

## Cortázar y los subtes. Juegos de espacios y tiempos en los subterráneos de Buenos Aires

por Dhan Zunino Singh\*

### Resumen

El estudio de las representaciones que se construyen en la relación sujeto-objeto urbanos permite reflexionar sobre el aspecto sociocultural de la vida en las grandes ciudades. En esta línea, algunas obras del escritor Julio Cortázar exponen de manera condensada un mundo imaginario que da cuenta de la experiencia de los sujetos en los viajes por el sistema de transporte subterráneo. Considerando algunas pautas socioculturales de larga data, como la experiencia del descenso (*catavasis*), la ciudad arquetípica definida por espacios de pasajes, o la representación de lo subterráneo como el mundo de los muertos, interpretaremos el sentido que el sujeto moderno le otorga a la experiencia de transitar bajo la ciudad, en el marco ciudades transformadas en la etapa del capitalismo global.

**Palabras clave:** subterráneos, imaginarios, cuerpos, artefactos urbanos.

1. La atracción por el subterráneo es interesante. Ha sido utilizado en varias oportunidades como escenarios de películas, cómics, novelas y cuentos, pero también como espacio significativo en el argumento de esas obras. A veces como símbolo de la velocidad, como una máquina fuera de control, el lugar de persecuciones donde los perseguidos pueden huir entre una multitud indiferente. Otras veces supera el rol de mero escenario para formar parte de las argumentaciones mismas del relato, como la metáfora de un espacio-tiempo otro en la segunda parte de *Matrix* (donde el protagonista no puede ser ubicado por el sistema porque se encuentra fuera de las coordenadas) o como representación del tiempo infinito en la película nacional *Moebius*. Para el ensayista argentino Martínez Estrada tampoco fue ajeno este artefacto a la hora de utilizarlo en sus argumentaciones contra la metrópolis, como juguete de la ciudad donde los usuarios no viajan sino que son trasladados por una máquina que los convierte en autómatas.

Entre tantas interpretaciones, en el siguiente trabajo realizaremos un viaje exploratorio a través de distintos textos del escritor Julio Cortázar, buscando indicios sobre los sentidos posibles que adquiere el subterráneo de la Ciudad de Buenos Aires (“que los porteños llaman *subte* casi como si le tuvieran miedo a la palabra completa y quisieran neutralizarla con un corte desacralizador”) (La Jornada, 1996).

¿Cuáles son las representaciones, experiencias, percepciones que se generan en la relación que los sujetos tienen con los artefactos que hacen a sus grandes urbes? ¿Conviven? ¿Se enfrentan? La cotidianidad, ¿nos hace ajenos a la curiosidad y nos invade la sed por la novedad de nuevos y más modernos artefactos, mientras los viejos y clásicos objetos que hemos creados se valorizan como “antigüedad”, o aún podemos volver sobre los mismos espacios y objetos para vivenciarlos de otro modo?

Cortázar parece ofrecernos la posibilidad de desplazarnos, de fugarnos por momentos de la ciudad concebida como una gran máquina producto de la razón instrumental. El sujeto puede experimentar los artefactos urbanos como un juego de pasaje a otros mundos.

2. Sabemos que indagar las representaciones de un solo sujeto puede llevarnos a un punto de vista tan particular que no daría cuenta de una experiencia colectiva sobre la vida urbana, a menos que lo que rastreemos sean aquellas trazas que lo ligan a una cadena de significados que perduran en el tiempo por la fuerza misma de la reproducción sociocultural.

En este sentido, la indagación sobre la relación entre las representaciones y el artefacto urbano no pretende convertirse en un elemento más del acervo de estudios culturales que llenan los pasillos de las academias o la secretaría de cultura de algún gobierno municipal. Siguiendo la propuesta de Gorelik (2004), entendemos que las investigaciones sobre el imaginario urbano corren por un carril diferente al de la imaginación urbana, de aquella visón proyectiva que nos pone frente a la pregunta por el horizonte último de nuestras prácticas sociales que hacen a la ciudad.

---

\* Sociólogo, Universidad de Buenos Aires. E-mail: zuninosingh@netizen.com.ar

Este artículo en particular no brindará más que un aporte al conocimiento de nuestra cultura urbana, de nuestras ficciones sintetizadas en la voz de un poeta. Sin embargo, cabe aclarar que este texto se inserta en un trabajo de tesis donde una de las hipótesis principales apunta a esclarecer esa relación entre representaciones y objeto urbano a principios del siglo XX, en tanto estrategia discursiva de una elite que utiliza al subte como fundamento del progreso, la civilización y la modernización de la metrópolis. La idea-imagen del progreso se ve consolidada con la construcción de las obras del subterráneo y su puesta en marcha, la modernización técnica avanza no sólo como ventaja práctica que soluciona problemas urbanos como el tráfico, sino como legitimadora del aquel discurso y consolidación de un orden social.

Uno de los caminos de esta investigación nos lleva a conocer qué impacto tuvo en la literatura argentina la primera línea construida por la empresa Anglo-Argentina en 1911 e inaugurada en 1913, lo que hoy se conoce como la línea A. Quizás autores como Roberto Arlt, en sus columnas diarias del Diario El Mundo (1928-36), puede ofrecernos una relación más clara entre imaginario urbano e imaginación urbana, ya que cada uno de sus textos se constituyen en una crítica a la vida cotidiana de la urbe, a los sujetos que engendra, a sus prácticas y representaciones. Aquí el subte aparece como un objeto que fundamenta su discurso contra el Progreso. Una idea de proyecto de ciudad se devela tras la crítica a la metrópolis moderna. Sin embargo, en estos textos de Cortázar se torna más difícil hacer esa lectura, no sólo porque –creemos- no es su intención, sino porque su apreciación sobre los subtes lo acerca más a un juego, al hombre que juega con el objeto, se pierde en él, se atemoriza, y regresa.

Este *corpus* literario nos acerca más a una reflexión sobre las condiciones subjetivas en las grandes urbes, algo más parecido a las preguntas simmelianas sobre el Berlín del 1900 con respecto a la relación entre el sujeto y el objeto (léase, individuo y ciudad) (Simmel, 1986) y al imperio de la razón instrumental, pero también al carácter de deriva que experimentaban los situacionistas, o como lo dice Cortázar: los surrealistas.

El primer dato importante es que Julio Cortázar es uno de los pocos autores que ha tematizado el subterráneo en distintas obras, mientras que mucho se ha escrito sobre los trenes, incluso sobre de los tranvías. Es evidente que nuestra preocupación está puesta en aquello que no se ve a simple vista –como escondites expuestos a la vista (Benjamin)-, aquel espacio suburbano cuya condición subalterna no es el estar en la periferia sino abajo. Ese otro espacio y tiempo, diría Cortázar.

3. Demás está decir que la modernidad se proyecta sobre las grandes urbes, la metrópolis es su forma acabada, y la tecnificación es modernización y eso verifica el progreso. Porque como se sabrá, la mentalidad moderna y modernizante de principios de siglo XX echó mano a los discursos racionalistas, científicos y técnicos basados en el positivismo. Es por ello que el dato empírico, lo concreto o la materialidad, se vuelve fundamental para dar cuenta del poder transformador del hombre; considerando además el significado que tiene la obra creada en tanto monumentalidad o cambios de la morfología urbana que la acerca a las ciudades de los países centrales.

Esta relación entre sujeto y objeto, en el marco de un discurso modernizador basado en las relaciones sociales capitalistas, nos indica que estamos frente a una forma de ideología urbana que, en cuanto discurso que orienta (en tanto coordenadas espacio temporales) la prácticas de los sujetos, al tiempo que genera sus dispositivos para sujetarlo, configura un sujeto ideal, un cuerpo dócil a las exigencias del mercado y del orden político.

Los cambios en la ciudad también significaron cambios en la vida urbana, específicamente la introducción de nuevos aparatos (en este caso de transportes) que requerirían de nuevas prácticas y costumbres de sus usuarios<sup>1</sup>, así como también una nueva

---

<sup>1</sup> “Todos hemos leído cientos de veces las mismas leyendas, advertencias, prohibiciones y consejos municipales [...] Este asiento está reservado a: 1) los mutilados de guerra, 2) las mujeres embarazadas, 3) los ancianos, etcétera./ Está prohibido descender a las vías en caso de interrupción de la marcha, a menos que así lo

experiencia en la percepción. Desde el punto de vista de las elites transformadoras y de los técnicos que actúan en distintos dispositivos del orden social, una de las grandes preocupaciones era el control (y domesticación) de la multitud.

Así se menciona la inspección del Intendente de Buenos Aires, al segundo día de inaugurado el subterráneo:

“El Intendente Municipal, doctor Anchorena, estuvo ayer en el subterráneo y lo recorrió durante una hora, observando el **movimiento** de los pasajeros y la **circulación** de los trenes. Al regresar a su despacho, llamó al director de tráfico, señor Paviovsky y le expuso el deseo de que estudiara la forma de subsanar algunas deficiencias que notó en el funcionamiento del tranvía. Parece ser que la empresa está resuelta a organizar los servicios en la mejor forma posible, no obstante tener presente que muchas de esas deficiencias son causadas por la actual **aglomeración de público**. Sin embargo, pasados los primeros días y una vez que el público haya satisfecho su curiosidad natural, es menester normalizar las cosas en forma de que el subterráneo llene el objeto para que ha sido construido, es decir, para viajar **cómoda, rápida y fácilmente**” (La Prensa, 1913b).

Para ello ofrece algunas soluciones:

“Se debe procurar evitar que el público viaje **aglomerado** en los pasadizos de los coches, así como también que sube y baje por las mismas puertas. Si se modifica la forma de ascenso de los coches, se conseguirá también que las paradas sean cada vez más cortas, con lo cual se **ganará tiempo** [...] Es necesario acostumbrar al público a que baje por una y suba por la otra, para evitar **aglomeraciones y pérdidas de tiempo**”.

La ciudad que analizamos es la gran urbe masificada, de constantes oleadas migratorias y en proceso de industrialización, cuyo orden se basa en la circulación de flujos, bienes y cuerpos. Al momento de la inauguración del subte de Buenos Aires, el Intendente señala que la comunicación subterránea,

---

indiquen los empleados responsables, etcétera” (La Jornada, 1996).

“suprimiendo distancias y empelando velocidades desconocidas, nos permitirá no sólo economizar tiempo, sino ofrecer comodidades inapreciables a las **multitudes** que se **agitan nerviosas y activas** en el campo de los negocios” (La Prensa, 1913a. El subrayado es nuestro).

Como dijimos antes, se precisa de una logística basada en la racionalidad instrumental, en el cálculo de las frecuencias de los flujos, en la predicción, en el control.

4. Es en el marco de esta ideología urbana que Cortázar (1996), en su cuento *Texto en una libreta*, pondrá entre paréntesis dicho orden basado en el racionalismo cuando introduzca la falla en el cálculo del sistema de control de pasajeros, que usan diariamente la Línea A de los Subterráneos de Buenos Aires<sup>2</sup>:

“El buen sentido sentenció cuatro errores de cálculo, y los responsables de la operación recorrieron los puestos de control buscando posibles negligencias”, en uno de los días se produjo “lo inesperado”: contra 113.987 personas ingresadas, la cifra de los que habían vuelto a la superficie fue de 113.983”. Luego de fuertes controles sobre los trabajadores del subte, el error los llevaba a la explicación de que lo que faltaban eran pasajeros. En otro día de control, “ciento siete mil trescientos veintiocho habitantes de Buenos Aires reaparecieron **obedientes** luego de su inmersión episódica en el subsuelo”<sup>3</sup>. Cuando los controles parecían llegar a la perfección, el día viernes excedía un pasajero. Finalizado el control, la empresa no divulgó el resultado y atribuyó las diferencias a errores de cálculo del personal o las máquinas: “Los resultados anómalos no se dieron a conocer al público”.

El ingeniero que informa al protagonista de este hecho, razona que el descenso del número de pasajeros que regresan a la superficie es inferior al que descendió por el fantástico hecho del desgaste que sufre la masa: “El desgaste atómico previsible en las

---

<sup>2</sup> “Además interesaba conocer el porcentaje de afluencia a las distintas estaciones de la línea, así como el de viajes de extremo a extremo o entre las estaciones intermedias, el control se cumplió con la máxima severidad en todos los accesos y salidas desde Primera Junta a Plaza de Mayo”.

<sup>3</sup> El subrayado es nuestro.

grandes multitudes”. Tratada como una masa compacta, el sujeto multitud es aprehendido a través de lo que podríamos denominar una visión física de lo social. Ese desgaste de la masa se da por la fricción o roce de los individuos que integran la multitud:

“Nadie ha contado jamás a la gente que sale del estadio de River Plate un domingo de clásico, nadie ha cotejado esa cifra con la de la taquilla. Una manada de cinco mil búfalos corriendo por un desfiladero, ¿contiene las mismas unidades al entrar que al salir? El roce de las personas en la calle Florida corroe sutilmente las mangas de los abrigos, el dorso de los guantes. El roce de 113.987 viajeros en trenes atestados que los sacuden y los frotan entre ellos a cada curva y a cada frenada, puede tener como resultado (por anulación de lo individual y acción del desgaste sobre el ente multitud) la anulación de cuatro unidades al cabo de veinte horas”.

Este razonamiento dejaba sin explicación el hecho de que el día viernes haya aumentado “la masa” de pasajeros; por ello se optó por explicar que ése día en particular sí falló el cálculo. Esta excepción fue descartada pues ponía en quiebre una explicación física de lo social, que asimila el fenómeno de la multitud a una cosa, y además “tiraría abajo” la posibilidad de cualquier forma de intervención y de control a través de una ingeniería social.

5. Ante este hecho, el personaje que narra la historia comienza a viajar en el subte de la línea A y registrar sus observaciones. Corría el 1946 o comienzos del ‘47, dice, y como nuestro observador recorre los túneles del subte en pleno verano, comenta: “Me sorprendía irónicamente mirando a la gente que me rodeaba en los asientos o se colgaba de las manijas de cuero como **reses en los ganchos**”.

La aparición de cierta condición de animalidad, o infrahumanidad, es frecuente en la descripción de los pasajeros: “Hay ese olor a encerrado, se oyen los frenos de un tren y después la bocanada de gente que trepa la escalera con el **aire bovino** de los que han viajado de pie, hacinados en coches siempre llenos”.

Describe cuerpos cansados que regresan de trabajar (“yo apoyé la cara en el tabique lateral, fingiendo el cansancio de los que vuelven del trabajo”), que viajan apretujados en los trenes, en aquel espacio donde más bien reina la indiferencia. Los cuerpos se rozan pero están muertos (reses en los ganchos, como la carne en los mataderos). Primer indicio de una identificación de lo subterráneo con el lugar de los muertos, eco de un arquetipo de nuestra cultura.

A aquellos extraños habitantes que ponen en jaque el control de pasajeros del subterráneo, que poco a poco irá descubriendo el protagonista, los describirá como “tan pálidos” porque nunca ven el sol:

“Algunas gentes”, explica nuestro protagonista, “no eran simples pasajeros como los demás [...] Yo los distingo inmediatamente entre la muchedumbre apretujada de las estaciones. Son tan pálidos [...] son tan pálidos y están tan tristes”.

En el mundo subterráneo “todo transcurre en la noche, nada más falso y teatral que los chorros de sol que irrumpen de los tragaluces entre dos estaciones, o ruedan hasta la mitad de las escaleras de acceso a las estaciones”.

Cortázar comienza a definir el espacio del subte comparándolo con la noche, por ende con la oscuridad, en contraposición con otro tiempo, el del día (sol) que implica un estado de vigilia, contrario al sueño nocturno que luego será visto como pesadilla y sinrazón. El espacio de lo bajo y la superficie están definidos por la oscuridad y la claridad, no sólo en términos visuales sino valorativos, lo que pone de relieve un sistema de ideas organizado por un jerarquía donde se privilegia lo alto.

6. Pero antes veamos cómo se produce la *catavasis*, es decir, el descenso: “Un descenso progresivo y cauteloso al subte entendido como otra cosa, como una lenta respiración diferente, un pulso que de alguna manera casi impensable no latía para la ciudad, no era ya solamente uno de los transportes de la ciudad”. Evidentemente lo que se experimenta es un cambio no sólo mental (“antes de empezar realmente a bajar [no me refiero al hecho trivial de circular en el subte

como todo el mundo] pasó un tiempo de reflexión y análisis”, sino que involucra al cuerpo (“respiración diferente”).

El autor traza la línea de pasaje entre lo alto y lo bajo, donde cambia el carácter de la ciudad y donde el artefacto “subte” es más que un medio transporte. Otra ciudad puede ser descubierta debajo de la superficie, con su “pulso”, es decir su ritmo, su tiempo. Otro espacio, otro tiempo: “Cada vez que paseaba por el tiempo”. “[...] solo, sobre todo de noche, sé muy bien que no soy el mismo que, durante el día, lleva una vida común y corriente” (Bauer, 1994).

Cortázar habla en una entrevista sobre el “estado ambulatorio”, donde dejamos de pertenecer al mundo ordinario, estado que lo pone en una situación “privilegiada”, como le gusta decir a los surrealistas. Esa situación privilegiada “nada tiene que ver con las categorías lógicas y los acontecimientos ordinarios”.

“En ese preciso momento se produce el pasaje”, que también llama “el puente” o “la ósmosis, los signos, los descubrimientos”. Esta experiencia, explica el autor, en gran parte es lo que generó en forma de novelas o relatos: puentes, pasajes.

Lo curioso es que la ciudad puede ser definida a partir de los pasajes. Ya en una de sus primeras representaciones, allá por el 1500 A.C. en Egipto, la ciudad era definida en un jeroglífico (*Nimt*). El ideograma estaba compuesto por un círculo cruzado por dos franjas que indicaban las calles. El círculo marca el muro, y en la intersección de la calle y el límite de la ciudad estaban los puentes. Los muros denotan la existencia de un adentro y un afuera, es decir, configuran un espacio protegido donde habita una comunidad (un nosotros). La existencia de los puentes indica la comunicación, el pasaje entre ese adentro y el afuera, como lo harán las puertas luego. La casa será también un adentro y la calle el afuera. En el cruce de las dos calles se marca el centro de la ciudad donde se establece el templo, lo más alto, la comunicación vertical entre lo alto y lo bajo.

Cortázar hace jugar este arquetipo en el subterráneo de la ciudad, donde más allá de la muralla está lo otro, la amenaza. Por ello,

cuando baja al subte siente “un mismo sentimiento de *otredad* que algunos vivimos como una amenaza que al mismo tiempo es una tentación. Si bajar al metro representa para mí una leve angustia, una crispación física que pasa en seguida, no es menos cierto que salir de él significa cada vez una indefinible renuncia, un regreso a la seguridad cobarde de la calle; como haber soslayado una indicación, un sistema de signos acaso descifrables si no se prefiriera casi siempre lo *superficial*”.

La significación que adquiere el pasaje en este autor también implica la experiencia de lo otro, pues el pasaje es un rito cultural que indica un cambio de estado subjetivo:

“En Inglaterra y Estados Unidos, las correspondencias (así se denominan en París) se llaman *cambios*, y en mi país *combinaciones*. Cualquiera de las tres palabras contiene cargas análogas, insinúan mutación, transformación, metamorfosis. El hombre que baja al metro no es el mismo que vuelve a la superficie; pero, claro, es preciso que haya guardado el óbolo entre los dientes, que haya merecido el *traslado*, que para los demás no pasa de un viaje entre estaciones, de un olvido inmediato” (Bauer, 1994).

7. La regulación del sistema se ha hecho carne en los sujetos que viajan, la repetición del tiempo cotidiano (el hábito o la costumbre), como señalaba Giddens, tiene un carácter circular (porque se repite hoy lo que sucedió ayer y así será mañana). Circulación es el imperativo categórico del tránsito y la circularidad del tiempo el de la vida cotidiana, ambos marcan los trazos del mapa urbano: “La enorme mayoría de los pasajeros no hacen más que un viaje parcial. Como sólo volverán a tomar el subte mucho después, entre treinta minutos si van a una diligencia corta y ocho horas si son empleados u obreros”.

Sin embargo, la rutina también tiene sus distinciones, aunque predecibles: “Los domingos hay otro tipo de pasajeros en el subte, y por eso cualquier tren es más anónimo que un lunes o un viernes”.

Por ello el autor transforma en el espacio subterráneo la dimensión del tiempo, no sólo cuando utiliza la metáfora de la noche para

hablar del subte, sino cuando lo que cambia es lógica de la temporalidad:

“El metro fue siempre para mí un lugar de pasaje. Me basta con bajar al metro para entrar en una categoría lógica totalmente diferente... categorías lógicas donde la sensación del tiempo cambia. Descubrir bruscamente que, en ciertos estados de distracción, en el metro, se tiene la impresión de que se puede habitar un tiempo que no tiene nada que ver con el tiempo que existe en la superficie, una vez que salimos a la calle” (Bauer, 1994).

Este otro tiempo, que contiene su propia lógica, es el que descubre el personaje de su cuento *El perseguidor*. Allí, un saxofonista de jazz pierde su instrumento que había dejado debajo del asiento y se dio cuenta de que lo había perdido cuando subía las escaleras, es decir, en el momento del pasaje a la superficie, porque viajar en el metro, como hacer música, lo metía en otro tiempo o en el mismo Tiempo: “Yo creo que la música me metía en el tiempo” (Cortázar, 1995).

“Esto del tiempo es complicado, me agarra por todos lados”, dice Johnny Carter<sup>4</sup>, señalando que el tiempo es total. “[...] yo meto la música en el tiempo cuando estoy tocando, a veces. La música y lo que pienso cuando viajo en el *métro*”. “El *métro* es un gran invento, mi amigo, Bruno. Viajando en el *métro* te das cuenta de todo lo que podría caber en la valija (en el tiempo). A lo mejor no perdí el saxo en el *métro*, a lo mejor... Un día empecé a sentir algo en el *métro*, después me olvidé... Y entonces se repitió, dos o tres días después”.

Lo que le sucede al personaje es que experimenta un doble tiempo: mientras recuerda varias escenas de su vida y cree que ha estado pensando en ello un cuarto de hora, tan sólo ha pasado un minuto y medio:

“Entonces me vas a decir cómo puede pasar que de repente siento que el *métro* se para y yo me salgo de mí vieja y Lan y todo aquello y ceo que estamos en Saint Germani-des-Prés, que queda justo a un minuto y medio de Odeón [...] ¿Cómo se puede pensar un cuarto

de hora en un minuto y medio?” “Viajar en el metro es como estar metido en un reloj: las estaciones son los minutos, comprendes, es ese tiempo de ustedes, de ahora; pero yo sé que hay otro, y he estado pensando, pensando...” “¿Cuánto hará que estoy contando este pedacito?”

Cortázar abre todo un mundo debajo de la ciudad, un mundo con su propio tiempo, un mundo que adquiere fuerza cuando el tren transita por los túneles, porque aún la aparición de las estaciones sigue marcando coordenadas que ubican al sujeto. En cambio, es en ese trayecto por el túnel oscuro donde el personaje experimenta lo que llama “elasticidad retardada del tiempo”.

El autor cuenta su propia experiencia de niño y la compara con la actual:

“Hoy sé que el trayecto en subte no duraba más de veinte minutos, pero entonces lo vivía como un interminable viaje en el que todo era maravilloso, desde el instante de **bajar** las escaleras y entrar en la **penumbra** de la estación” (La Jornada, 1996).

Junto a la diferencia de temporalidades experimentadas, el autor nos indica el momento del pasaje arriba-abajo: aquel instante donde baja las escaleras, y también nos sitúa en otro espacio (adentro-afuera) indicado por la luz: entrar en la penumbra. Allí se inicia la experiencia que describe como “maravillosa”.

8. Como indicamos, el cuerpo se involucra de tal manera en el artefacto, que Cortázar asegura que es posible viajar usando sólo el tacto:

“Los que viajamos episódicamente en el Anglo terminamos por poseer una memoria táctil del itinerario”. “La costumbre les ha enseñado a dormir en los asientos, pero sólo por periodos de un cuarto de hora como máximo”. “La entrada en las pocas curvas de la línea nos dice infaliblemente si salimos de Congreso hacia Sáenz Peña o remontamos hacia Loria. En ellos el hábito es tal que despiertan en el momento preciso para descender y cambiar de coche o de tren. Duermen con dignidad, erguidos, la cabeza apenas inclinada sobre el pecho”.

<sup>4</sup> Personaje inspirado en el saxofonista Charlie Parker.

Junto a la dimensión de la memoria corporal o sensitiva como la táctil, también el olfato puede convertirse en un medio cognitivo para establecer las diferencias entre espacios distintos. Cortázar no sólo entra en la penumbra, sino que puede “oler ese olor que sólo tienen los metros y que es diferente en cada uno de ellos” (La Jornada, 1996). En sus relatos aparece constantemente el sentido del olfato:

“En estos días llego apenas a la boca de Lima, que es mi estación, huelo ese olor caliente, ese olor Anglo que sube hasta la calle, hay ese olor a encerrado [...] después la bocanada de gente que trepa la escalera con el aire bovino de los que han viajado de pie, hacinados en coches siempre llenos” (Cortázar, 1996).

Sumado a los anteriores, existe otro sentido que se desarrolla en los subterráneos, como el oído:

“Se oyen los frenos de un tren y después la bocanada de gente que trepa la escalera; oigo pasar los trenes” (Cortázar, 1996). “Como hablar en esos vehículos es una tarea que exige incluso aptitudes antropofágicas, guardamos un silencio que duró hasta estar en casa...”<sup>5</sup>.

Pero quizás lo más interesante es que el autor marca otro modo en el que se da el pasaje: la vestimenta. Estos habitantes subterráneos usan otra ropa, el autor muestra el cambio de ropa como un pasaje:

“Otro duro episodio de sus vidas es la ropa. Se desgastan los pantalones, las faldas, las enaguas. Poco estropean las chaquetas y las blusas, pero después de un tiempo tienen que cambiarse, incluso por razones de seguridad tienen un depósito donde almacenan precariamente algunas prendas y objetos para casos de emergencia, quizá para cubrir las primeras necesidades cuando llegan los nuevos, cuyo número no puedo calcular pero que imagino grande”.

Es curioso que este mismo recurso fue utilizado por el director de cine Luc Besson para una de sus primeras películas: *Subway*. El

film trata de un grupo de personas que deciden vivir en el *métro* de París, entre cuartos, cañerías, y otros espacios que integran la inmensa red. Burlando la seguridad del *métro*, quien se transforma en su principal enemigo, éstos sujetos salen durante al noche, horario en que no hay nadie en el *métro* para vivirlo como su propia ciudad. El protagonista y su pareja, al introducirse en ese mundo dejan sus vestimentas y se visten con ropa de segunda mano o usada. Esta es una de las transformaciones que los sujetos van tomando a medida que comienzan a habitar el espacio subterráneo.

9. El sonido se vuelve metáfora y el subterráneo comienza a ser representado por ideas-ímagenes que siempre lo asimilan con una bestia, monstruo o animal mitológico: dragón, pulpo, demonio, etc.: “Luego el fragor progresivo, el tren dragón rugiendo y chirriando...” (Cortázar, 1996). Otros relatos describen la experiencia del subte como “el alarido de diez mil **demonios** sobre el estruendo de las ruedas”<sup>6</sup>.

Cuando el subte abandona las imágenes de un sistema de transporte urbano, justo allí donde la oscuridad del túnel parece indicar una puerta a la nada o a otro mundo, un pasaje a la profundidad, el ruido y el calor del tren asemejan el espacio subterráneo de la ciudad moderna al infierno, develando así la presencia de un arquetipo sociocultural: lo subterráneo es el espacio de los muertos.

Más relatos sobre la primera experiencia en el subterráneo de Londres indican esta constante:

“Hoy tuve mi primera experiencia con el **Infierno**, y si el verdadero ha de ser como éste, jamás volveré a hacer nada malo [...] Cuando llegamos a Moorgate, me hallaba al borde de la **muerte** por asfixia y calor”. “El próximo fin del mundo se precipitará con la construcción de las vías del metro, que penetrarán en las **regiones infernales** molestando con ello al **diablo**” (Dr. Cumming, predicador, tras enterarse de los planes de construcción de una vía para el **metro**, en 1868).

<sup>5</sup> Fragmento de la novela “Divertimento”, varias ediciones.

<sup>6</sup> Relatos de los primeros viajes en el Undergrond de Londres, en el siglo XIX.

Cortázar dice que “Baudelaire hubiera aprobado ese congelado infierno moderno” (La Jornada, 1996). Por ello el protagonista, como lo describe en *Texto en una libreta*, debe dejar los prejuicios de que está habitando el lugar de los muertos, pero al descubrir ese otro mundo, sus propios habitantes parecen muertos: sujetos pálidos:

“Los nuevos son todavía irreconocibles porque la decoloración de la piel es muy lenta”. “Curiosamente, lo que más me preocupó desde un comienzo fue llegar a saber cómo vivían, sin que las razones de esa vida me parecieran lo más importante. Casi enseguida abandoné una idea de vías muertas o socavones abandonados”. “[...] viven en el subte, en los trenes del subte, moviéndose continuamente. Su existencia y su circulación de leucocitos –¡son tan pálidos!- favorece el anonimato que hasta hoy los protege”.

**10.** Como hijos del transporte urbano moderno, estos sujetos pueden desarrollar su vida subterránea gracias a la indiferencia propia del medio, ya que en los flujos de la circulación, en medio de la multitud, reina el anonimato. De esta manera, estas personas pueden ir creando su propio mundo con reglas, prácticas y orden.

“A veces bajan en Lima o Perú y se quedan mirando las vitrinas del andén donde se exhiben muebles, miran largamente los armarios y las camas, miran los muebles con un deseo humilde y contenido, y cuando compran el diario o Maribel se demoran absortas en los avisos de liquidaciones, de perfumes, los figurines y los guantes”. “También están a punto de olvidar sus instrucciones de indiferencia y desapego cuando ven subir a las madres que llevan de paseo a sus niños; dos de ellas, las vi con pocos días de diferencia, llegaron a abandonar sus asientos y viajar de pie cerca de los niños, rozándose casi contra ellos; no me hubiera asombrado demasiado que les acariciaran el pelo o les dieran un caramelo, cosas que no se hacen en el subte de Buenos Aires y probablemente en ningún subte”.

Es interesante la tensión que introduce el autor, pues estos sujetos pálidos pueden romper con la “distancia y el desapego” propio de la disposición de los cuerpos en el vagón del tren:

“Algunos investigadores urbanos como Richard Sennett rastrean los orígenes del ferrocarril para comprender la disposición de los cuerpos en estos sistemas de transporte. Allí, el cuerpo viaja mudo, ajeno, y la distancia con el otro se hace constitutiva de la sociedad urbana. [...] *El vagón del ferrocarril, lleno de cuerpos apretados que leían o miraban en silencio por la ventana, marcó un gran cambio social que se produjo durante el siglo XIX: el del silencio utilizado como una protección de la intimidad individual [...] la gente comenzó a considerar un derecho personal el que los extraños no la hablaran, a ver las palabras de un extraño como una violación. Antes de la aparición del transporte de masas, señaló el sociólogo Georg Simmel, rara vez se había visto obligada la gente a ir sentada junta en silencio, simplemente mirando un tiempo prolongado*” (Ariza y Zunino, 2004).

Sin embargo, las propias experiencias del autor demuestran aquellos pequeños acercamientos de los cuerpos, que se transforman en verdaderos acontecimientos:

“El día en que me tocó viajar de pie en un vagón atestado, y una mano de mujer joven se apoyó sobre la mía y permaneció allí durante una fracción de tiempo que rebasaba lo normal antes de retirarse al otro extremo de la barra mientras su dueña se excusaba con un gesto y una sonrisa, ese mínimo episodio alcanzó una intensidad de la que hubiera carecido totalmente en un autobús, por la simple razón de que los protagonistas habrían estado más *ocupados* por su entorno, el roce de sus manos no habría tenido esa sutil transmisión de fuerzas, esa electricidad musgosa que me llegó tan a lo hondo” (La Jornada, 1996).

**11.** Los relatos de Cortázar están escritos en primera persona, y en principio sus descripciones podrían ser tomadas como una experiencia subjetiva individual. Lo cierto es que, en primer lugar, lo que describe son dos mundos distintos en una misma ciudad a los cuales se accede transitando los pasajes que conectan la superficie con lo bajo, eso sí, de una manera no convencional. En segundo lugar, quizá lo más importante, es que el propio relato en primera persona devela un sujeto que transita entre esos dos mundos, un sujeto ambivalente que necesita racionalizar sus experiencias para narrarlas al lector.



El sujeto de la enunciación es el pasaje mismo, el puente que comunica entre mundos y la posibilidad de darle un lenguaje a una experiencia cultural colectiva y urbana. El narrador lleva la marca de que ha pasado por otro mundo, y toda la seguridad del mundo urbano (de la superficie) comienza a fallar... El protagonista de *Texto en una libreta* teme, vomita, se paraliza, ya no cumple con la impronta de la circulación:

“He pasado una hora en el café sin decidirme a pisar de nuevo el primer peldaño de la escalera, quedarme ahí entre la gente que sube y baja, ignorando a los que me miran de reojo sin comprender que no me decida a moverme en una zona donde todos se mueven”.

Una vez descubierto ese mundo subterráneo, el protagonista dice:

“[...] entonces empecé a tener miedo de bajar”. “Un lento calambre en el estómago cada vez que llegaba a una boca del subte”. “[...] la tranquilidad de estar en la superficie y en un lugar neutro me llena de una calma que no tenía cuando bajé hasta el quiosco”.

Bruno ve a su amigo Johnny Parker como perdido ante el relato de su experiencia del tiempo; éste insiste:

“La verdadera explicación sencillamente no se puede explicar. Tendrías que tomar el *métro* y esperar a que te ocurra’. Bruno piensa ‘Sonríe lo mejor que puedo, comprendiendo que vagamente que tiene razón, pero lo que él sospecha y lo que yo presiento de su sospecha se va a borrar como siempre apenas esté en la calle y me meta en mi vida de todos los días’”.

Habrán notado que muchas veces aparece marcado el pasaje (entrar, salir, bajar, subir, meterse); el sujeto configura el espacio en el que vive, da cuenta de él, pero también está valorizado, es un espacio producido ideológicamente y que da cuenta de un orden de cosas. Si por un lado, el mundo de la superficie es ordenado, también ordinario, mientras que abajo suceden experiencias extraordinarias pero que también producen temor, pone en jaque mucho de lo aprendido:

“[...] como una fascinación que el viajero presuroso y funcional rechaza, hay la llamada más profunda, la invitación a quedarse, a *ser metro*. Es una vez más la atracción del laberinto, recurrente *mäelstrom* de piedra y de metal. Lo insólito se da allí como un reclamo que exige la renuncia a la superficie, la recodificación de la vida. Pobres Elíseos atenazados por la urgencia de los horarios y las citas, los viajeros se tapan los oídos con cualquier cosa, el diario que leen entre las estaciones, las tiras cómicas, la contemplación vacua del vagón o del andén. Algunos sin embargo oyen el canto de las sirenas de la profundidad, y yo he aprendido a reconocerlos; son los que mientras esperan un tren dan la espalda a la estación y miran perdidamente la hondura tenebrosa del túnel” (La Jornada, 1996).

### Final del juego

“La noche bajo tierra”, como dice Cortázar, posee sus propios códigos, habitantes, relaciones y prácticas. Es un mundo en sí mismo que permite construir una contraimagen del mundo de la superficie, o acaso, podríamos decir, superficial. A este mundo se accede por un movimiento de descenso que marca el pasaje a otro tiempo y espacio, pero cabe decir que el subte es un constante pasaje sin un punto de llegada, su única salida es el ascenso a la superficie.

Sobre la base de un artefacto urbano tan sistemático como el subte (subte-reloj: “Pasajeros y trenes se mueven dentro de la misma relojería predeterminada”), el autor ha jugado con el tiempo y ha roto con la regularidad creando una poética de la transformación o el pasaje, o inclusive de lo que los situacionistas denominaban la deriva. Sin embargo, debemos advertir como el mismo autor lo hace, que el subte presenta una trampa para sus usuarios.

Para Cortázar<sup>7</sup>, “a diferencia de la marcha en la calle, donde las opciones y la vigilancia son incesantes, basta iniciar el descenso para que una mano invisible se apodere de la nuestra y nos lleve sin la menor posibilidad de elección hacia el destino prefijado”. En

<sup>7</sup> Las referencias a las apreciaciones del autor que citamos a continuación pertenecen a La Jornada (1996).

este espacio subterráneo, el autor experimenta la libertad “cuando las potencias de la superficie se adormecen y puede suceder que accedamos a otros niveles; al liberarnos de la libertad, el metro nos vuelve por un momento disponibles, porosos, recipientes de todo lo que la libertad de la superficie nos priva, puesto que ser libres allá arriba significa peligro, opción necesaria, luz roja, cruzar en las esquinas mirando del buen lado”. Deberíamos advertir que este estado de no vigilia también puede ser aprovechado por la “mano invisible”, pero del mercado.

Las disposiciones de las sombras y las luces en el subte dirigen indefectiblemente la mirada de los sujetos:

“Los carteles de publicidad duran interminablemente, y acaso nadie se da demasiado cuenta de su renovación periódica. La luz y el aire tienen siempre la misma consistencia, todos hemos leído cientos de veces las mismas leyendas, advertencias, prohibiciones y consejas municipales, y las seguiremos leyendo porque los ojos se mueren de hambre en el metro”.

El metro es como el teatro, el cine, dice Cortázar<sup>8</sup>, y “como en el teatro y en el cine, en el metro es de noche”. Esta situación denota la fuerza del artefacto por sobre el sujeto, la posibilidad de dirigir la mirada a aquello que está iluminado: las publicidades.

En la actualidad se han dispuesto varios dispositivos que envuelven al sujeto de publicidades y mensajes, desde televisores, afiches, parlantes, hasta las paredes y techos de las escaleras eléctricas; las puertas y las ventanas de los vagones son cubiertas de afiches pegados a los vidrios con alguna nueva película de Disney o una marca de teléfono celular. El efecto envolvente convierte al espacio subterráneo en una totalidad discursiva que parece estar lejos de la deriva y la libertad con la que Cortázar describe sus experiencias.

“En *62/Modelo para armar*, muchos episodios fueron vistos y escritos alucinatoriamente, y el metro instaló también

allí su aura de excentricidad y de pasaje; eso me explica ahora el episodio del descenso de Hélène y su contemplación de los carteles publicitarios antes de su encuentro con Delia. En esos días yo había sentido con mayor fuerza que nunca el efecto del cambio de escala en esas caras y esas manos enormes que desde las paredes del andén de la estación Vaugirard proponían muros de quesos o vacaciones en México. Ya en la superficie seguía viéndolos como una especie de corrección de la realidad que pretendía rodearme y moldearme y someterme a su pretendida escala de formas y valores; de golpe esas imágenes monstruosas, esas uñas y esos dientes agigantados por el ansia de la sociedad de consumo, se me volvían positivos, me ayudaban a desconfiar de lo usual y lo fácil y lo presabido”.

Estas experiencias de desfazajes bien podrían ser leídas como tácticas en el sentido que las trabaja De Certeau. El sujeto traza sus propios garabatos en el texto (ciudad) dado, ya que el proceso de recepción es un proceso también de producción y no de mera pasividad del receptor. Pero ocurre que siempre es conveniente contextualizar históricamente de qué ciudad y qué experiencias estamos hablando. El ensueño, la irrealidad, el imaginario, la memoria, han sido recursos que se han contrapuesto a un orden social basado en la técnica que convertía a los sujetos en autómatas. Desde Nietzsche a Freud, pasando por Benjamin, los surrealistas, los situacionistas o el mismo Cortázar, esa dimensión del hombre moderno racional ha sido puesto entre paréntesis.

Hoy, sin embargo, sostenemos que estamos en un capitalismo basado en el deseo, en una sociedad de consumo a la que se accede de manera fragmentaria; ya no es la ciudad industrial mecanicista basada en la integración social. Los estímulos visuales se imponen sobre otros y el espacio privilegiado del subte permite dirigir las miradas atraídas por la luz.

Las estrategias de las empresas de subterráneos se basan en una “humanización” del medio: Metrovías está desarrollando en el Subte el Programa de Acción Cultural “El Subte Vive 2004”, con el objetivo de **humanizar a la Red y generar**

---

<sup>8</sup> “Porque cuando el tren tomaba velocidad las paredes del túnel se animaban, se convertían en una pantalla móvil con cables como serpientes negras ondulando”.

para los pasajeros **un entorno** que trascienda el solo concepto de transporte público y **tocar el espíritu y corazón** de quienes utilizan el sistema, un proceso que hecha mano de lo “cultural” para afianzar la relación entre empresa y usuario, donde buscan identificarse con el pasajero construyendo un espacio discursivo donde empresa y usuario son lo mismo (idénticos).

En este sentido, cuanto más se transforme el subte en un juego, seguramente garantizará una mayor atracción hacia ese medio de transporte urbano que compite con los de la superficie. Hoy, los cuentos de Cortázar pueden ser leídos como una gran promoción del subte. Muchos de los objetos de consumo necesitan leyendas, historias, imágenes o letras de artistas para legitimarse ante el público consumidor, y las de Cortázar no serían nada despreciables.

El capitalismo es alucinatorio, decía el filósofo esloveno Slavoj Žižek; por eso mismo los relatos de *62/Modelo para armar* aportarían más a una campaña publicitaria de la empresa que a un estado de libertad del usuario. Así, los ruidos insanos e insoportables de los subtes de Buenos Aires se transforman en rugidos de dragones y en fantasías. La salida por el lado de lo imaginario evade las responsabilidades de una ciudad segura y vivible, como así también acrecienta las ganancias de las empresas que están empeñadas a no ofrecen un solo un medio de transporte: el subte se ha convertido en un dispositivo de consumo. Las estaciones parecen verdaderos *shoppings*; con las tarjetas de viaje también pueden realizarse compras en diferentes comercios, recibir descuentos en los cines, restaurantes y teatros, y hasta funcionan como tarjetas de crédito. Ya no se viaja en subte, se consume subte.

¿Será posible aún extraviarse por el gigante ojo negro de una niña (que parece un túnel), estampada en un inmenso afiche en la pared ondulada del andén de un subterráneo? ¿Seguirán fallando los controles de pasajeros y no se deberá a un error de cálculo? ¿Será posible vivir otro tiempo?

Querido Bruno: “La verdadera explicación sencillamente no se puede

explicar. Tendrías que tomar el *méetro* y esperar a que te ocurra”.

### Referencias bibliográficas

- Ariza, L. y D. Zunino (2004). “Luces y sombras en el Subte de Buenos Aires. Una aproximación crítica a la construcción ideológica de la mirada”. VI Jornadas de Imaginarios Urbanos, CEHCAU-FADU-UBA, abril de 2004.
- Bauer, T. (1994). *Cortázar* (documental).
- Cortázar, J. (1994). “62/Modelo para armar”. Buenos Aires: Editorial Sudamericana.
- \_\_\_\_\_ (1996). “Texto en una libreta”, del libro *Queremos tanto a Glenda*. En *Cuentos completos 2*. Buenos Aires: Alfaguara.
- \_\_\_\_\_ (1995). “El perseguidor”, en *Cuentos Completos I*. Madrid: Alfaguara.
- Gorelik, A. (2004). “Imaginarios urbanos e imaginación urbana: para un recorrido por los lugares comunes de los estudios culturales urbanos”. *bifurcaciones* [online]. núm. 1, verano 2004. World Wide Web document, URL: <[www.bifurcaciones.cl/001/art1.htm](http://www.bifurcaciones.cl/001/art1.htm)>. ISSN 0718-1132
- La Jornada (1996). “Bajo Nivel”. México, 10 de marzo.
- La Prensa (1913a). “Inauguración del tranvía subterráneo. La ceremonia oficial”. Buenos Aires, 2 de diciembre.
- \_\_\_\_\_ (1913b) “El tranvía subterráneo: gran afluencia de viajeros”. Buenos Aires, 4 de diciembre.
- Simmel, G. (1986). “Las grandes urbes y la vida del espíritu”, en *El individuo y la libertad. Ensayos de crítica de la cultura*. Barcelona: Península.