

Autor: Carmen Moyano Rojas

LA DERIVA HUMANA CONSTRUYE UN PAISAJE A CADA MOMENTO VIVIDO

Definición de Deriva: Modo de comportamiento experimental ligado a las condiciones de la sociedad urbana. Se usa también específicamente para designar la duración de un ejercicio continuo de experiencia.

Entre los diversos procedimientos situacionistas, la deriva se presenta como una técnica de paso ininterrumpido a través de ambientes diversos. “El concepto de deriva está ligado indisolublemente al reconocimiento de efectos de naturaleza psicogeográfica, y a la afirmación de un comportamiento lúdico-constructivo, lo que opone en todos los aspectos a las nociones clásicas de viaje y de paseo. Guy E. Debord”.

El recorrido por este concepto ha rescatado de mi memoria adolescente vivencias que, en todo el texto, están transformadas en literatura, en arquitectura, en sociología, en filosofía, en subjetividad, en individualidad, en definitiva, en experiencias.

Así pues, y retomando aquella experiencia, trataré de realizar el camino en mi mente que entonces yo idealizaba, vivía o convertía en capítulo de mi propia literatura perdida en el “esto no tiene importancia”. Sorprendida (pues mi conocimiento al respecto era nulo y ahora escaso) estoy de saber que personas como Foucault, Sennet, Certeau, Walter Benjamín y otros muchos reflejen sentimientos y vivencias que conectan de alguna manera con una estudiante de psicología, entonces una empleada administrativa de una empresa de transportes catalana, hoy desaparecida: “Mateu & Mateu”, que en Europa se la conocía con el sobrenombre de la “fiebre amarilla”, – las lonas que cubrían sus vehículos eran amarillas - , tenía una flota que recorría no solo Europa, sino Asia y África. Ahí comenzó mi sueño de ver, viajar y ser camionera.

Este pequeño apunte biográfico es preciso para dibujar la identidad, las pertenencias de un proceso de observadora, y/o transeúnte, y/o viandante que no sólo narraba o describía trayectos, sino que los vivía (y vive, pero esto ahora no es relevante para este relato).

Bien, al cumplir los 16 años, se decide en el **seno** de mi familia - y después de una preparación ad hoc -, que debía ingresar en las filas de los trabajadores de este país y convertirme en un ingreso económico adicional para el sistema familiar. Así pues, y con el dolor de corazón que a mi padre le producía, me incorporé a filas, habitando cada lugar y cada tiempo desde que salía de casa a las 6h a.m y volvía a las 22 h, hora en la que terminaban las clases de bachillerato nocturno. Y como dice Simmel, en un proceso cuyo tono psicológico era estimulado a cada percepción, a cada impresión momentánea; convertida pues, en un nómada desde la ciudad dormitorio a una metrópolis, le daba sentido a mi vida colocando el espacio, el color, la luz, la vida, el dibujo a cada paso, a cada sensación olfativa, visual, sonora o táctil.

No tengo recuerdos de los sabores de entonces; debe ser que aprovisionada con las viandas de mi madre y con la advertencia de no comer nada que se me diera fuera de casa no probé con este sentido nada que me estimulara a darle "cuerpo", a darle mi identidad. Utilizo la palabra identidad pues lo que yo sentía entonces es que le daba "alma" a ese paso diario, que cartográficamente era constantemente repetitivo, y que en mi discursiva se narraba, tan distinta en cada visualización. En realidad mi identidad, mi tradición religiosa, mi ideal político, mi pertenencia a una familia, a un determinado ámbito social se diluía en la masa de viandantes, transeúntes, flâneurs, azotacalles, patas de perro, soñadores, vagabundos, noctámbulos, frotteurs (término que ya explicaré)...al tiempo que esa manera de vivir sin marcha atrás, esa etapa (según Baudelaire lo transitorio, lo fugitivo, lo contingente) de hacerme mayor en perpetuo movimiento me iba construyendo, me iba modificando, al punto de poder verme hoy identificada con los significados de vivir el urbanismo que esta nueva forma de mirar el pasado me está otorgando. Coincidiendo por otro lado con el desarrollo de mi individualidad, por mi doble condición de adolescente y trabajadora de la gran ciudad. Esa era mi especificidad, mi peculiaridad de "ser humano" frente a esa masa terroríficamente grande que no tuvo la capacidad - al menos eso creo yo - de engullir mi relación con la espiritualidad, afectividad y el idealismo frente a la proliferación de la cultura objetiva que algunos expresan como aniquiladora o cuando menos empequeñecedora del individuo en un sentimiento de desvalorización, que como decía Pierre Clastres: "El poder en las sociedades con estado se fundamenta en la reducción de la alteridad y en el gusto por lo idéntico." ¡Y por supuesto que la cultura ha crecido!, pero no como se dice por encima de "todo el personal"; en mi opinión ha crecido "con y para todo el personal" Y desde aquí me permito romper la connotación masculina de cuerpo y urbe. "Todo ello quizá, por el motivo fundamental de la resistencia del individuo a ser nivelado y consumido en un mecanismo técnico social".

El trayecto. Un lugar de partida (6h a.m.): San Fernando de Henares (Madrid); un lugar de llegada: la plaza de Legazpi en Madrid capital. Distancia:15 Km. (aprox).

Según Iván Illich, la industria del transporte moldea una nueva especie de hombres: los usuarios. El usuario vive en un mundo ajeno al de las personas dotadas de la autonomía de sus miembros. El usuario es consciente de la exasperante penuria del tiempo que provoca recurrir cotidianamente al tren, al automóvil, al metro y al ascensor, que lo trasladan diariamente a través de los mismos canales y túneles sobre un radio de 10 a 25 Km. El usuario ha perdido la conciencia de los poderes físicos, sociales y psíquicos de que dispone el hombre. Intoxicado por el transporte, el hombre que gracias a sus pies no olvida que el territorio lo crea el hombre con su cuerpo, y toma por territorio lo que no es más que un paisaje visto a través de una ventanilla por un hombre amarrado a una butaca.

Yo quiero contrastar el trayecto en los dos medios de transportes que utilizaba. El visible: autobús desde San Fernando de Henares hasta la calle Alcalá, en la zona que conecta con el transporte invisible: “el metro Pueblo Nuevo hasta Legazpi”.

A las 6 a.m., sea invierno o verano, la sensación térmica es, como poco, fresca, y en invierno el frío no invitaba a salir de casa; añádase la oscuridad de la noche e imaginemos la pereza y la imposibilidad que se rebullían debajo de la vestimenta para ocultar semejante esperpento. En el recorrido hasta llegar a la parada me perseguía el silencio, impuesto para no despertar a mi padre. Sólo el crujir de mis pies dibujaba el camino, apenas alumbrado por alguna luz eléctrica pobre, amarilla y lejana de la calle. Los árboles de las aceras se iban colocando a mi paso, dejando ver las pequeñas y bajas casas de fachadas bicolores con tejados rojos, a modo de sombreros sin estilo. Detrás de sus desiguales tamaños asomaban (ya en aquella época algunos edificios que, no podían ser muy altos pues las normativas de la circulación área de aquel momento no lo permitían), como cíclopes de ojos aún entornados por la borrachera del sueño. Al aproximarme a la parada del autobús el espacio se humanizaba, encontrándome algún compañero de viaje (cuando menos de parada) de los que no conocía sus nombres pero sí sus andares, sus ropas y sus gestos y como no, su próximo destino. A partir de este momento, el miedo me iba abandonando, el calor y el color de la “cola” del autobús me invitaba a reconocer una parte del trayecto que este vehículo perdía en su frontal y limitada perspectiva visual. Con los buenos días y el “por favor vayan situándose en la parte delantera” del cobrador se abría un trayecto diferente al de los pies. El autobús entonces salía del pueblo, acompañando a la vía del

tren que hasta la próxima población, Vicálvaro (hoy por la dinámica de segregación distrito de Madrid capital), tenía un trazado paralelo a la carretera. A ambos lados de ésta, y aún de noche, se distinguían las fábricas y los almacenes de depósito; todos tenían una sombra común: los postes del tendido eléctrico con aquellas pequeñas botellas de porcelana blanca o de cristal verde inglés. De Vicálvaro a Madrid, una vez pasado el cuartel militar y el “cementerio del este”, con sus cipreses en punta, la luz del día nos iba desperezando para llegar a través de la irregularidad arquitectónica de las calles adyacentes a una de las más populares y reconocidas calles de la capital: la calle Alcalá. Ahí el panorama se alegraba durante unos instantes, los precisos para bajar del autobús y ser abducidos por el metro. La feria de luces de los escaparates de los comercios de esa comercial calle, daba la sensación de estar en un mundo más real. En el metro nos esperaban de forma implacable tres cosas: dos estáticas, la taquilla para coger el billete con su demorada cola, y dos armarios de vigilantes para que no saltáramos la portezuela abatible los que por adormecernos, no llegábamos a la “hora a trabajar”. La tercera, y extraordinariamente móvil: el metro.

¿Cómo era posible que semejante encadenamiento de tubos de mortadela con olor a carbón recogiese tantas personas? Apretujadas unas contra otras, haciendo como si no nos viéramos, sin pudor por la proximidad. El funcionamiento de este medio de transporte me pareció igual que el de la lombriz roja de tierra, que, como sabemos, engulle la tierra, la limpia y la deposita de nuevo fértil y productiva. A nosotros también nos engullía, nos removía, nos aplastaba y nos depositaba, incómodos pero precisos, en el lugar adecuado para ponernos, listos, en manos de de la organización de los procesos productivos. Pero yo me sentía actor y público, reconociendo las peculiares transformaciones del trayecto, coloreaba los días incluso. Sorprendida encontraba en algún medio periodístico la recogida de datos sociológicos como el fenómeno del “frotteurs” (personas que por el exceso de trabajo, y de tiempo durante la semana no practicaban el sexo, de tal manera que en la obligada proximidad con otras, aunque totalmente desconocidas llegaban a relaciones tan íntimas pero tan desconocidas e impersonales, que se excitaban y entraban en éxtasis en un abrir y cerrar de puertas de aquella gigante lombriz). Por supuesto que alguna vez tuve la oportunidad de ver semejantes escenas y otras las llegue a sufrir, si no me cambiaba a empujones de lugar, buscando un espacio propio y sin tensiones. Por cierto, nada comparado con los trasbordos: eran fascinantes; cada día me retaba a mi misma para conseguir los mejores tiempos, sortear el fluir de las personas en esas encrucijadas humanas y de senaláticas ... y eso que, por aquél entonces, el metro no ofrecía la actividad comercial, ni la diversidad humana tan pluralista que hoy podemos encontrar. Así, en esa interacción llegaba en un tiempo

cuantitativo de 1h y 30' a la plaza de Legazpi, ya con una luz que parecía las trompetas de los cuarteles anunciándonos que daba comienzo la actividad laboral.

Para mí, que una realidad no se sienta o sea imprecisa, imperceptible y fluctuante no quiere decir que no exista. San Fernando de Henares – Madrid 1.974. “Los mismos factores que se coagulan conjuntamente de este modo en la exactitud y precisión al minuto de la forma vital en una imagen de elevadísima impersonalidad, actúan, por otra parte, en la dirección de una imagen altamente personal” (El ámbito urbano: lugares y espacios).

ESPACIO URBANO COTIDIANO

Georges Perec, escritor, nació en París, de origen judío y polaco. Perec sentía que el mundo real era esencialmente precario y limitado, por ello creó una ficción, intentando crear un universo que le confiera “espacio” y le proporcione “seguridad y libertad de acción”. Lo describió de una forma tan pormenorizada que llegará a cubrir buena parte de la historia, geografía, política y bellas artes del último siglo. La escritura de Perec viene definida por otro rasgo, su extraordinaria precisión.

Trataré de hacer un seguimiento al escrito de George Perec, pero mucho me temo que estando en estos momentos a larga distancia de casa, no sea capaz de conseguir de mi memoria ejercicio de recuperación tan arduo, y mucho menos con la precisión que se espera.

En mi calle los inmuebles (se están construyendo como guetos residenciales) no están necesariamente alineados unos al lado de otros, aunque si aquellos que dan su cara a la calzada. Esto significa que ahora ya se puede herir de alineamiento por la parte posterior a la vía principal, pues un solo número de la calle puede estar constituido por varios bloques dispuestos en círculo y cerrados por vallas iguales al exterior de los edificios, constituyendo pequeños guetos sociales con sus propios jardines, piscinas y zonas de recreo. Así pues, el alineamiento de los edificios se mantiene en forma circular, procurando siempre mantener la fachada en alineamiento paralelo.

En mi barrio la calle no separa casas, separa bloques rectangulares, circulares, incluso octogonales, con forma de colmenas, cuyas ventanas y puertas están simétricamente colocadas. Seguramente que como sí hieren de alineación no se permitan herir su propia formación.

Algunas veces estos bloques están interrumpidos por jardines o iglesias. Mi calle tiene nombre y, según la ordenación urbanística, los números pares quedan a la derecha y los impares a la izquierda. Ambos comienzan la numeración teniendo en cuenta que el número más bajo comienza orientado a la vía principal más próxima, y siempre tomando como punto de referencia la Puerta del Sol, Km "O" del cómputo kilométrico de España.

Mi calle pertenece a un barrio –producto de la gentrificación. Nuevo de Madrid, antes era un pinar - de hecho el barrio se llama "Pinar de Chamartín" -, que empezó siendo una zona Industrial, y gracias a la reordenación urbana ahora se combina el paisaje de cristal, aluminio, acero y ladrillo multicolor, ¡es impresionante el espectáculo!. Con este tipo de urbanización las calles son anchas, las aceras permiten el paseo a los transeúntes con carritos de bebés y niños alrededor de los padres. De vez en cuando la acera se ve salpicada de raquítics y nuevos árboles, recién plantados. Porque, si bien es verdad que en la ciudad es raro encontrarse árboles, Madrid en eso es la excepción que confirma la regla, lo que en parte se lo debemos a los diseñadores de jardines de Madrid de los años ochenta que, con el fin de cambiar la ideología y motivar al ciudadano, dio la oportunidad de vestir la ciudad con árboles nominados y datados con el del recién nacido, si sus padres lo creía conveniente. Por el contrario ahora los planes urbanísticos de la ciudad están remodelando las vías y los cinturones de carreteras como la M-30, que está arrojando las pocas zonas originales de arbolado que quedaban en las orillas de este cinturón de circunvalación.

En la zona en la que Georges Perec dice que los automovilistas que ya no quieren circular dejan sus coches, no está tan claro que tengan un reparto equitativo; más bien, este reparto es imposible que lo sea, teniendo en cuenta que hay más vehículos que zonas adecuadas para el estacionamiento, produciéndose un uso y abuso de zonas destinadas a los peatones por parte de los coches, que aún teniendo graves sanciones económicas no pueden cumplir las normas. Inclusive ahora los coches urbanitas se fabrican en un tamaño que pueden ubicarse debajo de ese otro mobiliario urbano: Las farolas, que se encienden automáticamente como describe Perec, y que a la hora de elegir una vivienda no causan tanta fascinación, ya que si bien son necesarias para un tránsito cómodo, si queda a la altura de una de tus ventanas, no podrás regular a tu antojo –sino que estará su luz implacable a una hora implacable – la iluminación de tu entorno, ni podrás controlar todos los insectos que atraen tan deslumbrante espectáculo.

Como la norma de aparcamiento es incumplible toda la señalización al respecto queda oxidada y obsoleta, erguida con una soberbia inútil. Por eso ahora los

especuladores de las zonas urbanas te venden la casa con una plaza de garaje obligatoria y con ello obliga a las fachadas a tener una apertura adicional a la calle: es la entrada y salida del Garaje. Lo que unido a la nueva preocupación por la seguridad ha cambiado la morfología de la entrada a casa.

Ahora ya no te espera una puerta con un portero automático solamente; ahora la entrada al edificio tiene un espacio en forma de celda que contiene un vigilante con cámaras de seguridad y medios de comunicación extraordinariamente eficaces para controlar la entrada “de todo el personal ajeno al/los edificios.

Ahora en las calles los cruces lineales, están siendo sustituidos por glorietas, donde obligan a los vehículos a circular más lento y evitar colisiones por falta de visibilidad o exceso de velocidad. Estas glorietas están siendo vestidas a modo de pequeñas islas ajardinadas o bien resultan el espacio idóneo para exponer alguna obra de arte, normalmente esculturas.

Mi calle tiene una cafetería muy coqueta, similar a las de Montparnase, una pequeña librería papelería, una peluquería de caballeros lindando con una de señoras y una tienda del “olvido”. Sus ruidos se limitan al camión de la basura de las 7h 15’a.m. y a los arranques y estacionamiento en horarios de oficinas de los vehículos que usan los empleados de tan dignos edificios. A los que acompañan un Burger King, un Gino’s y una tienda de ropa de Bebés.

RECORRIDO CARTOGRAFICO a las 9h de cualquier día de la semana con horario lectivo. Llevando al colegio al pequeño de la casa:

Avda. San Luís – Avda. Burgos – Pio XII, que hace un quiebro a la izquierda, dejándonos ver a la derecha los blancos muros de la Escuela de Guerra Naval y su Jefatura de apoyo logístico a la derecha. Entramos en la avenida Pío XII – toda ella arbolada de tal manera que si no fuese tan ancha me recordaría el efecto que hacía en las antiguas carreteras las choperas que a ambos lados de la carretera se unían en el cielo para construir un túnel verde y fresco - divisando la División de Formación y Comisaría del Distrito de Chamartín que después de una callejuela le sigue la Nunciatura apostólica, haciendo esquina con la calle “Caídos de la División Azul”... la Embajada de la India mantiene un palacete precioso de fachada longitudinal y color crema adornada con palmeras. A la derecha hemos dejado el Hotel Pio XII y a continuación un descampado que está siendo preparado para construir un nuevo centro médico privado. Comienza una zona residencial de chalets y palacetes de lujo a ambos lados de la Avenida, algunos de los cuales han sido transformados de

viviendas en colegios infantiles, residencias, embajadas o sedes de organismos oficiales, como el tribunal de Defensa de la Competencia. Entramos por la calle de Jerez esquina con Pio XII dejando a la derecha una sucursal de la Banca Lloyds, a la izquierda chales -estas calles no tienen edificaciones altas, son todas viviendas unifamiliares de lujo-. La calle Triana nos cruza en un solo sentido y nos obliga a seguir al frente para tomar la calle San Telmo, en cuyo esquinazo y a la derecha un guardia civil con tricornio queda custodiando un palacete de estilo árabe-españolizado – que no mozárabe -de ladrillo rojo, que resulta ser la embajada de la República Islámica de Irán. Tomando el giro, nos recibe un naranjo asomado desde el otro lado de la verja de una casa de dos plantas arropada de enredaderas y plantas asilvestradas que contrastan con el resto de la jardinería de la calle repleta de arizónicas y cipreses que mantienen la postura políticamente correcta de la jardinería arquitectónica del lugar. En la acera de la izquierda nos encontramos con una residencia de ancianos, seguida de una iglesia mormona. En el cruce con la calle Macarena giramos a la izquierda y llegamos al colegio Willoghby collage cuyos muros amarillos me recuerdan a los camiones de Mateu & Mateu deo al niño, observado por la casa de tipo andaluz con torreón, donde vive Antonio Gala, seguida de la Embajada de Paquistani lлена de negros ojos brillantes con fondo “agitanao” que impiden e incrementan el desorden aparcamentístico que originamos delante de la cochera del embajador todas las mamás de los alumnos de ese colegio.

Una vez ha terminado el combate vuelvo a tomar Pio XII que se presenta con su polideportivo al frente y a la derecha la continuación al trabajo.