel.

El ligero olor a humedad que se ve confirmado en el tinte blancuzco que corre por las paredes y se oculta tras láminas de metal. Cabe preguntarse si su única función es esconder un indicio de decadencia.

La súbita invasión de luz solar que pronto se retira, y el dejo de su calidez en la piel, tan preciada tras un tramo largo de profundidad.

El saberse enterrado en un espacio artificial cuyas fronteras comprimidas permiten su existir, y que, de colapsar, el artificio cedería ante la realidad natural de un punto subterráneo.

Proyección

La proyección se adecúa sin problemas a la superficie y su extensión puede ser modificada fácilmente. No puede ser tomada, cogida, asida de forma alguna pues su aparición es manifiesta en partículas visibles e intangibles.

Vale decir, apenas existe en un plano espacial; su espacio es virtual.

Sí está presente en el plano temporal como una visión capaz de teletransportarse, replicarse, coexistir con sus dobles e incluso desaparecer sin dejar rastro alguno. Sus condiciones de existencia distan mucho de las de un objeto, por lo que trae consigo una serie de connotaciones posibles en el campo de representación.

Armonía de la antidisciplina

Uno de los aspectos más atractivos del metro de Santiago pensado como espacio social es el fenómeno de los vendedores ambulantes y performers de distintas áreas creativas. Es curioso que, si bien hay carteles en los trenes que explicitan la prohibición de sus actividades* y avisos periódicos de esta prohibición por los altoparlantes, no hay una repercusión real ni en los protagonistas ni en los espectadores ni tampoco una actuar de los guardias ni funcionarios de la red. Ni siquiera parece haber sembrado una connotación negativa o una intuición de algo incorrecto, simplemente es estimado como algo que ocurre y con lo que se convive en ese espacio. Una especie de orden no oficial, un acuerdo tácito entre las partes.

Esta situación es una gran encarnación del *ambiente de antidisciplina* planteado por Michel de Certeau en *La invención de lo cotidiano*, y también, de la fenomenología comprendida por Francisco Varela.

En el primero se describe un escenario de agentes determinados por las dinámicas de poder, donde unos poseen poder y otros carecen de este. El resultado y principal diferenciación de estos bandos es la apropiación de un espacio y con ello la formación de un lugar regido bajo estrategias que aseguren un orden proclive a su extensión. Quienes encarnan este orden son las figuras de autoridad, y su contraparte son los agentes que, sin tener acceso al poder, son capaces de moverse dentro de ese lugar hostil a su presencia haciendo uso de tácticas de supervivencia y ocupando solo su sitio de forma momentánea, antes de reacomodarse en otro punto del que no es ni aspira ser nunca dueño.

De tal forma, y a modo de hábito, vendedores y performers ejercen sus labores ante la prohibición. Conscientes de su falta de poder inventan alternativas, aprovechan oportunidades, producen ritmos y aprenden de su entorno para prevalecer en el terreno enemigo. No ocupan el espacio, solo existen temporalmente en posiciones pasajeras.

El segundo concepto obra aquí como una manera de entender las relaciones sociales que conforman una sociedad. Se reconoce una armonía en las interacciones de los agentes partícipes, una dinámica siempre cambiante pero predispuesta a su reconfiguración. Este ir y venir es producto tanto de las acciones particulares como de un flujo activo que gatilla conductas propensas a su continuidad. Los fragmentos se informan unos a otros, existiendo en sintonía y constituyendo la identidad del total.

Ese mutuo acuerdo de existencia se evidencia en las relaciones entre agentes de orden, agentes de desorden y agentes pasivos en el fenómeno de los vendedores y performers. Los unos se deben a los otros, y aún si las estrategias de poder plantean un antagonismo, la tendencia natural a la armonía neutraliza esos esfuerzos: se le prohíbe a los usuarios comprar o donar dinero, pero ese no es el factor determinante en su actuar sino más bien su gusto musical o la utilidad del producto; los guardias deben ejercer una acción de represalia contra los infractores pero esta raramente se efectúa, y cuando ocurre, no suele ser más que una pausa en su quehacer; los performers suelen poner una distancia entre sus actuaciones para evitar la colisión de sus sonidos y de sus audiencias; similarmente, los vendedores avanzan hasta tener un público objetivo comprendiendo su coexistencia como un conflicto de intereses.

Dentro de un orden autoimpuesto surgen dinámicas vibrantes producto de un ingenio inherente al ser y su autopreservación. En palabras de Francisco Varela (2001) "La verdadera raíz de la inteligencia de los seres vivos es estar en el mundo y manejarse en el mundo, y eso es preconceptual y prelingüístico." Y en palabras de Michel de Certeau (1990) "Siempre es bueno recordar que a la gente no debe juzgársele idiota."

Baquedano

Modelo en acrílico transparente de la estación Baquedano hasta el año presente, con una sección en acrílico negro correspondiente a las salidas del patio subterráneo actualmente cerrado.

Los espacios subterráneos implican misticismo respecto a su extensión. Mientras que la mayoría de los cuerpos se delimitan en su superficie, una visión desde el interior de un espacio deja en duda el alcance de sus dimensiones. La construcción de esas fronteras invisibles es lo que plantea este modelo, una propuesta volumétrica de la totalidad del cuerpo oculto. Adyacente a esto, se intenta componer un espacio que de forma natural se presenta solo en fracciones siendo imposible verlo por completo, por esto, es a través del imaginario que aquellas articulaciones separadas se logran complementar en este modelo.

El cuerpo como medida

Sus medidas fueron estimadas por medio de cálculos corporales y ciertos datos de la construcción, sin uso del plano oficial.

Primeramente, se calculó la longitud de los andenes en pasos, luego se hizo una media del largo de un paso y con ello, se estimó el largo del andén en metros. El mismo método se utilizó para medir las dimensiones de la mayoría de los pisos.

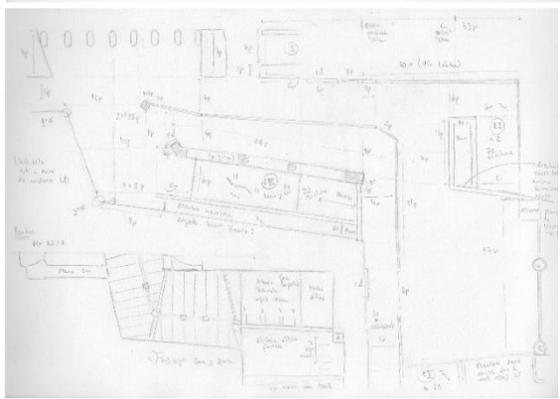
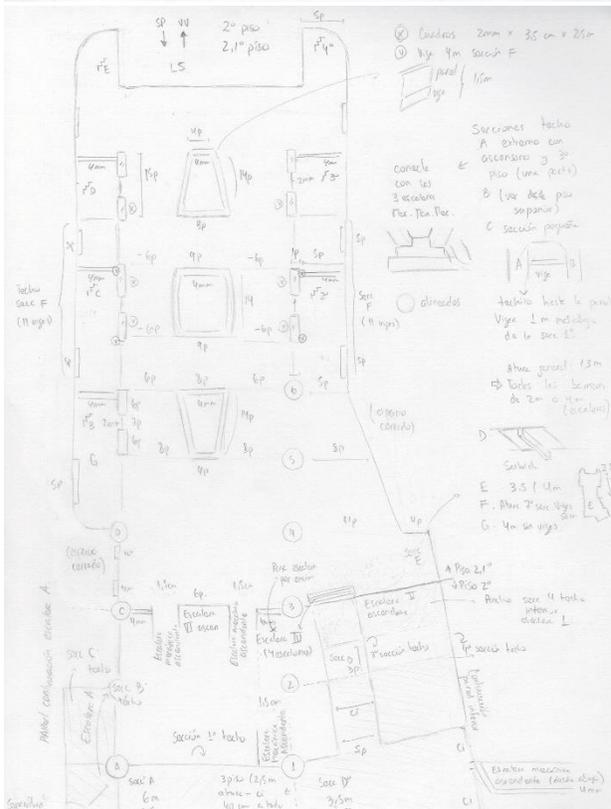
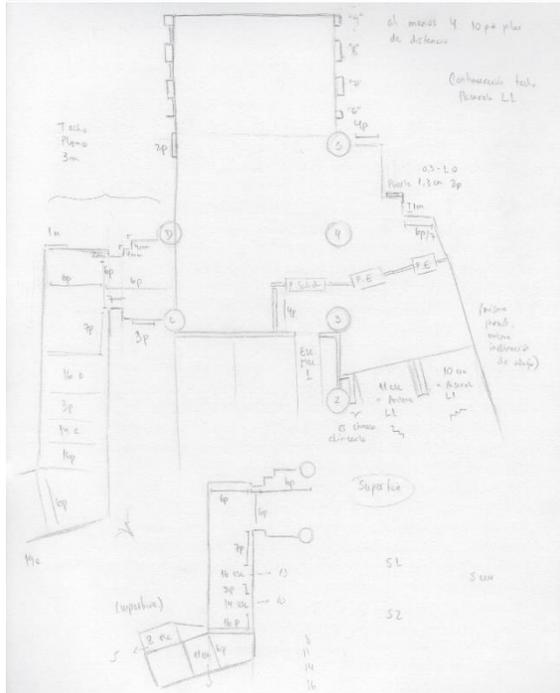
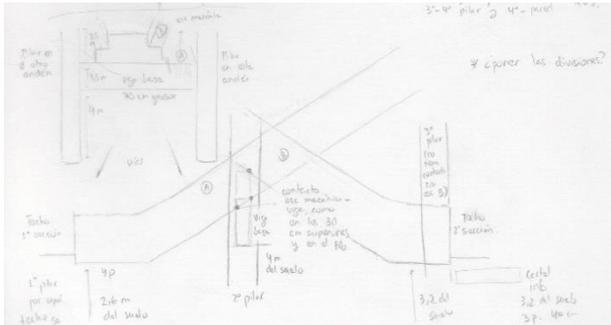
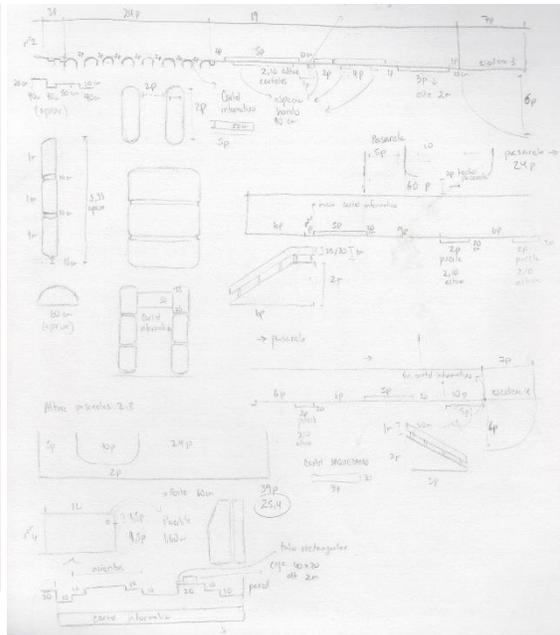
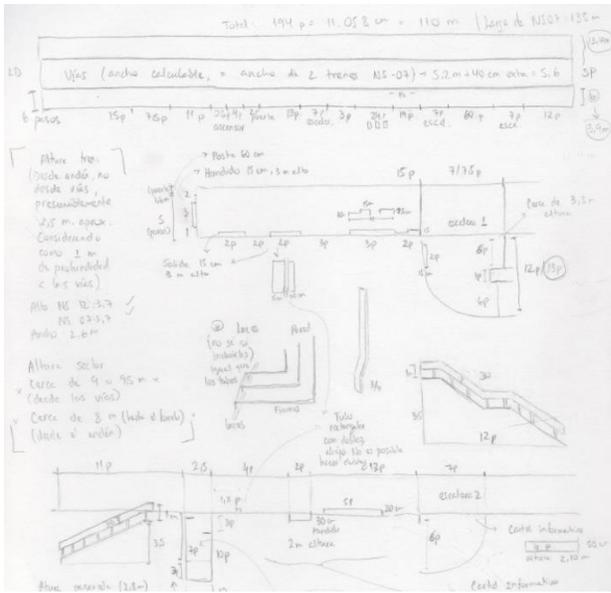
El alto de los techos fue medido en un principio por medio de un usuario de una altura identificable, imaginando la cantidad que debería apilarse para alcanzar el cielo. Sin embargo, el factor determinante de las alturas fue el conteo de los escalones de cada escalera de la estación.

Bitácora

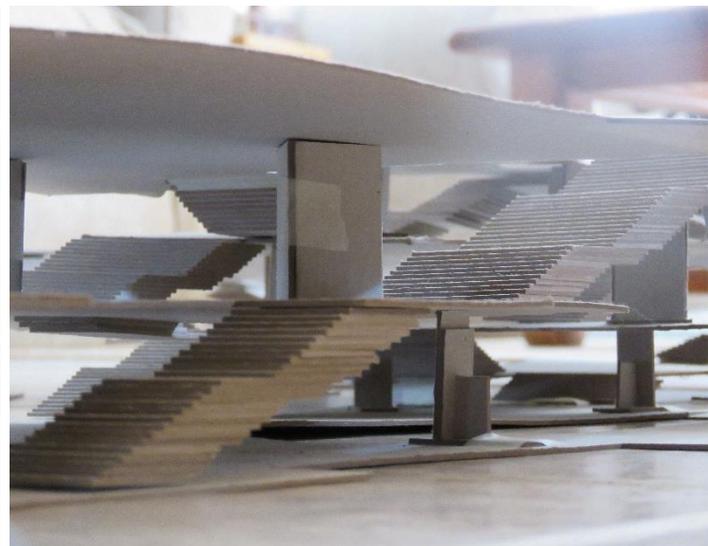
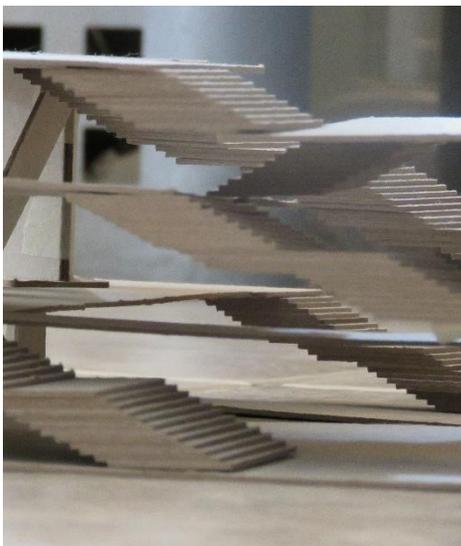
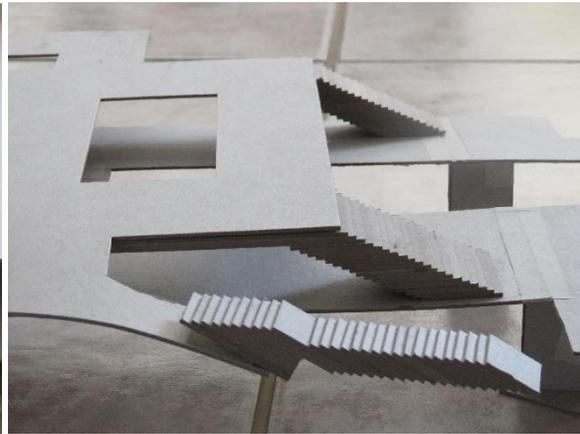
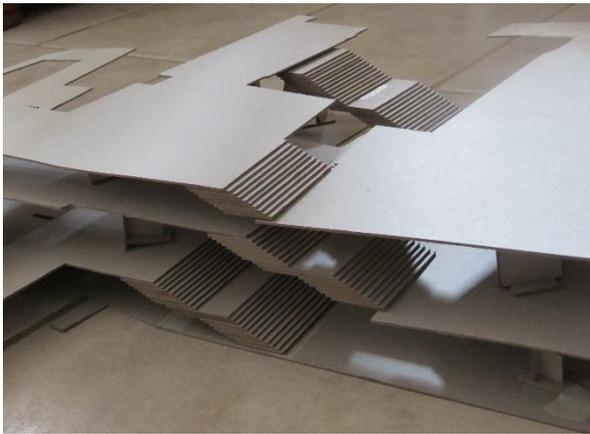
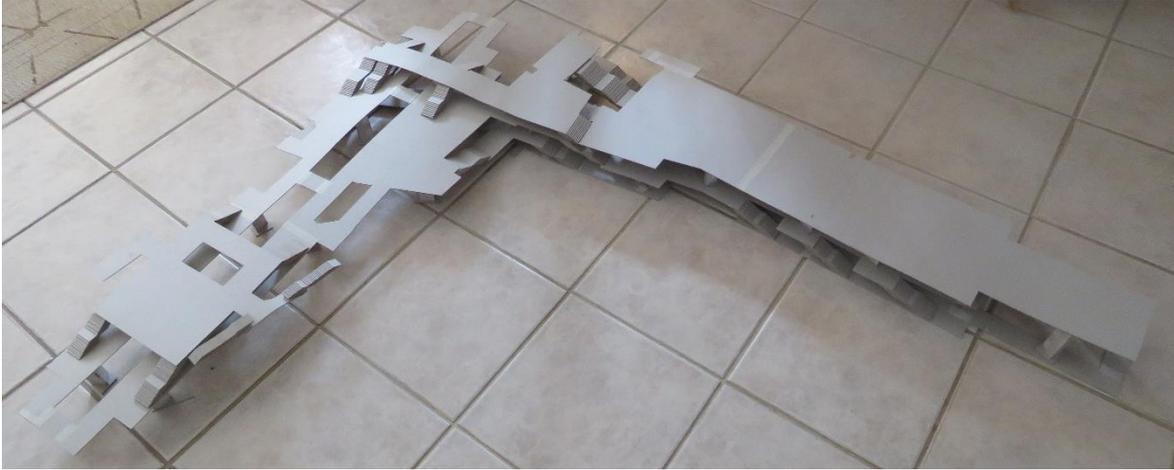
En la traducción de las medidas reales a las del modelo, todas las alturas fueron duplicadas para permitir una mejor visibilidad del cuerpo escultórico, por ello, este modelo no se plantea como una maqueta arquitectónica precisa sino como una interpretación de este espacio subterráneo. Igualmente, ciertas fallas de cálculo fueron ignoradas para asegurar el calce absoluto de las piezas.

La primera etapa fue la recolección de información en el campo a través de fotografías de referencia y bocetos in situ. Aquí se detallaron dimensiones, alturas, estructuras y disposición de los elementos en cada sector, y su consecuente conexión al sector próximo.





La tercera etapa fue fabricar un prototipo en cartón piedra para visualizar los tamaños y articulaciones ideadas y realizar las correcciones necesarias antes de dar inicio al trabajo con el material definitivo.

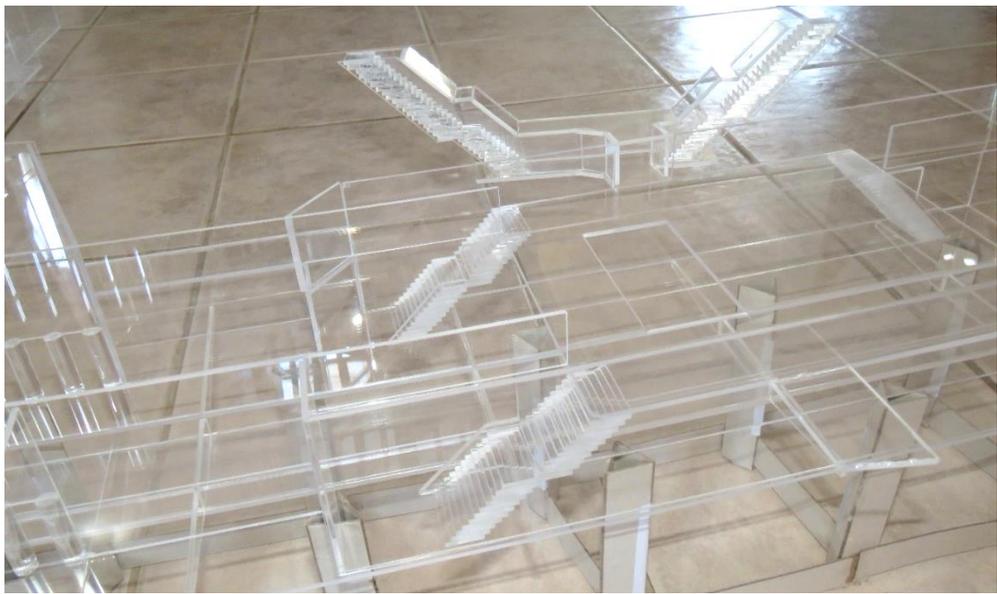
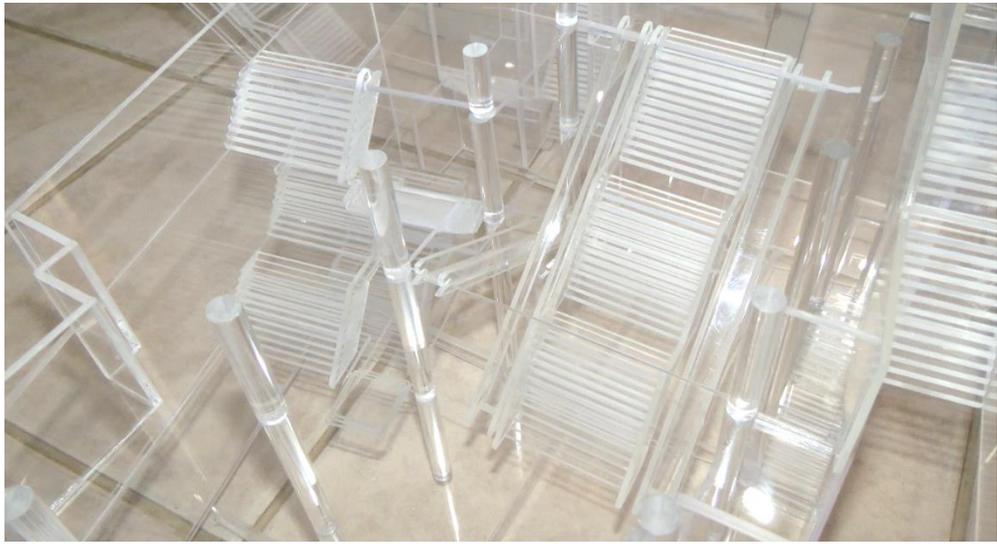


La cuarta etapa fue la de producción. Se utilizaron dos planchas de acrílico transparente de 1,80 cm por 1,20 cm, de 3 mm de grosor. Siguiendo guías de corte bajo la plancha de acrílico se pasó la cuchilla pico de loro varias veces por la línea hasta debilitarla y quebrarla con facilidad. Este fue el procedimiento para todas las piezas del modelo.

La quinta etapa fue la de pegado con cloroformo inyectado con jeringa en las uniones. Es una unión de secado rápido y resistente. Se unieron las piezas de cada sector tomando en cuenta el almacenaje de la obra puesto que, debido a su magnitud, debe ser guardada en piezas separadas y posteriormente calzadas al momento de exhibición.

La sexta etapa fue la del montaje. Se diseñaron y fabricaron dos pedestales de madera para sostener las piezas a la altura adecuada. Estos apoyos fueron pensados para no opacar la obra y en cambio funcionar como una extensión natural de esta al lugar de exhibición.





Transparencia

Metro de Santiago fue el lugar de inicio del estallido social de octubre de 2019. Su alza en pasajes fue el detonante del movimiento, y por ello, los actos de rebelión y enfrentamientos con fuerzas policiales comenzaron allí. Pasadas unas semanas se hicieron públicas denuncias de torturas, agresiones sexuales, golpizas, humillaciones y retenciones ilícitas en la entrada de la 60° Comisaría de Carabineros ubicada en una de las dos salidas que dan al patio interior de la estación Baquedano. Estas salidas se hallan cerradas desde entonces, bloqueando el acceso por la pasarela de la línea 1 y eliminando su señalética en los esquemas de la estación. El patio es usado actualmente como espacio de recreación, de jardinería, de expresión pictórica y punto de encuentro y memoria social.

La transparencia del material en la mayoría del cuerpo escultórico pretende ser una interpretación de lo oculto por su condición subterránea; la porción negra, evidenciar el borrado de un sitio que ahora carga con un simbolismo imprevisto en su construcción, pero que ha permeado con fuerza en la conciencia colectiva y ha propiciado instancias de quehacer social vigentes aún pasado el punto álgido del movimiento.

Fracciones anónimas

Selección de fotografías digitales en blanco y negro de diversas dimensiones montadas a pared en distintas profundidades.

Retratan pedazos inconexos de varias estaciones, sin permitir su identificación por lo ambiguo de sus señales. En ocasiones volteadas o giradas, algunas de las fotografías presentan formas lo suficientemente abstractas como para hacer dudar qué es exactamente lo capturado. Su selección fue guiada por la ubicación de la fuente de luz y las direcciones que predominaban en las formas, vale decir, por la potencialidad volumétrica de cada fotografía y las posibles interacciones que pudiesen tener con las otras al construir el montaje.

Blanco y negro

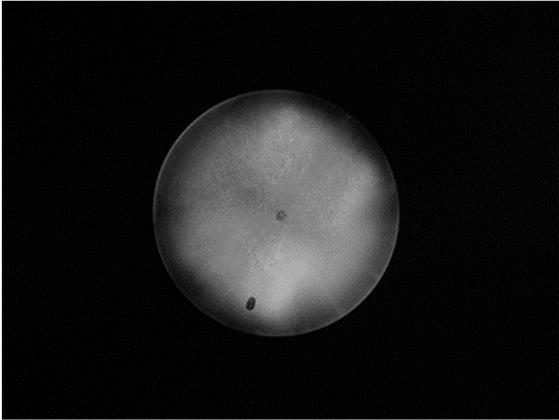
Cuando pienso en fotografía pienso en blanco y negro.

Aún si la gran mayoría de las que he tomado, fueran para fines de arte o no, han sido a color.

Su ausencia parece abrir otra dimensión de lo real. Una versión alternativa donde la luz jerarquiza el espacio y lo presenta en un modo claro e irrefutable.

Es una idea más que una realidad.

Tan concisa, tan abarcable, que puede existir plana en una hoja, y aun así, ser buena representación de un instante de lo antaño real.



Primeros ejercicios

Durante el primer año de carrera tuve los cursos de volumen y fotografía análoga. En estos trabajé por primera vez con conceptos como exposición, peso visual y composición, sin saber nada al respecto, y aprendiendo en el hacer, fue de los periodos más entretenidos de mi formación académica.

Al comenzar esta obra tenía en mente una fotografía análoga y en blanco y negro, nada más. Ahora puedo reconocer y atribuir la insistencia que mantuve con la cualidad análoga en el recuerdo de ese primer curso, y la seguridad que me concedía frente al incierto proyecto que yo misma me propuse. Esta obra se mantuvo en pausa por meses, mientras desarrollaba otras cuyas rutas se presentaban sin mayor problema. No fue sino hasta hablar con José Luis Rissetti que consideré más posibilidades, con las cuales pude sacar a la obra de su estancamiento.

Tomando esto en cuenta, y ya pensando en el montaje, volví a hallar consuelo en esos primeros ejercicios. Precisamente en el primer encargo: una pieza de cartón de 20 por 26 cm que sirviera de base para tres niveles adicionales de cartón cuyas formas construyeran una composición de pesos visuales balanceados en toda la superficie. Previo a recordar este trabajo, había visualizado vagamente la disposición de las fotografías, pero recurrir a esta experiencia me incentivó a continuar la exploración por mucho tiempo suspendida. De tal forma, el montaje fue pensado como un ensayo arquitectónico guiado por los componentes predominantes de cada fotografía y sus fuentes lumínicas, y es presentado como una construcción en relieve sobre la que reposan las fotografías impresas

Abstracción

Desconocía el nombre de Gertrudis de Moses hasta que lo vi al costado de una lámina de una de sus fotografías: *Lámina IX. "Sin Título", Gertrudis de Moses. 9x9cm*. Lo que me intrigó de ella es que me tomó unos momentos reconocer que las curvas oscuras dibujadas en tiza pasando entre rectas horizontales sobre sombras onduladas eran, en realidad, largas mallas sobre pilares de madera que daban sombra a un terreno arenoso. De igual forma, cuando vuelvo a observar, veo lo que vi la primera vez, ello tiene tanto o más sentido para mí que lo segundo, aún si toma más tiempo describirlo y no resulta exacto. Su imagen abstracta bastó para componer una de las fotografías más cautivadoras que recuerdo haber visto.



Lapidario

Lámina de acrílico negro agujereada según la posición de cada estación de la red. Luces iluminan aquellas en las cuales personas se han muerto, ya sea por suicidio o causas accidentales.

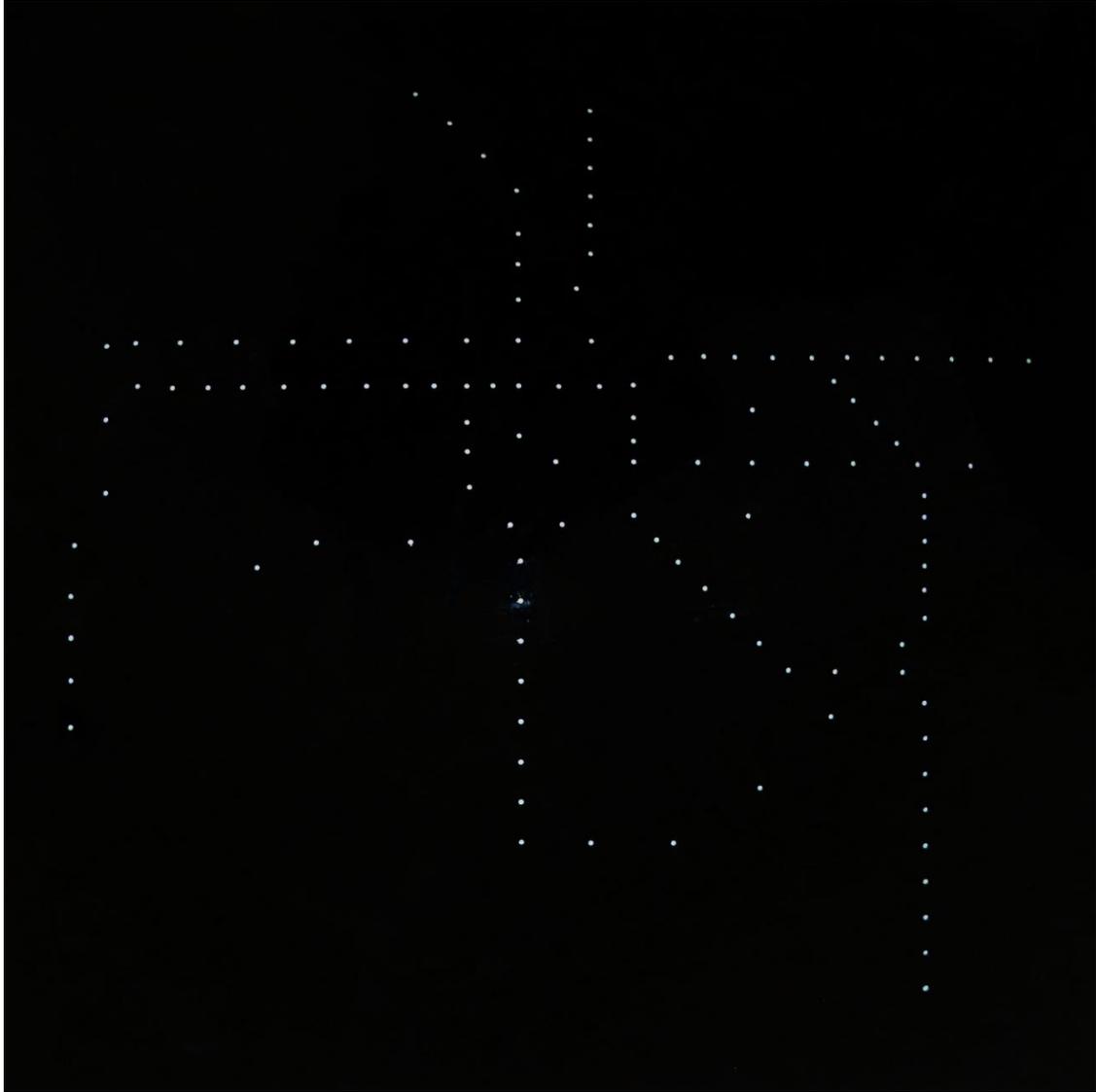
Está posada en un soporte de fierro que la presenta al espectador con una ligera inclinación permitiendo así ver su reflejo.

La materialidad elegida, su construcción y disposición aluden al registro terrenal a modo de cartografía, a la cualidad etérea de la luz, a la función de ofrenda de los lampadarios en las iglesias y a la interpelación de uno mismo por medio del reflejo.

El suicidio

La problemática del suicidio fue una de las primeras que quise abordar al comenzar este proyecto. En sí mismo el fenómeno del suicidio genera gran interés, pero este se ve potenciado por el contexto que lo alberga. Elegir acabar la vida propia en un lugar concurrido y de tránsito, rodeado de desconocidos y en un ambiente de aparente rutina eterna causa cierta disonancia con la naturaleza extremadamente grave y personal del hecho.

En ciertos países en los cuales la eutanasia es permitida el proceso se sigue de cerca con expertos en salud física y mental. A menudo los pacientes están acompañados de sus seres queridos y desde la primera solicitud a su realización pasan meses de espera con múltiples oportunidades de retraso o renuncia. Todas estas condiciones están ausentes en un espacio como el metro, un llamado *no lugar*, y sin embargo, los casos de suicidio mantienen sus cifras si no es que aumentan periódicamente.



Persona en vía

Si bien es de común acuerdo la condición tabú del tema y de la seriedad que lo acompaña, la reacción que provoca está directamente relacionada con la cercanía al evento.

Si escuchas el anuncio de persona en vía y las estaciones cerradas por ello y esto no afecta la ruta que planeabas tomar, la reacción probablemente varíe entre indiferencia y un ligero pésame por el fallecido.

Si escuchas el anuncio de persona en vía y las estaciones cerradas por ello y esto si afecta la ruta que planeabas tomar, la reacción probablemente varíe entre sorpresa, confusión, molestia o un arrebato de ira y desdén por el culpable de tal inconveniente en tu día, esto mientras se te dirige fuera de la estación no sin antes obtener un pase gratuito de metro válido para tu siguiente viaje.

Ahora, si te enteras de lo sucedido no por un anuncio sino por atestiguarlo, probablemente la reacción sea del todo instintiva, tendiendo al shock y posterior rechazo a lo abyecto de una muerte violenta, seguido a la huida de la escena, así como de la evasión de la experiencia, lo que muchas veces desemboca en un trauma duradero.

En el proceso de investigación y recopilación de datos me topé con varias entrevistas y reportajes a conductores de tren, guardias de seguridad y encargados de limpieza del metro de Santiago. Sus testimonios fueron reveladores a la vez que desconcertantes, lo cual es lógico volviendo sobre el secretismo que rodea al suicidio, lo que a su vez parece resultar más en invisibilización que en una acción moralizante de respeto y prevención.

Dar un sentido pésame y retomar actividades no soluciona nada, e ignorar el ruido no hace más que ensordecer al escucha. Actualmente la principal medida de prevención son las puertas automáticas en los andenes de las líneas 3 y 6, la que parece ser también la más efectiva a nivel mundial. Junto a esto, en otros países se han implementado líneas telefónicas de ayuda (Canadá), luces azules que alivian el estrés emocional (Japón), fosas en las vías (Reino Unido) y más guardias de seguridad (Brasil). Esta última medida

funcionaba también en el metro de Santiago hasta el despido de más de 1.500 empleados encargados de, entre otras funciones, recordar a los usuarios mantener distancia con la línea amarilla en los andenes y eran quienes tenían la facultad de acercarse a aquellos que evidenciaban inestabilidad emocional y acompañarlos hasta considerar bajo el control el riesgo de suicidio. Se ha planteado en numerosas ocasiones extender el uso de las puertas automáticas al resto de la línea, pero debido a las características estructurales de las otras líneas y las dimensiones de los trenes (de los cuales distintos modelos pueden transitar una misma línea) esta medida se ha determinado inviable. También se ha propuesto y considerado instalar líneas telefónicas en cada andén cuyas llamadas lleguen a un centro de ayuda a cargo del Ministerio de Salud (cuyo número 600 360 7777 atiende una serie de consultas, no siendo una vía directa de emergencia a la prevención suicida), pero esta medida tampoco ha sido efectuada a la fecha.

CONCLUSIÓN/Y QUÉ/ENTONCES/EN FIN

Deriva

En diversas ocasiones durante este proyecto acudí al metro a recolectar información, fotografías, registros audiovisuales y también a reflexionar y analizar algunos de los aspectos que me parecían particularmente interesantes. En ello descubrí que, añadida a la calma obtenida de la delegación de responsabilidad individual al usar transporte público, sensación germen de este proyecto, hallé gran gozo en el simple acto de andar sin rumbo fijo. Había, por supuesto, ciertos objetivos en mente cada vez que iba al metro, pero por lo general estos podían ser cumplidos en cualquier parte del espacio vital que ya poseía fronteras limitantes, y, establecido ese fundamento, me sentía en libertad de acción para proceder a la experiencia del día

Subir en una estación y bajar si quería, o bien seguir hasta el final de la línea, y entonces, simplemente dirigirme al cambio de andén para luego tomar el mismo tren en dirección opuesta. Hacer alguna combinación simplemente para pasar por donde no había pasado, o dejarme guiar por el flujo de pasajeros solo para evitar la resistencia de la masa. No importaba realmente; ya estaba donde debía estar.

Moverse sin un destino claro entre multitudes de rumbos establecidos permite dar al presente el foco que el futuro tiende a apropiarse, en especial en un espacio de tránsito como lo es la red de metro. La falta de certeza es inherente al existir, pero su aceptación no lo es. Fue un agrado utilizar un sistema dedicado a la eficiencia para experimentar esos momentos carentes de expectativa y en ocasiones, de propósito. Me hizo dudar, aunque fuese por un instante, si acaso existía una sensación de apuro en lo absoluto. Esta etapa de exploración inicial fue sin duda la más armoniosa del proceso.

Mundo propio

Determinar este espacio como una fracción aislada y entenderlo como un campo de estudio permitió construir una visión fantástica del metro como un mundo propio, cuyas cualidades, si bien cotidianas, en el contexto de esta investigación merecieron tiempo de reflexión y consideración. No todas ellas derivaron en obras tangibles, otras se mantuvieron como apuntes al costado hasta la etapa final del proyecto, por lo que me parece correcto darles un lugar en esta sección del escrito.

Clima

Se cruza la ciudad a un veloz paso subterráneo.

El ambiente externo a la red permaneciendo un misterio durante largos tramos de luz artificial y temperatura controlada.

Ingresar una mañana en Macul con un tenue sol de invierno puede convertirse en difuso recuerdo al verse rodeada de densa niebla en Monte Tabor apenas media hora después.

Pajaritos es de mis estaciones favoritas, porque devuelve el sol. Aún si sólo restan dos estaciones, los rayos oblicuos o rectos, del este o el oeste, cálidos o ligeros, dan un contexto fuera de la constante subterránea, como si el mundo despertara.

Y de pronto, todo vuelve a oscurecer.

Siluetas

En ciertas estaciones como Vicente Valdés y Grecia se pueden distinguir siluetas tras los asientos de los andenes. Están marcadas en las paredes como presencias fantasmagóricas, testimonios de miles de seres anónimos acomodados en dicha posición por minutos o segundos a la espera del tren. Además de lo inquietante de la representación humana en lo inanimado, está también el tono insalubre de la situación. La idea de que la insistencia de la presencia humana deje un residuo biológico en la superficie; sea sudor, cebo o ácido de la piel, que llegue a alterar su fisionomía y marque su impronta en esta condensa bien el tinte repugnante que suele surgir dentro de las masas, producto natural de su condición humana.

Diseño

Buena parte de la línea 4, la que pasa por Vicuña Mackenna/Concha y Toro, tiene un fuerte compromiso de diseño en su construcción. Desde Protectora de la Infancia hasta Rojas Magallanes, todas estas estaciones tienen igual infraestructura con colores distintos en ciertos elementos: asientos, tubos y soporte de iluminaria. De tal forma, obtienen una distinción cromática que aporta a su reconocimiento individual; de estar distraído, te podrías ubicar por el color que alcanzaste a ver aún sin leer el nombre de la estación.

PROTECTORA DE LA INFANCIA
HOSPITAL SÓTERO DEL RÍO
ELISA CORREA
LOS QUILLAYES
SAN JOSÉ DE LA ESTRELLA
TRINIDAD
ROJAS MAGALLANES

Etnología posible

Finalizada la etapa de investigación se podría determinar que una apreciación etnológica de los usuarios de metro no es factible tomando en consideración únicamente aquel periodo de sus vidas en el estudio. Es simplemente demasiado fugaz y fragmentado como para hacer un análisis que de fe de posibles complejidades sociales y culturales de un grupo humano sin interconexión interna ni territorial.

No obstante, no sólo usuarios acuden al metro de Santiago, lo hacen también funcionarios, performers, mendigos, vendedores empleados e independientes. Por lo que aquí se desarrolla un ambiente híbrido de los no lugares de Augé y de la antidisciplina de Certeau, uno representado por los pasajeros que utilizan el sistema en la forma que fue planificado, y el otro por quienes hacen uso de este para su beneficio por medio de tácticas propias. La diferencia es que el primero no tiene intención alguna de apropiación del lugar ni de navegación alternativa de sus normas, el segundo, por el contrario, posee el manejo territorial ganado a partir de un constante aprovechamiento de las breves oportunidades de acción dentro del sistema.

Esto es quizás más identificable en el paso rápido de los pasajeros entre vendedores instalados en los andenes, junto a escaleras o tras pilares de las estaciones más concurridas. Dentro del espacio de tránsito se conforma una localidad entre puestos y vendedores que consideran esas posiciones como propiedad efectiva, y dado ese contexto, se abre una posibilidad teórica de una investigación etnológica que con toda seguridad tendría raíces y proyecciones mucho más allá de su estancia en el metro, puesto que, de lo contrario, sería una investigación notablemente sucinta. Son estas situaciones las que más se aproximan y propician una posible etnología del metro de Santiago, los únicos que logran ser ocupantes del no lugar.

A la posteridad

Durante la etapa de investigación histórica del campo (la cual no tuvo gran injerencia en la producción definitiva de obra) me topé con una curiosa cantidad de videos en YouTube testimoniando el funcionamiento del metro desde la perspectiva de un usuario. En específico, eran una serie de videos de cerca de un minuto representando la llegada y partida de distintos trenes a las estaciones, detallando en los títulos el modelo de tren y la estación involucrada. Otros videos más largos, de cerca de 30 minutos, registraban el recorrido completo de las líneas desde el interior del tren de terminal a terminal. Unos cuantos canales se dedicaban a este contenido, además de otros videos también relacionados al metro de Santiago.

Había decenas de estos videos, con cientos o miles de vistas en cada uno. Grabaciones sin editar de una de las experiencias más rutinarias y poco destacables para la mayoría de los capitalinos. La fascinación por algo así de cotidiano me resultó muy extraño, me pregunté a quién estarían dirigidos estos videos, o por qué alguien los produciría en primer lugar. Parecía no tener sentido, pues no es como si fuese a desaparecer un día y fuese necesario inmortalizarlo de alguna manera.

Excepto que sí lo es. Sin darnos cuenta el tiempo pasa y las cosas cambian. Aun las que pareciese que siempre fueron así son la última actualización de una acumulación de estados anteriores que se van olvidando uno tras otro. El presente está en constante extinción pues el pasado siempre llega a alcanzarlo, *"la historia nos pisa los talones"* (Giddens, 1990), y aún si estamos conscientes de lo cambios cuando ocurren estamos tan focalizados en lo nuevo que no comprendemos que ello significa que lo que era ya no lo es ni lo será. De pronto, lo que un día fue lo común ha quedado en el pasado, ya no una experiencia sino un vago recuerdo, y el presente, que sigue pareciendo eterno, continúa en riesgo de desvanecer en un imprevisto silencio.

Vida útil

Similarmente, el futuro oprime al presente desde la otra frontera, no con su extinción efectiva, sino que con sutil amenaza. La experiencia que ha alimentado esta memoria y cuerpo de obra en algún momento se verá renovada parte por parte en la realidad, habrá nuevas versiones de la red, y lo que era (ahora es) actual será una versión desactualizada más en la historia del metro.

A la fecha de septiembre del 2023 están planificadas las siguientes actualizaciones en la red de metro:

- Reemplazo total de los trenes NS-74 por los NS-16, por la presencia de asbesto en su estructura, estimado para 2030.
- Extensión de la línea 2 hacia el sur con cuatro estaciones nuevas desde La Cisterna hasta estación terminal El Pino, estimada para el segundo semestre del 2023.
- Extensión de la línea 3 hacia el oeste con tres estaciones nuevas desde Los Libertadores hasta estación terminal Plaza de Quilicura, estimada para el segundo semestre del 2023.
- Línea 7 que pasaría por las comunas de Renca, Cerro Navia, Quinta Normal, Santiago, Providencia, Las Condes y Vitacura, contaría con 19 estaciones siendo Brasil y Estoril las terminales, estimada para fines del 2027 o inicios del 2028.
- Línea 8 que pasaría por las comunas de Providencia, Ñuñoa, Macul, La Florida y Puente Alto, contaría con 13 estaciones siendo Eliodoro Yáñez y Mall Plaza Tobalaba las terminales, estimada para 2030.
- Línea 9 que pasaría por las comunas de Santiago, San Miguel, La Granja, San Ramón y La Pintana, contaría con 13 estaciones siendo Santa Lucía y Gabriela las terminales, estimada para 2030.

Dada esta situación, me agrada que este proyecto que tiene cerca de un año y medio de trabajo tenga un concepto de vida útil, y que esta haya sido una precondición en su creación. Se estaba trabajando con el presente desde el inicio, y parece apropiado aceptar su fin una vez acabado el proyecto. Abandonar cualquier deseo de eternidad es una tercera expresión de libertad que me ha concedido este trabajo, no por ello disminuyendo su calidad artística sino más bien alzando su cualidad humana. Contemplar la obra en su etapa final de producción como un momento más entre una serie de escritos y borradores, aparentes avances y retrocesos, e incluso de aparentes atisbos de verdad que terminan por diseminarse, aligera el peso de las expectativas que en cierto punto llegaron a abrumarme y con ello, obstaculizar la finalización de la propuesta.

De cualquier forma, fue gratificante comprobar que aun indagando en un espacio fundamentalmente rutinario se puedan hallar potenciales de creatividad y reflexión, y que aun en actualidad de lo cotidiano se puedan capturar impresiones de sus haceres que, si bien muy probablemente seguirán allí mañana, llegará el día que no sea así.

REFERENCIAS

Bibliográficas

Augé, Marc (1992) Los no lugares. Quinta reimpresión, septiembre 2000, Barcelona. Editorial Gedisa.

De Certeau, Michel (1990) La invención de lo cotidiano *Artes del hacer*. Primera reimpresión de la primera edición, 2000, México. Universidad Iberoamericana.

Giddens, Anthony (1990) Consecuencias de la modernidad. Primera reimpresión, 1994, Madrid. Alianza Editorial.

Perec, Georges (1974) Especies de espacios. Segunda edición, octubre 2001, España. Montesinos.

Perec, Georges (1975) Tentativa de agotar un espacio parisino. Edición 1992, Rosario. Beatriz Viterbo Editora.

Flusser, Vilém (1984) Hacia una filosofía de la fotografía. Primera edición, septiembre 1990, México. Editorial Trillas.

Informáticas

Registro a puertas cerradas

Red Metropolitana de Movilidad (s.f.). Mapas y horarios Metro. Recuperado el 20 de junio de 2022 de <https://www.red.cl/mapas-y-horarios/metro/>

Parro, S (27 de septiembre de 2022). Ruta Express del Metro de Santiago: En qué líneas y horarios comienza a operar. Radio Pauta. <https://www.pauta.cl/actualidad/2022/09/27/metro-santiago-lineas-horarios-estaciones-ruta-express.html>

Relatos

Frances Ha (s.f.). FilmAffinityChile. <https://www.filmaffinity.com/cl/film960116.html>

Vistas escogidas

Cruz Pizarro, A (13 de septiembre de 2018). ESPECIAL: Los trenes del Metro de Santiago (1973 – 2018). Administración y transportes. Recuperado el 21 de diciembre de 2022 de <http://administracionytransportes.cl/2018/09/13/especial-trenes-de-metro-de-santiago/>

Amalgama

Liencura, J (6 de octubre de 2017). Vendedores ambulantes y músicos sonaron: Metro les declaró la guerra y los prohibirá en los trenes. Publimetro. <https://www.publimetro.cl/cl/noticias/2017/10/06/vendedores-ambulantes-musicos-sonaron-metro-les-declaro-la-guerra.html>
humanista (11 de julio de 2010). Francisco Varela (Neurobiólogo) – La Belleza del Pensar 2001. YouTube. <https://www.youtube.com/watch?v=3-VydyPdhhg>

Baquedano

Higuera, C (18 de octubre de 2021). ¿Aquí se torturó? A dos años del caso en Metro Baquedano, se conoce nueva denuncia. Interferencia. <https://interferencia.cl/articulos/aqui-se-torturo-dos-anos-del-caso-en-metro-baquedano-se-conoce-nueva-denuncia>

Lapidario

Fernández, O (1 de abril de 2019). Informe de Metro detecta aumento de casos de suicidios en la red. La Tercera. <https://www.latercera.com/nacional/noticia/informe-metro-detecta-aumento-casos-suicidios-la-red/596653/>

Ante suicidio interrumpen parcialmente servicio de la Línea 1 de Metro (25 de febrero de 2008). El Mostrador. <https://www.elmostrador.cl/noticias/pais/2008/02/25/ante-suicidio-interrumpen-parcialmente-servicio-de-la-linea-1-del-metro/>

Barraza, Á (s.f.). Nuevo suicidio esta mañana en Metro de Santiago. <https://www.elciudadano.com/chile/nuevo-suicidio-esta-manana-en-metro-de-santiago/06/29/>

Delgado, F (5 de enero de 2023). Metro rehabilita servicio en toda la Línea 1 tras caída de persona a las vías. Bio Bio Chile.

<https://www.biobiochile.cl/noticias/nacional/region-metropolitana/2023/01/05/metro-con-servicio-parcial-en-linea-1-por-caida-de-persona-a-las-vias.shtml>

Metro suspende servicio entre estaciones San Pablo y los Héroes por persona en la vía: Transantiago entrega buses de apoyo (20 de octubre de 2022). El Mostrador.

<https://www.elmostrador.cl/noticias/pais/2022/10/20/metro-suspende-servicio-entre-estaciones-san-pablo-y-los-heroes-por-persona-en-la-via-transantiago-entrega-buses-de-apoyo/>

Murió el sucesor de Arrau, Oscar Gacitúa (6 de diciembre 2001). El Mostrador. <https://www.elmostrador.cl/cultura/2001/12/06/murio-el-sucesor-de-arrau-oscar-gacitua/>

Servicio en la Línea 2 del Metro estuvo suspendido tras caída de persona (31 de enero de 2012). Cooperativa.

<https://www.cooperativa.cl/noticias/pais/transportes/metro/servicio-en-la-linea-2-del-metro-estuvo-suspendido-tras-caida-de-persona/2012-01-31/132536.html>

Carabineros confirmó muerte de persona que se lanzó a las vías del Metro de Santiago (30 de octubre de 2020). Radio Agricultura.

https://www.radioagricultura.cl/nacional/2020/10/30/carabineros-confirmando-muerte-de-persona-que-se-lanzo-a-las-vias-del-metro-de-santiago/#google_vignette

Persona se lanza a las vías del Metro, lamentablemente falleció (9 de noviembre de 2022). El Informador Chile.

<https://www.elinformadorchile.cl/2022/11/09/persona-se-lanza-a-las-vias-del-metro-lamentablemente-fallecio/>

Reyne, M (15 de marzo de 2013). Línea 2 del Metro sufre inconvenientes luego que persona cayera a las vías. Bio Bio Chile.

<https://www.biobiochile.cl/noticias/2013/03/15/una-persona-se-suicida-en-metro-parque-ohiggins-de-santiago.shtml>

Una persona habría fallecido tras lanzarse en la Estación Metro Trinidad de La Florida (30 de mayo de 2023). El Quillayino.

<https://quillayino.cl/2023/05/30/una-persona-habria-fallecido-tras-lanzarse-en-la-estacion-metro-trinidad-de-la-florida/>

Delgado, F (2 de abril de 2019). Informe de Metro reveló aumento de casos de suicidio: incluso hubo un intento en Línea 6. Bio Bio Chile.

<https://www.biobiochile.cl/noticias/nacional/region-metropolitana/2019/04/02/informe-de-metro-revelo-aumento-de-casos-de-suicidio-incluso-hubo-un-intento-en-linea-6.shtml>

Conductora de Metro muere en Estación Vicuña Mackenna (26 de febrero 2010). Emol.

<https://www.emol.com/noticias/nacional/2010/02/26/400643/conductora-de-metro-muere-en-estacion-vicuna-mackenna.html>

Metro de Santiago suspende su servicio en algunas estaciones por persona en las vías de la Línea 5 (27 de agosto de 2019). La Tercera.

<https://www.latercera.com/nacional/noticia/persona-en-las-vias-de-la-linea-5-suspension-servicio/799126/>

Gonzalez, A (3 de octubre 2012). Suspenden servicio expreso en Línea 2 del Metro por caída de persona a las vías. Bio Bio Chile.

<https://www.biobiochile.cl/noticias/2012/10/03/suspenden-servicio-expreso-en-linea-2-del-metro-por-caida-de-persona-a-las-vias.shtml>

Peñalver, F (24 de mayo de 2019). Superada congestión en Metro de Santiago por persona en las vías en estación Baquedano. Publimetro.

<https://www.publimetro.cl/cl/noticias/2019/05/24/superada-congestion-en-metro-de-santiago-por-persona-en-las-vias-en-estacion-baquedano.html>

Garagay, J (30 de agosto de 2022). Línea 5 de Metro de Santiago cierra estaciones debido a persona en la vía. Meganoticias.

<https://www.meganoticias.cl/nacional/388024-linea-5-metro-suspende-servicio-estaciones-cerradas-30-08-2022.html>

Suspenden servicio del Metro por aparente suicidio (28 de marzo de 2009). Emol.

<https://www.emol.com/noticias/nacional/2009/03/28/351103/suspenden-servicio-del-metro-por-aparente-suicidio.html>

Metro suspende servicio por caída de persona en estación Elisa Correa (2 de marzo de 2021). Puente Alto al Día.

<https://www.puentealtoaldia.com/metro-suspende-servicio-por-caida-de-persona-en-estacion-elisa-correa/>

Murió hombre que resultó herido tras lanzarse al Metro (3 de diciembre de 2009). La Tercera. <https://www.latercera.com/noticia/murio-hombre-que-resulto-herido-tras-lanzarse-al-metro/>

Metro de Santiago (5 de enero de 2023). *16:52 hrs Ten presente que por persona en la vía, la combinación entre Los Leones entre #L1 y #L2 está suspendida* (Post). X.

<https://twitter.com/metrodesantiago/status/1611088411082752000>

Aguirre, L. (@leo_11salas) (28 de diciembre de 2012). *En metro Santa Rosa* (Post). X.

<https://twitter.com/metrodesantiago/status/1475948663079800837?lang=es>

Flores, G. (@GuialberF) (28 de julio de 2022). *Se lanzó una parsona y quedó debajo del tren en plaza de armas* (Post). X.

https://twitter.com/metrodesantiago/status/1552752865902563328?ref_src=twsrc%5Etfw%7Ctwcamp%5Etweetembed%7Ctwterm%5E1552752865902563328%7Ctwgr%5E6a6d57d00677c94909a29c6f71632e470710efdf%7Ctwcon%5Es1_&ref_url=https%3A%2F%2Fwww.meganoticias.cl%2Fnacional%2F384634-metro-santiago-linea-5-suspension-28-07-2022.html

Fernández, E (15 de noviembre de 2018). Suicidio en el metro. Cooperativa. <https://opinion.cooperativa.cl/opinion/redes-sociales/suicidio-en-el-metro/2018-11-15/092449.html>

Suicidios en el Metro: el dolor subterráneo (14 de septiembre de 2019). La Tercera. <https://www.latercera.com/la-tercera-domingo/noticia/suicidios-en-el-metro-el-dolor-subterraneo/823581/>

Bohle, C y Medina Delgado, V (2020). SIGMA: el código secreto de los suicidios en el metro. Pousta. <https://pousta.com/sigma-suicidios-metro/>

García, D y Timmermann, A (28 de mayo de 2019). Medidas de prevención de suicidio en el transporte metro. Medium. <https://medium.com/@lectoraempedernida098/medidas-de-prevenci%C3%B3n-de-suicidio-en-el-transporte-metro-f3f928ee1da7>

Ruz, A (10 de junio de 2022). "Falta de empatía" y dolor: La dura realidad de los suicidios en el Metro de Santiago. La Tercera. https://www.cnnchile.com/pais/reportaje-suicidios-metro-santiago_20220610/

Conclusión

Metro de Santiago 2023: ¿cuándo abrirán las nuevas líneas? (2 de mayo 2023). 24 horas. <https://www.24horas.cl/te-sirve/metro-de-santiago-2023-cuando-se-abriran-las-nuevas-lineas>