CADERNOS AA

TRAYECTORIAS (SOBRE RUEDAS): UN ENSAYO VISUAL SOBRE LOS CARRITOS DE SUPERMERCADO EN LA CIUDAD

Edgar Gómez Cruz
Institute of Communication Studies, University of Leeds¹

El siguiente trabajo es un breve bosquejo de las posibilidades del concepto de trabajo "trayectoria". Una trayectoria no es sólo, en el sentido literal del término, el trazo del movimiento sobre un camino, sino que busca establecer una reflexión sobre las posibilidades de recolección de registros visuales/digitales/móviles para la investigación etnográfica desde la aleatoriedad del movimiento por la ciudad. El concepto de trayectoria busca dialogar con el de "flâneur" de De Certeau y Benjamin, y con la etnografía visual/digital, especialmente en su vertiente sobre el movimiento propuesto por Pink. Utilizando el ejemplo de los carritos de supermercado, se busca iniciar un diálogo sobre la posible aplicación de dichas trayectorias en la investigación etnográfica.

Palabras clave: etnografía visual, trayectoria, fotografías, movilidad, ciudad

UN MIRAR DE BICICLETA, A MANERA DE INTRODUCCIÓN

Para el flâneur su ciudad ya no es su patria, sino que representa su escenario. / El espacio es un cruzamiento de movi- lidades.

Walter Benjamin / Michel De Certeau

Después de muchos años de vivir en Barcelona comencé a utilizar la bicicleta para transportarme. Me suscribí a *Bicing*, un servicio que permite utilizar una bicicleta por 30 minutos y que se utiliza como una alternativa sustentable y ecológica al transporte público tradicional². Hasta ese momento, y dado el tamaño asequible de la ciudad, siempre me había movido caminando o usando el metro. El uso de la bicicleta transformó mi relación con la ciudad, con el

1 E.Gomez@leeds.ac.uk

2 Modelo que existe en varias ciudades del mundo: Londres, París, México D.F., Buenos Aires, etc.

movimiento, con la gente y hasta con el clima (en verano sudaba copiosamente mientras que en invierno era necesario el uso de guantes que antes nunca usé). No sólo eso, el uso de la bicicleta también transformó la forma en la que miraba. La percepción de la ciudad a una velocidad más rápida que caminando, el ser parte del tráfico pero seguir pensando como peatón, la cantidad de cosas que podía mirar y la distancia que con respecto a ellas tenía mi movimiento ciclista, todo ello generaba una forma distinta de percibir mi entorno y la ciudad como un todo. Es precisamente el resultado de ese mirar continuo – a los autos, a los peatones, a las señales de tránsito, a la gente – la que me llevó un día, camino a la oficina en donde trabajaba en ese entonces, a darme cuenta de la gran cantidad de personas, sobre todo de origen africano, que me encontraba en mi trayecto. La mayoría de las veces los encontraba empujando un carrito de supermercado lleno de chatarra u objetos que habían encontrado en los depósitos de basura. En algunas ocasiones estas personas transitaban por los carriles bici por lo que no podía evitar mirarlos, en otras iban en paralelo por la acera o se cruzaban cuando me tocaba parar en algún semáforo.

Un día, confieso que más por estar aburrido que por un interés específico, saqué mi teléfono móvil y le tomé una foto al chico que iba empujando su inseparable carrito que ya no era de supermercado sino de supervivencia. Solía hacerlo, fotografiar cosas que me llamaban la atención cuando podía hacer uso de mi teléfono (y en algunas ocasiones en las que no debía haberlo hecho, con la bicicleta en movimiento) pero fue esa primera imagen la que comenzó lo que podría denominarse una “serie”, en términos fotográficos, sobre los carros de supermercado. Comenzó en Barcelona y en bicicleta pero continuó cada vez que observaba carritos de supermercado fuera del entorno para el que fueron contruidos. Así, en este ensayo visual hay mayoritariamente imágenes de Barcelona. Sin embargo decidí incluir algunas de San Francisco, Chicago y México para mostrar cómo, con cierta independencia de las características propias del lugar, la situación se repite con cierta homogeneidad y nos muestra con claridad que las desigualdades sociales son un problema global. Los lugares en sí mismos no tienen otra conexión que el hecho de que viajé a ellos en el periodo de unas pocas semanas. Mi trayectoria entonces no fue sólo por las calles de una ciudad sino por varias ciudades en las cuales me encontré con carritos de supermercado

cruzando mi camino. Aunque estos carritos casi siempre eran utilizados para transportar cosas, resulta curiosa la observación de que en Barcelona eran utilizados más como instrumento de trabajo mientras que en Estados Unidos funcionaban como un hogar móvil.

El ejercicio visual que aquí se presenta tiene tres objetivos que se sugieren apenas como un bosquejo, una serie de apuntes para una agenda futura: a) Servir como ejemplo para la discusión sobre las posibilidades de recolección de registros visuales/digitales/móviles para la investigación. b) Reflexionar sobre nuestra posición como investigadores en entornos urbanos, móviles y digitales utilizando el concepto de trayectorias como concepto de trabajo y c) Discutir la emergencia de una agenda de investigación etnográfica basada en dichas trayectorias, en este caso utilizando el ejemplo de los carritos de supermercado. La serie de fotos que constituye el centro de este ensayo no difiere mucho de las “aventuras narradas” que planteaba De Certeau y que “producen geografías de acciones y derivan hacia los lugares comunes de un orden...organizan los andares” (De Certeau 1996: 128).

UNA TRAYECTORIA DE (DES)ENCUENTROS. HACIENDO LA CIUDAD SOBRE RUEDAS

Diariamente hacía el trayecto de mi casa a la oficina recorriendo un mismo camino (ver Fig. 1). Pasaba, de un barrio tradicionalmente obrero y anarquista como lo es *Sants*, al nuevo polo tecnológico de Barcelona, el *Poble Nou*. Al hacer este trayecto, cruzaba el *Passeig de Gràcia* y el *Eixample*, lugares centrales de la actividad financiera y cultural de la ciudad, donde el comercio, el turismo y la Barcelona tradicional colisionan y co-generan esa ciudad cosmopolita y europea. La Figura 1, que muestra sobre el mapa el camino que recorría todos los días, es un primer elemento de esta reflexión visual sobre la movilidad, la ciudad y sus actores, lo que llamaré, como un concepto de trabajo provisional: Trayectorias.

Figura 1

El concepto de Trayectorias pretende dialogar con el trabajo de Pink sobre la visualidad, la movilidad y el método etnográfico (2008, 2007a, 2007b). En su trabajo Pink (2008) se interesa por lo que el etnógrafo o etnógrafa puede aprender de cómo las personas “crean, usan, narran y visualizan rutas de movimiento en contextos urbanos para representar formas de experimentar un pueblo/ciudad” (en línea). Mientras que el planteamiento de Pink se centra en la construcción de la espacialidad y el emplazamiento por parte de nuestros informantes, mi uso del concepto de trayectorias contempla una mayor aleatoriedad, una mayor inocencia si se prefiere. Lo que planteo es cómo una trayectoria, que es completamente casual y fortuita, puede convertirse en el eje sistematizador de una observación etnográfica. Al momento de hacer visible el objeto de una búsqueda, la constante repetición y concentración en ella puede surgir de la aparente aleatoriedad de una trayectoria cualquiera.

Al ser mi trayectoria sobre la ciudad la misma todos los días y más o menos a la misma hora (entre 9 y 10 de la mañana de ida y entre 6 y 8 de la tarde de regreso), esto me permitía, con mucha claridad, observar continuamente el movimiento y las prácticas de estas personas, movimiento en el cual la materialidad y uso del carrito de supermercado es fundamental³. Curiosamente esas mismas personas que de mañana salían a recoger la chatarra, por la tarde regresaban al Poble Nou con lo que habían encontrado ese día mientras que yo hacía el camino inverso, ambos salíamos y regresábamos de trabajar a la misma hora y utilizando las mismas calles, y sin embargo, nuestra vida era opuesta. A pesar de que con este importante número de personas-carro nuestras miradas casi nunca coincidían, nuestras trayectorias estaban continuamente entremezcladas. Nos encontrábamos en nuestro desencuentro. Mientras que yo cruzaba la ciudad con rumbo fijo, con el destino final de una silla y un escritorio, su recorrido siempre revestía una mayor aleatoriedad, en el sentido más extenso del término. Y sin embargo, siempre habitábamos el mismo espacio móvil y con ello creábamos algunas de las cosas que resultaban distintivas de Barcelona⁴, constituíamos un lugar con nuestros encuentros. A pesar de desplazarnos a distintos lugares, creábamos un mismo espacio⁵, uno efímero, en movimiento constante, en tránsito; y al hacerlo, siguiendo con De Certeau, “hacíamos la ciudad”: ellos empujando sus cuatro ruedas, yo montado en mis dos.

Mi mirada, en esta trayectoria constante, me llevó a fotografiar los carritos que me iba encontrando por el camino y, aunque no siempre podía fotografiarlos, siempre atraían mi mirada. Y ese mirar, ese detectar el objeto me llevó después a fotografiar los carritos allá donde los encontrara y lo que me llevó a reflexionar sobre lo que significa que un objeto tan particular encuentre un uso tan claro precisamente al otro lado del espectro del consumo. Esto lo retomaré más adelante, lo importante de recalcar aquí es la relación entre la trayectoria como desplazamiento pero también como posibilidad teórica para el encuentro de un posible objeto de investigación o al menos de reflexión. Este encuentro de trayectorias no sólo emplazaba a las personas y los carritos (en la ciudad, en la cotidianidad social) sino a mí mismo como investigador. Al emplazar las imágenes también me estaba localizando como un interesado en ellas,

3 Aunque quizá sea más adecuado decir los carritos (y en algunas ocasiones con sus personas) puesto que mi interés no estaba centrado en un grupo humano sino en la cultura material que el objeto “carrito”, utilizado en un contexto distinto al supermercado, representaba.

4 Resulta curioso pensar que, si mi trayectoria al trabajo hubiera sido cruzando el centro de la ciudad seguramente estaría escribiendo sobre el turismo u otra de las “subjetividades móviles” representativas de Barcelona: Los vendedores ilegales de cerveza, mejor conocidos en el argot barcelonés como *cerveza-bier*, convertidos incluso en arte: <http://michelesalati.it/Souvenirs-Modernos> (Consultado el 04/11/2013)

5 Para una distinción entre lugar y espacio ver De Certeau (2007: 129).

como un observador interesado en la tradición del flâneur propuesto por Benjamin pero con el elemento añadido de la mayor velocidad que aportaba el andar en bicicleta y de los recursos técnicos de mi teléfono móvil. Si, como apunta De Certeau (2007: 109), otro de los pensadores que utilizaba el término: “Las variedades de pasos son hechuras de espacios”, mis variedades en velocidades, y mi mirar fotográfico, construíamos un espacio de reflexión etnográfica.

A MANERA DE NOTA METODOLÓGICA Y ÉTICA

Las imágenes son poderosos dispositivos que no se limitan a una mera representación. La idea con estas fotos era poder, contrario a la abstracción y por ende descontextualización de las imágenes, dotarlas de una relación directa con mi transitar por la ciudad, con mi experiencia y sensación de la misma. La idea era dar cuenta de esos encuentros que no tienen nada de fortuitos, que están claramente marcados por la temporalidad y los recorridos pero que al mismo tiempo siempre tienen algo de aleatorios y casuales. Cuando yo me desplazo a la oficina ellos salen en su búsqueda, cuando yo salgo y voy rumbo a casa, ellos vuelven con su mejor o peor tesoro, como pescadores urbanos que tienen mejores o peores días. Un encuentro de movimientos, de subjetividades móviles que transitaban la ciudad –y la vida– en direcciones opuestas pero siempre en colisión, en tránsito. Mi encuentro con ellos siempre era en movimiento, a veces literalmente apuntaba la cámara y disparaba mientras la bicicleta iba rodando y ellos cruzaban una calle o cargaban el carrito con chatarra que iban encontrando.

La elección estética no es gratuita pero en muchas ocasiones también resultaba un accidente. Aunque mi intención/elección era hacer fotos con una combinación específica⁶, una que no permitía modificaciones posteriores, que generaba un blanco y negro contrastado y con poco detalle y que acentuaría la distorsión del movimiento continuo, el mío y el de ellos, en muchas ocasiones tuve que disparar con la cámara normal del móvil o con alguna otra combinación de lente/cámara en la app. Pero esto también sirve de reflexión para la aleatoriedad y movilidad en la creación de imágenes, la rapidez por sobre la precisión. Baudelaire planteaba, sobre el pintor en la vida moderna, que para dar cuenta de ciertos aspectos de la cotidianidad: “el medio más expeditivo y menos costoso es evidentemente el mejor”. Ello debido a que “hay en la vida trivial, en la metamorfosis cotidiana de las cosas exteriores, un movimiento rápido que impone al artista la misma velocidad de ejecución”⁷.

No esquivo ni me abstraigo de la posible crítica sobre la ética de estas imágenes. Es claro que, a final de cuentas, es un ejemplo más del poder de quien mira por sobre quien es mirado. Soy consciente de ello. Sin embargo, al reflexionar sobre ello y plantearlo desde el concepto de trayectorias, mi deseo no es otro que el de visibilizar nuestros encuentros, siempre móviles, siempre sobre ruedas, siempre efímeros, en tránsito y transitorios, al mismo tiempo que reflexiono sobre la ciudad como urbe de encuentros, de des(encuentros) y, finalmente, sobre mi posición como investigador dentro de la misma trayectoria. No conozco las historias de quienes empujaban o jalaban los carritos, tengo apenas ciertos rastros del sentido común y lo que esporádi-

6 Utilicé Hipstamatic con la combinación permanente de película BlackKey SuperGrain B+W y la lente John S.

7 Disponible en <http://s3.amazonaws.com/lcp/qwerty/myfiles/ baudelaire.pdf> (consultado el 04/11/2013)

camente aparece en la prensa⁸. Nunca hablé con ellos y lo más cercano que hubo a un contacto fue alguna mirada que pretendía servir como señal de paso por una calle. Esto no es, por tanto, una observación etnográfica o una reflexión visual sobre su quehacer. Es apenas un ejercicio de observación en movimiento que pretende servir como inicio de una discusión sobre lo visual, lo móvil, lo representable y la experiencia de la ciudad, sobre nuestras trayectorias cotidianas y su potencial investigativo en conjunción con el dispositivo conectivo-visual que representa el móvil⁹.

LOS CARRITOS DEL SUPERMERCADO: DEL CONSUMO MASIVO A LA MATERIALIZACIÓN DE LA POBREZA

La aparición de lo que conocemos como supermercados puede ser visto como la consecuencia directa de un complejo reordenamiento de diversos fenómenos. Por ejemplo la aparición de la publicidad masiva, el crecimiento de distintas marcas de los mismos productos, la reorganización de los sistemas de distribución y la emergencia de la “administración científica” como modelo de negocio (Grandclement 2006). En ese sentido, la aparición del carrito de supermercado en 1936 en Estados Unidos es la continuación precisamente del crecimiento del consumo masivo entre los años 30s y 50s (Cochoy 2009). Diversos elementos contribuyeron a este hecho: el mejoramiento de los sistemas de refrigeración casera (que permitían tener más productos en conservación), el crecimiento en la variedad de productos, la masificación del automóvil, la publicidad y el auto-servicio. En ese cambiante contexto se requería un sistema sencillo para que los clientes pudieran mover los productos que adquirirían sin necesidad de depender de su fuerza para cargarlos, no sólo dentro de la tienda sino hasta sus automóviles¹⁰. La primera publicidad del carro, inventado por Sylvan Goldman, mostraba a una mujer cargando con dificultad una bolsa y una canasta mientras que el texto apuntaba: “No más de esto en tu tienda común”.

La historia resulta irónica puesto que estos dispositivos para la comodidad en el creciente consumo comenzaron a utilizarse por personas, especialmente sin hogar, como dispositivos de movilización de las pocas pertenencias que tenían. El carrito pasó entonces, de ser una ayuda en el proceso de consumir más, a ser una ayuda indispensable para quienes tienen menos, para quienes están fuera del circuito del consumo. En el caso de Barcelona, como en muchos otros lugares, se utiliza también como instrumento de trabajo. Un trabajo que depende precisamente de los excesos propios (y propiciados) por el mismo consumo que generó el dispositivo. Y esto es justamente lo que hace que los carritos de supermercado sean un ejemplo tan irónicamente fascinante sobre nuestra sociedad, sobre la cultura material en el capitalismo y, como intento mostrarlo en estas imágenes, sobre nuestra posición como investigadores en las trayectorias por la ciudad. Estos dispositivos, creados para facilitar la compra y movilidad de una mayor cantidad de productos, son ahora reconvertidos en herramienta de trabajo para la recolección de los mismos excesos que las rutinas de consumo, y los ciclos de obsolescencia cada vez más cortos, vierten en las calles de la ciudad¹¹.

8 http://ccaa.elpais.com/ccaa/2012/02/25/catalunya/1330198632_698695.html o más recientemente: http://ccaa.elpais.com/ccaa/2013/07/24/catalunya/1374646791_694482.html (consultados el 04/11/2013)

9 Y que no es necesariamente una idea novedosa, ver por ejemplo Parmeggiani (2009).

10 Para una historia completa sobre el carro de supermercado ver Grandclement (2006).

11 Para una reflexión sobre las “políticas de la chatarra” ver el trabajo de Blanca Callén en <http://politicadechatarra.wordpress.com/>

Hace poco tiempo estuve en San Francisco. Mientras disfrutaba una actuación improvisada de músicos en un parque, mi atención se desvió hacia una persona que iba recogiendo, una por una, las botellas que los paseantes, músicos y espectadores iban dejando por ahí. Más tarde se estacionó junto a un depósito de basura y, con la música de fondo, pasó un rato hurgando en busca de material que le sirviera. Toda su recolección se apilaba en el carrito de supermercado que conducía. Teresa Gowan, en su trabajo sobre las personas sin hogar en San Francisco¹² plantea que, al estar fuera de la fuerza laboral, las estrategias de las personas sin hogar caen en un “área gris entre lo lícito y lo ilícito, entre la indudable criminalidad y la emprendeduría callejera” (Gowan 2007: 233), siendo la recolección de residuos para reciclar unas de las principales actividades. Curiosamente, Gowan apunta que “el hacer dinero rara vez aparecía como el único propósito del trabajo” de quienes ella llama “recolectores pro” (Ibid., 234). Éstos, apunta Gowan, “utilizan su trabajo de hurgamiento para crear un espacio de auto-respeto y solidaridad” (Ibid., 235). Gowan continúa diciendo que, y es algo que podría decirse en casi cualquier lugar, las autoridades planean constantemente retirar, ocultar, invisibilizar a estas personas de la “mirada pública”. Esta cuestión merecería ser investigada etnográficamente¹³. La pobreza, materializada y en constante movimiento dentro de la ciudad, existe y es visible. Es precisamente su materialidad y visualidad las que, conjugadas a partir de trayectorias móviles, pueden ser el inicio de una reflexión etnográfica. Este es, entonces, apenas un ejemplo, una invitación para la discusión de estas posibilidades.

BIBLIOGRAFÍA

- Cochoy, Frank. 2009. “Driving a Shopping Cart from STS to Business, and the Other Way Round: On the Introduction of Shopping Carts in American Grocery Stores (1936—1959)”. *Organization* 16(1): 31-55.
- De Certeau, Michel. 1996. *La invención de lo cotidiano* (Vol. 1). Mexico: Universidad Iberoamericana.
- Gowan, Teresa. 2010. *Hobos, hustlers, and backsliders: Homeless in San Francisco*. Minnesota: U of Minnesota Press.
- Gowan, Teresa. 2009. “New Hobos or Neo-Romantic Fantasy? Urban Ethnography beyond the Neoliberal Disconnect”. *Qualitative Sociology* 32(3): 231-257.
- Grandclement, Catherie. 2006. *Wheeling food products around the store... and away: the invention of the shopping cart, 1936-1953*. Disponible en http://hal.archives-ouvertes.fr/docs/00/12/22/92/PDF/WP_CSI_006.pdf
- Parmeggiani, Paolo. 2009. “Going digital: Using new technologies in visual sociology”. *Visual Studies* 24(1): 71-81.
- Pink, Sarah. 2008. “Mobilising Visual Ethnography: Making Routes, Making Place and Making Images”. *Forum Qualitative Sozialforschung / Forum: Qualitative Social Research* 9(3). <http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0114-fqs0803362>.
- Pink, Sarah. 2007a. *Doing visual ethnography*. London: Sage.
- Pink, Sarah. 2007b. “Walking with video”. *Visual Studies* 22(3): 240-252.

12 Ver También Gowan (2010).

13 Por ejemplo en Argentina hay un importante corpus de trabajo sobre los llamados cartoneros.

TRAJECTORIES (ON WHEELS): A VISUAL ESSAY ON SHOPPING TROLLEYS IN THE CITY

The present photo-essay is a brief outline of the working-concept “trajectory”. A trajectory is not only a trace of a movement on a path but a reflection on the possibilities of visual/digital/mobile data recollection for ethnographic research. The concept of “trajectory” is intended to establish a dialogue with the “flâneur” of De Certeau and Benjamin, and with visual/digital ethnography, especially insofar as related to movement (Pink). Using as an example supermarket trolleys, the essay aims to establish a dialogue on the application of “trajectories” in ethnographic research.

Keywords: visual ethnography, trajectory, photography, mobility, city