

Antropología Experimental

<http://revistaselectronicas.ujaen.es/index.php/rae>
2022. nº 22. Texto 03: 41-60

Universidad de Jaén (España)
ISSN: 1578-4282 Depósito legal: J-154-200

DOI: <https://dx.doi.org/10.17561/rae.v22.6662>
Recibido: 30-09-2021 Admitido: 14-01-2022

El efecto terminal. La estación de Atocha, entre el lugar y el no-lugar

Daniel LÓPEZ ROCHE
Universidad Complutense de Madrid
danlop06@ucm.es

The terminal effect. The Atocha station, between the place and the non-place

Resumen

A partir del estudio de caso de la estación de Atocha en Madrid, esta investigación discute los conceptos de lugar y no-lugar de Marc Augé. Se propone que las dinámicas de lugar y no-lugar se enfrentan dialécticamente en relaciones asimétricas de poder y resistencia. De esta forma, estructuran el espacio según el nivel de circulación o permanencia, conocimiento o desconocimiento de los otros y alienación o resonancia. Así, en este artículo, primero se realiza una revisión teórica de estos conceptos. Después, se analiza el caso de Atocha. Finalmente, se extraen unas conclusiones y se presentan algunos problemas sociales vinculados y su posible solución.

Abstract

This research discusses the Marc Augé's concepts of place and non-place starting from a case study of the Atocha Station in Madrid. It is proposed that place and non-place dynamics are dialectically faced in asymmetrical relations of power and resistance. Thus, they structure space according to the level of circulation or permanence, knowledge or ignorance of others and alienation or resonance. Thereby, in this article, firstly it is done a theoretical review of this concepts. Then, the case of Atocha is analyzed. Finally, some conclusions are presented and certain problems related to this subject and their possible solution are evaluated.

Palabras clave

Alienación. Resonancia. Espacio. Movilidad. Poder
Alienation. Resonance. Space. Mobility. Power

Introducción

En la película de Steven Spielberg *La Terminal* (2004), Viktor Navorski¹ queda atrapado en un aeropuerto. No puede acceder a la ciudad ni ser repatriado porque su país, Krakozhia, ha perdido el reconocimiento por un golpe de Estado. Confrontado al comisario del aeropuerto, Dixon, deseoso por echarle, Viktor vive una historia de amor, hace amigos e, incluso, se construye una habitación en una sala abandonada. ¿Cómo es eso posible en un aeropuerto? ¿Cómo se sentiría Viktor? ¿Cómo se relacionan las personas en estos sitios? Una respuesta puede encontrarse en el concepto de “no-lugar”, propuesto por Marc Augé, asociado a sitios de circulación, comunicación o consumo, como intercambiadores de transporte, y considerado el espacio característico de la sobremodernidad.

Este trabajo discute el concepto de no-lugar mediante un estudio de caso de la estación de Atocha, uno de los principales intercambiadores de tren y metro de Madrid. He recurrido a la observación participante y entrevistas en profundidad. El trabajo de campo ha sido realizado en plena pandemia de coronavirus, algo que, como se verá, exacerba dinámicas vinculadas al no-lugar. Los objetivos de la investigación son analizar las condiciones de emergencia de las dinámicas de lugar y de no-lugar en determinados espacios y la relación entre ambas.

La hipótesis propuesta es que, en lo que he llamado el efecto terminal, estas dinámicas de lugar y no-lugar mantienen una confrontación y dialéctica en relaciones asimétricas de poder y resistencia y estructuran el espacio según el nivel de circulación o permanencia, conocimiento o desconocimiento de los otros y alienación o resonancia. Así, planteo que no existen los lugares o no-lugares “puros”, sino que en todo espacio se entremezclan estas dos formas de producción de la espacialidad social.

Para contrastar la hipótesis, revisaré teóricamente los conceptos de no-lugar, lugar, circulación, alienación y resonancia y sus relaciones. Después, expondré el trabajo de campo realizado en torno a la estación de Atocha, analizando sus dinámicas como no-lugar, como lugar y el enfrentamiento entre ambas. Finalmente, extraeré unas conclusiones apuntando ciertos problemas sociales derivados de esto y posibles soluciones. Estas no redundan en los no-lugares o en los lugares, sino en la comprensión de los sentidos atribuidos a cada tendencia.

Marco teórico: lugares, no-lugares y hacer socioespaciales

La Terminal (2004) se desarrolla en un espacio definido: un aeropuerto. Allí, Dixon quiere que la gente circule, no se aglomere, vaya a sus cosas y no le importa quiénes son los pasajeros. Navorski, atrapado, se verá obligado a quedarse, desarrollar allí su vida y amigos y conformarse una nueva identidad. Esto sugiere muchos conceptos que estudiaré seguidamente.

Este trabajo parte de que nuestras acciones, vidas y relaciones se desarrollan necesariamente en el espacio. Siempre estamos en un sitio y ocupamos un hueco. Esta dimensión de “hacer *en el* espacio” remite a la agencia que tenemos y que está espacialmente situada.

Asimismo, estas acciones están condicionadas por la estructura del espacio, esto es, el hacer *del* espacio. Sólo por la disposición de los elementos y la forma de utilizarlos, no podemos hacer lo mismo en casa que en el tren. Consecuentemente, esto hace referencia a la estructura que construye nuestra agencia.

Hacer cosas en un sitio y que nos veamos limitados por cómo están dispuestos los elementos y sus usos configura los espacios tal y como los conocemos: como una casa o una estación. Esto comprende el hacer espacio, resultado de la mutua constitución entre estructura (hacer *del* espacio) y agencia (hacer *en el* espacio). Estos haceres socioespaciales (el hacer *en el* espacio y hacer

¹ Basada en la historia real de Nasser, refugiado iraní en Bélgica por oponerse al Sah, al que robaron sus papeles en 1988 en el aeropuerto de Heathrow y fue deportado al Charles de Gaulle, de donde venía. Francia no pudo repatriarlo por haber entrado previamente de forma regular, pero tampoco quiso reconocerlo como refugiado. Quedó atrapado en la terminal 1 hasta 2006 (Tonelli, 2018). Emplearé la película con fines explicativos porque explota ciertas dinámicas y tiene mayor difusión.

del espacio, que producen el hacer espacio) se manifiestan de distinta forma en los lugares y en los no-lugares.

El lugar antropológico (seguidamente, lugar) es un espacio² que tiene identidades, relaciones e historia asociadas. Requiere permanencia, pues sería imposible con un tránsito ininterrumpido. Es identificatorio, los individuos se reconocen y definen a partir de él (Augé, 1994/1998; 1992/2017). Tiene una identidad distintiva: Navorski se siente de Krakozhia (*La Terminal*, 2004).

Segundo, el lugar es relacional porque quienes se identifican con este “pueden entender en él la relación que los une unos a otros” (Augé, 1994/1998: 147). Así, se pueden conformar identidades grupales distinguidas de unas otredades (Augé, 1992/2017: 57). Esto exige que quienes están en ese espacio sean (re)conocidos.

Tercero, un espacio construido como lugar es histórico. Hay referencias y elementos pretéritos con continuidad y sentido en el presente que significan filiación, como monumentos, que materializan la historia frente a las contingencias temporales (Augé, 1994/1998; 1992/2017).

Siguiendo con los haceres socioespaciales, hay un hacer espacio como lugar resultado de dos dimensiones, definidas respectivamente por Augé (2003/2004: 134-135) como lugares objetivos y simbólicos: 1) el hacer *del* espacio como lugar, la inscripción de marcas de “identidad, relación e historia”, como monumentos, es decir, que la configuración de elementos en un espacio y sus usos se correspondan con los propios de un lugar; 2) el hacer *en el* espacio como lugar, que las personas lo vivan como tal, la participación en las identidades, historia y relaciones prevaecientes en los lugares, como la residencia.

Este hacer *en el* espacio es una forma de resonancia, un modo de relación entre el sujeto y el mundo por el cual se ven mutuamente afectados y transformados. En ella, ambas partes interactúan con una voz propia gracias a la existencia de valoraciones fuertes con una convergencia del ser, deber ser y el querer. No obstante, siempre existe la posibilidad constituyente de que pueda no ocurrir (Rosa, 2016/2019: 222-227).

Respecto al concepto de no-lugar, aunque tiene una trayectoria previa, se ha generalizado por la obra de Marc Augé, sentido en el que se empleará aquí (Cruz, 2018: 262; Luke, 2004: 129-130; Merriman, 2009: 15-19). El no-lugar es un espacio sin identidad, relaciones o historia (Augé, 1992/2017: 87). Suele relacionarse con espacios de circulación, como estaciones de tren, autopistas o aeropuertos; de consumo, como centros comerciales; y de comunicación, como Internet. Se considera el espacio característico de la sobremodernidad (Augé, 2007; 1992/2017).

La circulación es parte del núcleo constitutivo de los no-lugares. Son producidos por el viaje, una experiencia cuyo fin no es el espacio recorrido o alcanzado, sino que se centra en el viajero mismo. Constituye una vivencia de soledad que excluye todo sentido, identidad, historia o relaciones asociadas a dicho espacio (Augé, 1992/2017: 90-97).

Como no hay relaciones inscritas en los no-lugares, los individuos se desplazan sin negociar nada con otros. Ante esto, para que la circulación que les es consustancial sea posible, precisan mediaciones textuales que planteen las normas de uso del espacio, como la señalética en aeropuertos que regula la forma de moverse. Se espera que el individuo se relacione en soledad con estos espacios a través de estas mediaciones (Augé, 1992/2017: 98-107): el usuario del no-lugar está solo, aunque con el resto de los usuarios en una “contractualidad solitaria”. Este contrato es constantemente recordado, como en señales o billetes de acceso. Cuando Viktor se entera del golpe en Krakozhia en las televisiones del aeropuerto y pide ayuda porque no las entiende, todos se alejan de él ante esa violación de la contractualidad solitaria (*La Terminal*, 2004). Además, el constante cambio y exceso de personas generado por un espacio que concentra la circulación promueve la ausencia de relaciones o que solo sean instrumentales para evitar el dolor por su disolución (Rosa, 2013/2016: 74-75, 171-172).

En los no-lugares, la circulación niega la identidad del espacio, pues, por eficiencia, se evita cruzar espacios con gran identidad como el centro de las ciudades (como en autopistas) y la

² Contrariamente a De Certeau, Augé (1992/2017: 85-88, 94) entiende el espacio como una abstracción sin caracterización asociada a superficies no simbolizadas, sin presuponer una construcción social añadida, pudiendo emplearlo flexiblemente, como se hará en este trabajo.

velocidad dificulta visualizar los espacios detalladamente, como en trenes de alta velocidad (Augé, 1992/2017: 98-103, 107).

En suma, los no-lugares se vuelven indistinguibles unos de otros, como establecimientos comerciales de una misma cadena. En esto, las mediaciones textuales incluyen una participación cruzada de aparatos publicitarios en la que los no-lugares se anuncian unos a otros (como de una aerolínea en un hipermercado). Así, estos últimos producen una cosmología que atrapa a los usuarios y los apela planteándose apropiables (Augé, 1992/2017: 108-110).

El no-lugar también anonimiza o niega la identidad de sus usuarios: las mediaciones textuales los tratan indistintamente, produciendo al usuario medio. El anonimato se obtiene con el contrato solitario, demostrando la identidad en los controles de entrada o salida del no-lugar, el único punto donde se expresa esta, como los tornos de una estación. Aparece un elemento clave: el resto de los usuarios, por su anonimato, son desconocidos. Esto último libera de las determinaciones asociadas a una identidad particular, pero no se sabe quiénes son los otros y cómo reaccionarán, desincentivando relacionarse (Augé, 1992/2017).

En el no-lugar, la preminencia de la circulación también niega la historia del espacio y de sus usuarios, reforzando una experiencia centrada en el presente y su urgencia. Todo se mide en unidades de tiempo: los itinerarios están marcados por horarios, abundan los paneles de llegadas y salidas o se retransmite el desarrollo del viaje (como retrasos). Las mediaciones textuales priman la relación con el mundo a través de imágenes, espectacularizando el pasado. Se desintegra el pasado del presente y este primero será solo lo que ya no se es (Augé, 1994/1998, 1992/2017; O'Beirne, 2006: 42).

La bibliografía no coincide en que los no-lugares sean exclusivamente contemporáneos. No obstante, Augé plantea que el fin de los grandes relatos, la crisis de sentido del tiempo y de cuerpos intermediarios obligan a individualizar las referencias, interpretaciones, identidades, sentidos, procedimientos y discursos. Cada persona es considerada un mundo con suficiencia interpretativa y cada cual se percibe protagonista de la historia colectiva (Augé, 1994/1998: 138; 1992/2017; Merriman, 2009: 24-25). Esto aumenta el desconocimiento de los otros, clave en los no-lugares, promoviendo la no relación: ¿qué voy a decirle al de al lado sin saber quién es ni cómo reaccionará?

Dentro del desconocimiento de los otros, concretamente, de si son contagiosos, destaca la pandemia de coronavirus. Para evitar contagios, se ha promovido el distanciamiento en el contacto presencial, limitar las relaciones a los círculos más cercanos, restringir la movilidad y reuniones e imponer toques de queda (Organización Mundial de la Salud [OMS], 2021; Comunidad de Madrid, 2021). Esto dificulta relacionarse y limita la permanencia en lugares públicos, incentivando la circulación y los no-lugares.

Como con el lugar, respecto a los haceres socioespaciales, el no-lugar implica dos realidades, en Augé (2003/2004: 135) “no-lugares subjetivos” y “objetivos” o “empíricos”, respectivamente, cuya conjunción hace espacio como no-lugar. Primero, el hacer *en el* espacio o vivirlo como no-lugar, bajo las dinámicas anteriores. Dado que el no-lugar no produce identidad, relaciones, historia o sentido, el individuo queda desvinculado del entorno (Augé, 2003/2004, 1992/2017). Por ello, partiendo de Rosa (2013/2016; 2016/2019: 232-240), es una forma de alienación, una “relación con el mundo en la que el sujeto y el mundo se contraponen de manera indiferente u hostil (repulsiva) y, por tanto, desconectada [...] la relación de la ausencia de relación”. La alienación no supone una asimilación transformadora, el sujeto no se ve afectado ni siente una autoeficacia. Así, el mundo aparece como “frío, rígido, reticente y no responsivo”. Mundo e individuo se presentan “pálidos, muertos y vacíos”, estableciendo una relación muda o “que no ‘dice’ nada” a la persona y/o le parece amenazante.

Segundo, el hacer *del* espacio como no-lugar, es decir, espacios estructurados como no-lugares, con un fin particular, de circulación (infraestructuras de transporte³, como un aeropuerto), de consumo (como supermercados) y de comunicación (las comunicaciones por satélite, al

³ Como bien refleja Anta (2021: 4) y como también se sugerirá en el trabajo, espacios típicamente clasificados como no-lugares, como intercambiadores de transporte, no siempre conviene leerlos como tales.

relacionar al individuo con una imagen de sí mismo). Tienen a yuxtaponerse y parecerse hasta la uniformidad e intercambiabilidad. Por ello, resultan siempre conocidos. Además, se articulan (como el aeropuerto-centro comercial de Heathrow) hasta el exceso de funciones. Tienen la circulación como consustancial, de personas (transportes), de mercancías, productores y consumidores (los de consumo) o de información (los de comunicación). Igualmente, todos se envuelven del consumo, la circulación es un bien de consumo, como la compra de viajes, y la comunicación es una mercancía (Augé, 2003, 2003/2004, 2007).

De forma clave para este trabajo, es preciso aclarar que el hacer *en el* espacio como lugar o no-lugar (que las personas lo vivan así) no tiene necesariamente que corresponderse con el hacer *del* espacio como lugar o no-lugar (que generalmente sus elementos y usos se constituyan como tales), respectivamente. Esto se debe a que este último condiciona las prácticas, pero no las determina. Así, un no-lugar puede ser vivido como lugar y viceversa (Augé, 1994/1998: 147; 1992/2017: 84, 110). Por ejemplo, Augé (1987/2009; 2008/2010; 1992/2017) interpreta el metro como lugar y no-lugar (O'Beirne, 2006). Consecuentemente, en el no-lugar se pueden recomponer los lugares y al contrario. Así, en el aeropuerto de *La Terminal* (2004) sus trabajadores tienen profundas relaciones entre ellos y se identifican con su puesto laboral allí.

Las personas pueden intentar hacer *en el* espacio contrariamente al hacer *del* espacio, para transformar los lugares en no-lugares y viceversa o, al menos, vivirlos diferentemente, dadas unas motivaciones para buscar la resonancia o la alienación. Esto, que este trabajo explorará, relaciona dialécticamente el lugar y el no-lugar. Navorski vive el no-lugar del aeropuerto como lugar y allí establece intensas relaciones o, incluso, lo convierte en su hogar (ejemplo máximo de cómo un espacio se vuelve simbólicamente un lugar) (*La Terminal*, 2004).

La alienación asociada al hacer *en el* espacio como no-lugar puede promover buscar la resonancia, vinculada a una experiencia de lugar, y transformar los no-lugares en lugares. La alienación genera malestar ante la (ausencia de) relación con el mundo, transformado en "silencioso, frío, indiferente [...] repulsivo" (Rosa, 2016/2019: 178, 247-249, 261), aspirándose a relaciones resonantes. Permanecer en un aeropuerto como Navorski, solo, sin nadie con quien hablar o sin recuerdos allí en los que refugiarse, debe ser desagradable.

Por definición, la búsqueda de resonancia es una tendencia constituyente de la (inter)subjetividad, siendo, generalmente, deseada por los individuos. También hay una promesa cultural de resonancia. Además, en la tardomodernidad se impulsa una añoranza a la resonancia, apoyada por las tendencias de aceleración (Rosa, 2016/2019: 224, 461-463). La aceleración del cambio social y del ritmo de vida hacen que el tiempo pierda sentido sin líneas previsibles. Esta aceleración también aliena por chocar las orientaciones normativas con prácticas que las personas se ven obligadas a hacer frenéticamente (Rosa, 2013/2016).

Así, Augé (2017/2018) ve los lugares como una necesidad por precisarse la resonancia, relaciones con los demás, inscritas en el espacio y el tiempo y a partir de las que pueda construirse la identidad individual. Como Navorski, permanecer en un no-lugar probablemente conduzca a transformarlo o vivirlo como un lugar, buscando la resonancia.

Retomando la importancia de la circulación, la resonancia requiere tiempo, permanecer de forma duradera para establecer algún lazo, generar recuerdos (historia), identidades o relaciones. Si se circula incesantemente, emerge la alienación espacial y el espacio se vive como un no-lugar (Augé, 2003: 93; Rosa, 2013/2016: 147-148). Así, hay quienes, obligados a permanecer en un no-lugar, acaban por vivirlo como un lugar (Augé, 2007: 131). Por ejemplo, Navorski con sus relaciones, identidad ("el hombre cabra") e historia asociadas al aeropuerto (*La Terminal*, 2004).

Por otro lado, el lugar, con una identidad asociada al espacio, puede ser coercitivo, dadas las fronteras, normas y exclusiones que conlleva (Augé, 1992/2017: 51-73). Esto impide la resonancia, que requiere una voz propia, pero no la evita necesariamente, pues puede desarrollarse la voz que impone el contexto (eso es la eficacia del lugar). Así, ante mayores capacidades y disposiciones individuales o un choque entre valoraciones propias y las prácticas exigidas puede emerger la alienación en el lugar (Rosa, 2016/2019: 238-239, 552). Un ejemplo podría ser quienes no soportan la intromisión colectiva en la vida privada en pequeños pueblos o la sobrecarga de tareas impuestas.

Consecuentemente, el anonimato de los no-lugares puede vivirse como una liberación (provisional y pasajera) para quienes se sienten constreñidos en el lugar (Augé, 2003: 157; 2007: 129; 1992/2017: 104-105). Esto hace espacios como no-lugares.

Hay que señalar que todas estas tensiones entre el lugar y el no-lugar se relacionan con formas de ejercer el poder y la resistencia. Que un individuo viva o quiera vivir un no-lugar como un lugar y viceversa responde a un rechazo (generalmente, desde posiciones subalternas) a ciertas estructuras. Estas cristalizan las relaciones de poder existentes y dinámicas sociales que pretenden imponer, en este caso, las de los lugares o no-lugares.

El choque de estas tendencias y que sean tipos ideales (por tanto, entremezclados en la práctica) llevan a la hipótesis de este trabajo: los haceres socioespaciales de lugar y no-lugar se enfrentan dialécticamente en relaciones asimétricas de poder y resistencia y estructuran el espacio según el nivel de circulación o permanencia, conocimiento o desconocimiento de los otros y alienación o resonancia. Esto es el efecto terminal.

Metodología

Los objetivos de esta investigación han sido analizar las condiciones de emergencia de las dinámicas de lugar y de no-lugar en determinados espacios y la relación entre ambas. He realizado un estudio de caso, el del espacio interior de la estación de Atocha y sus trenes. Dado que en los estudios de caso se busca favorecer la construcción teórica, constantemente comprobada con otras investigaciones, y no tanto la generalización sobre una población, he elegido la estación de Atocha por su adecuación teórica. Esta constituye un caso ejemplar de la hipótesis propuesta (Coller, 2005: 35, 75), al ser un no-lugar de circulación (como intercambiador de transportes) y de consumo (con abundantes establecimientos comerciales), a la vez que entremezclarse con un lugar⁴ y personas que permanecen en ella en distinta medida.

Como técnicas de investigación, he empleado la observación participante y entrevistas en profundidad. He operacionalizado las categorías de la hipótesis en la guía de observación y el guión de las entrevistas. En ambos casos he aplicado un muestreo teórico por saturación (Coller, 2005: 76-77; Hammersley y Atkinson, 1983/2018; Vallès, 1999: 92-94).

El 71% de los viajes en la estación de Atocha son por ocio o por trabajo (Consortio Regional de Transportes de Madrid [CRTM], 2018). Por tanto, si es o no horario laborable (para los pasajeros y/o trabajadores de la estación) determinan las dinámicas de la estación y han definido los contextos a observar⁵. Esto lo he aplicado a las zonas de: 1) metro, 2) cercanías, 3) larga distancia, 4) establecimientos comerciales. He hecho 30 horas de observación participante en estos contextos el 14 de abril, de 9 a 23h; el 24 de abril, de 12 a 23h; el 26 de abril, de 18 a 23h.

Por su parte, las dimensiones del concepto de circulación son: 1) la frecuencia con la que se pasa por la estación, 2) el tiempo que se está en la estación cuando se va, 3) el deseo de circular más o menos rápido, 4) cuánto se considera que se está en la estación. Para valorar esto, he incluido preguntas en las entrevistas.

Permitiendo una aproximación indirecta al resto de los criterios, para el muestreo de las entrevistas he tomado el primero, con varias posibilidades: 1) circulación esporádica, menos de una vez al mes y que no es parte de una rutina precisa, preestablecida y conocida; 2) circulación rutinaria, lo contrario; 3) permanencia en el espacio, la estación es un destino en sí mismo en el que se permanece para una actividad. Para poder analizar las categorías de alienación o resonancia y de conocimiento o desconocimiento de los otros he establecido preguntas en el guión de las entrevistas.

La investigación no aspiró a alcanzar la saturación en posiciones sociales específicas, sino en términos generales y centrándose en las categorías de la hipótesis (permanencia o circulación,

⁴ Resulta fundamental, en este sentido, ver cómo los espacios de circulación no necesariamente se corresponden con no-lugares, como sugiere en sus estudios Anta (2021: 4). De hecho, entre los estudios etnográficos de espacios de transporte y en los que se emplea de forma muy fructífera y enriquecedora para este trabajo el concepto de no-lugar, cabe destacar Anta (2013; 2021).

⁵ Con las restricciones por coronavirus no pude estudiar las horas con toque de queda.

alienación o resonancia, conocimiento o desconocimiento de los otros). No obstante, en la experiencia del espacio media la posición en la estructura social, por lo que era preciso aportar una heterogeneidad de posiciones en la estructura social (ver tabla 1) para evitar sesgos.

		P1	P2	P3	P4	P5	P6	P7	P8	P9	P10	P11	P12	P13	P14	P15	P16
Nivel de circulación	Permanencia	X	X	X	X	X											
	Circulación rutinaria						X	X	X	X	X	X					
	Circulación esporádica												X	X	X	X	X
Sexo	Hombre			X	X	X					X	X			X	X	X
	Mujer	X	X				X	X	X	X			X	X			
Nacionalidad	Nativa	X		X	X	X	X		X	X	X	X	X	X	X	X	
	Extranjera		X					X									X
Ocupación	Especializada	X		X	X		X		X	X		X	X	X	X	X	
	No especializada		X			X		X			X						X
Diversidad funcional	Si								X			X					
	No	X	X	X	X	X	X	X		X	X		X	X	X	X	X
Año de nacimiento	Antes de 1980	X		X			X	X			X		X				
	Después de 1980		X		X	X			X	X		X		X	X	X	X

Tabla 1. Perfiles entrevistados (elaboración propia)

Entrevista	Trabajadores de la estación entrevistados
P1	Oficinista
P2	Camarera
P3	Revisor
P4	Conductor de AVE
P5	Camarero
Principales interacciones durante la observación participante	<ul style="list-style-type: none"> - 2 hombres españoles agentes de la UIP. - 2 hombres españoles y 2 mujeres extranjeras agentes de seguridad. - 2 mujeres (española y extranjera) recepcionistas cara a los viajeros.

Tabla 2. Trabajadores de la estación entrevistados (elaboración propia)

De acuerdo con estas variables, realicé finalmente 16 entrevistas (ver perfiles en tablas 1 y 2) con una duración media de 1h, grabadas audiovisualmente. Todas las personas dieron su consentimiento informado para ello. He hecho una transcripción parcial de todas las entrevistas, seleccionando los fragmentos más pertinentes al análisis.

Los procedimientos de análisis aplicados son la verificación teórica por inducción analítica para la observación participante (Hammersley y Atkinson, 1983/2018: 252-255) y, para las entrevistas, la sociohermenéutica por abducción (Ruiz y Alonso, 2019: 55-76), siempre considerando construir una teoría probabilística no determinista.

La estación de Atocha: el efecto terminal

En *La Terminal* (2004) hay tres momentos ilustrativos para este trabajo: Dixon controlando el aeropuerto según sus normas; Navorski atrapado en la terminal, construyéndose un espacio de vida allí y, finalmente, la persecución de Navorski por Dixon.

Por su parte, Atocha es una de las principales estaciones de tren y metro de Madrid. Construida en el S.XIX, su antigua marquesina contiene un jardín invernadero y contiguamente están Madrid-Puerta de Atocha (para larga distancia), Atocha-cercanías y Atocha-Renfe (la parada de metro) (Calvera y Casas, 2019: 148-151, 158-159). En la estación hay tres puntos de vista que analizaré

en este apartado: las dinámicas de producción de no-lugar en la estación, las de lugar y, finalmente, el enfrentamiento entre ambas.



Fotografía 1. Personas paradas en el pasillo central del cercanías, tomada desde el tablón de horarios (elaboración propia).

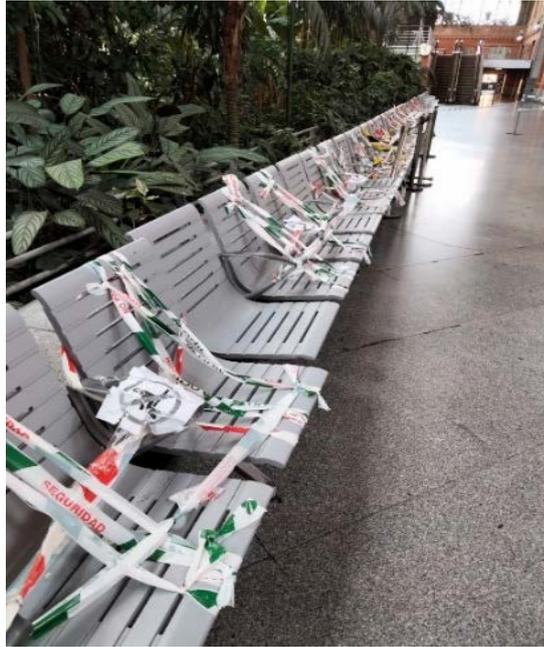


Fotografía 2. Anuncio en un establecimiento de comida para llevar (elaboración propia).

El comisario Dixon y sus normas: la estación de Atocha como no-lugar

Atocha revela la circulación predominante a la que se destina como intercambiador de transportes. La lógica de eficiencia circulatoria impera en los comportamientos automatizados de los pasajeros (como situarse a la derecha en las escaleras mecánicas). Esta lógica genera una presión colectiva a través del acercamiento e, incluso, la bronca y el empujón para que nadie se detenga. La angustia se apodera de los pasajeros cuando alguien les obstaculiza el paso, miran a todos lados, se les tuerce el gesto, aparece un “*por favor*” y, finalmente, el empujón o el reproche a quien les frena.

Emergen sitios de parada legítima justificados porque en ellos las personas se detienen para poder seguir circulando: frente a los tableros horarios, los mapas y los escasos bancos de espera a los trenes. Permiten a la gente pararse (fotografía 1) y que, aunque bloqueen la circulación, no haya reproches. En el resto de la estación siempre se puede acabar recibiendo una reprimenda.



Fotografía 3. Asientos eliminados en el invernadero de Atocha por las medidas frente a la pandemia de coronavirus (elaboración propia).

La circulación estructura el espacio y se convierte en la unidad de medida. Proliferan los tablores horarios y anuncios y restaurantes con palabras como “*express*” (fotografía 2). Sus sillas son taburetes altos que te posicionan casi de pie y sirven la comida para llevar. Es decir, puedes continuar la marcha rápidamente.

También impera el desconocimiento de los otros, exacerbado por las medidas frente al coronavirus. Estas incentivan, además, una mayor circulación al eliminar bancos (fotografía 3) y salas de espera. Asimismo, se vinculan con la alienación: el propio riesgo de contraer el coronavirus hace que Atocha se viva como un “*agobio*”, como destacaba una pasajera habitual (P8).

La negación de la identidad del espacio queda resaltada por la infraestructura de hormigón desnudo en la zona del cercanías (fotografía 1) y, en general, sin ornamentación alguna y grandes espacios diáfanos. Los trenes están unificados bajo la estética de Renfe o Metro, confundándose con los de otra estación cualquiera. La parada de Metro es homogénea con el resto de las estaciones del tren subterráneo. Asimismo, en el espacio de tiendas se insertan cadenas que de ninguna manera son exclusivas al lugar. Así, Atocha sólo es una estación cualquiera.

Esta estética, sumada al ruido, promueve la alienación espacial, como refiere una usuaria habitual por trabajo (P7): “*Es una estación muy fría, muy lúgubre, lo veo todo tan gris [...] No me transmite [...] No quiero estar ahí*”. Esto niega su identidad también al desvincular y desidentificar a la gente con la estación, al no transmitir nada.

Negando la identidad de los usuarios, la lógica de eficiencia circulatoria se combina con una minuciosa señalética que regula cada movimiento. Flechas, líneas en el suelo y carteles indican carriles de sentido único, más rigurosos para evitar contagios por coronavirus (fotografía 4), y constituyen nuevas paradas legítimas con distancias entre los pasajeros en los andenes. Los paneles horarios estructuran los tiempos. Todos impelen a los viajeros a la natación sincronizada: se mueven rigurosamente por donde se les indica, corren cuando el tablón horario se lo dice y, a la vez, son capaces de conjugarse con una rica yuxtaposición rítmica. Esto los hace indistinguibles unos de otros, anonimizados y unificados en sus patrones rítmicos, paradas y formas de circular. Quien abandona la norma, es rápidamente avisado: “*¡Por ahí no se sale!*”. La homogeneidad

trasciende las normas explícitas y el uso del teléfono móvil, caminando o esperando, uniformiza un paisaje de miradas hacia abajo (fotografía 5).

Hay un discurso de “estar de paso” compartido por pasajeros esporádicos y por personas alienadas por el descontento con su trabajo, por estar sobrecargadas con su ritmo de vida o por el miedo a contraer coronavirus, unificando alienación y desconocimiento de los otros. Está centrado en identificar la estación y lo que conlleva con el transporte, asociándose estrechamente con la circulación.



Fotografía 4. Señales en los tornos del metro: “Mantén la distancia” (elaboración propia).

Este discurso, en lo identitario, se configura como el del estar “enfrascado a donde quiero llegar” (pasajero ocasional, P14) y niega la identidad de la estación, de los usuarios y de uno mismo. Para este tipo de viajero, la estación se hace indistinguible de cualquier otra infraestructura de transporte. La circulación se une con un significado de la estación como “nada” o “ir al trabajo”, como expresan varios pasajeros esporádicos entrevistados: “Es algo práctico, nada más, es una viga de hormigón, con unas vías y un tren, es algo que te va a llevar a tu destino y nada más [...] Me evoca ir a trabajar” (P12). Incluso, unificando la circulación fugaz con la alienación, la estación llega sólo a significar estrés u hostilidad: “Tanta gente corriendo de acá para allá [...] Me transmite estrés”, dice otro usuario ocasional (P16). Ante una elevada alienación con el trabajo, este puede acabar asociado con la estación, anulando su identidad, como dice una entrevistada que para ir al trabajo pasa por Atocha y que antes se quejaba de su frialdad: “Para mí la estación no es nada, para mí significa trabajo, es mi transporte de trabajo y ya está” (P7).

También se niega la identidad del resto de las personas de la estación subsumiéndola en la “masa anónima” (P8) de usuarios que se limitan a transportarse, según la pasajera anteriormente citada a la que la estación le agobiaba, o ni siquiera se sabe cómo son porque la circulación no lo permite, como comenta un viajero esporádico: “Suelo ir muy de paso y con prisas [...] No me fijo mucho” (P14). Igualmente, también se les presenta como una diversidad indistinguible de personas: “En Atocha hay todo tipo de gente”, cuenta una usuaria ocasional (P12). Como se señala, también es por una importante alienación laboral, como expresa la anterior pasajera habitual para ir a trabajar: “No me interesa la gente [...] Yo qué sé quién hay” (P7).

Además, siguiendo a los visitantes esporádicos entrevistados (P14, P16), la identidad propia aparece homogeneizada, definida por el “voy a mis cosas”, alrededor del transporte o sin comportamientos distintivos a la hora de describirse en la estación: “Voy siempre con prisa, cojo el tren y no me detengo mucho”, explica otra viajera ocasional (P13).



Fotografía 5. Personas esperando en el jardín invernadero mientras miran su teléfono móvil (elaboración propia).

Como no-lugar, Atocha es no relacional. Esto se manifiesta en las miradas al infinito, esquivas a cruzarse con los ojos de otros y escondidas, dirigidas al suelo o al móvil (fotografía 5). Como pude observar, la forma de andar busca ocultar la relación con el otro: se camina tratando de mantener la trayectoria más recta y corta posible, bajo la lógica de la eficiencia circulatoria, a la vez que se acomoda delicadamente al desplazamiento del resto, minimizando cambios bruscos en ella o su velocidad, como si se quisiera esconder que alguien ha influido en ese caminar individualizado. Cuando el choque o la parada es inevitable ante un pasajero menos ágil, las miradas de angustia y las muecas retornan.

Las medidas contra el coronavirus, eliminando bancos o salas de espera e introduciendo distancias de seguridad, han profundizado esta lógica que evita que las personas se aproximen y tengan que negociar la gestión del espacio. Además, la falta de bancos también responde a facilitar pasillos por los que se pueda circular ampliamente. En suma, contribuyen a dificultar las relaciones.

Respondiendo al rechazo al trato con desconocidos y liberando de él, proliferan recursos institucionalizados y con reacciones universales, “esperadas” (pasajero esporádico, P15), preferidos por los usuarios por este motivo: la automatización de la estación puebla el paisaje con baños de pago que no tienen recepcionista, sino tornos, y máquinas de autoservicio; la señalética resuelve casi cualquier duda, cargando barrocamemente las paredes; y los guardas de seguridad y policías tienen por función principal responder a preguntas de usuarios. Esto último llega al punto de que los miembros de la UIP que entrevisté me explicaron que habían puesto un encargado como informador, para liberar a sus compañeros de esta tarea.

El discurso de “estar de paso”, vinculado a pasajeros esporádicos, con experiencias de alienación o desconocimiento de los otros, tiene su vertiente relacional de ir “a mis cosas”, marcado por la decisión de no relacionarse e iniciar una introspección propia del no-lugar. Los pasajeros esporádicos (P13-P16) alegan axiomáticamente ir “con prisa”, “rápido” o que Atocha sea un espacio “de tránsito” para no relacionarse.

En esta dinámica de no relación también influye la alienación, que emerge ante la oscuridad de la estación, su color gris, el ruido o el frío como uno de los argumentos para evitar relacionarse y “querer irse”, como cuenta una mujer que frecuenta Atocha para ir a trabajar (P7). La alienación

también se produce por la aceleración del ritmo de vida, como sobrecarga de tareas, o el desagrado con el trabajo, invitando a buscar un momento de autonomía desconectando del entorno: *“Que no me molesten [...] Tengo una vida ajetreada, me viene muy bien estar tranquila de vez en cuando, los viajes son momentos ideales”*, dice una oficinista de la estación (P1), o el clarividente *“cómo te vas a relacionar con alguien a las 6 de la mañana”*, comenta la trabajadora antes citada (P7).

Hay una dimensión de género esencial en esta alienación, manifestada por todas las mujeres entrevistadas y que tiene las estructuras patriarcales como causantes: se ha expresado como una sobrecarga de tareas que parece asociarse con la división sexual del trabajo vigente en perjuicio de las mujeres. Así, la entrevistada (P1) anteriormente citada que se refería a su “vida ajetreada” decía que esta es *“puro estrés [...] Hay que trabajar, hay que cocinar, hay que querer a la familia, hay que atenderla”*.

También en términos de género, dadas estas estructuras patriarcales, hay una tendencia más o menos explícita entre las mujeres entrevistadas a no querer relacionarse por miedo a las violencias de otros hombres, vinculándose también con el desconocimiento de los otros. Una pasajera habitual (P6) cuenta que *“alguien que te mire mucho, que pensaras que [...] Te estaba acosando, también es motivo para cambiarte de vagón”*.

Siguiendo con esta dimensión no relacional de Atocha, el desconocimiento de los otros presenta máxima influencia. Este se asocia con la circulación, con no coincidir con los mismos pasajeros, con que interactuar con desconocidos es raro o inseguro (lo que se relaciona con la comentada individualización de las referencias) y con que no se debe abordarlos para no molestarlos. Ante esto último, se considera que el hecho de que un desconocido te trate puede ser amenazante o agresivo, conectando con el miedo al contagio por coronavirus. Uno de los entrevistados expresaba ejemplarmente esta lógica señalando que:

En una estación tus expectativas no incluyen hablar con alguien que no tenías contado tener que hablar, salvo que sea un profesional, pero cuando algo te rompe esas expectativas, es más probable que te sea molesto a que no lo sea, más si vas con prisa [...] No sabes si la persona tiene una causa para que en ningún momento sea bueno establecer contacto con ellas [...] Siempre hay cierta desconfianza con desconocidos [...] Salen todas las inseguridades [...] Si alguien se fija en mí entre tanta gente, en general no pensaría que es algo bueno (Pasajero habitual, hombre, P15).

También no tratar con desconocidos se vuelve un axioma, retomando esa introspección propia del no-lugar:

Lo normal no es hablar con la persona [...] A no ser que la conozcas [...] Esto es porque la sociedad en que vivimos ahora somos [...] Un poco más distantes, más centrados en lo que tenemos que hacer nosotros, no tanto en mirar alrededor (Viajera ocasional, P13).

La caracterización no histórica de Atocha como no-lugar, además de por su escasa ornamentación, se aprecia en la estructuración del espacio alrededor de la circulación y del presente y futuro más inmediato acaparando la experiencia, como se ha comentado anteriormente (fotografías 2 y 6).

Además, en el discurso de “estar de paso” no se recuerda ningún acontecimiento histórico que haya ocurrido en Atocha ni se tienen recuerdos personales. Excepcionalmente se rememoran experiencias centradas en el transporte, dada la poca permanencia en Atocha, o en la alienación laboral, en ambos casos sin desarrollar una historia personal en la estación más allá de eso: *“La estación no me evoca recuerdos, solo significa trabajo”*, como expresa una usuaria habitual por ir al trabajo (P7).



Fotografía 6. Restaurante “Como express” (elaboración propia).

Viktor Navorski atrapado en la estación: Atocha como lugar

En el apartado anterior se ha visto Atocha como un no-lugar, pero ningún espacio es un lugar o no-lugar “puro”. Así, en el trabajo de campo encontré dinámicas propias de lugar en la estación. Esta tiene trabajadores que pasan sus jornadas allí y personas que circulan rutinariamente por ella, es decir, permanecen más tiempo allí. Estos grupos se encuentran y tienen más conocidos en la estación o en sus trenes. Además, esas estancias más largas han incentivado hacer *en el* espacio como lugar.

Respecto a la identidad, Atocha se distingue por su jardín invernadero. Además, sus usuarios mantienen relaciones particularizadas con el espacio como la forma de pasar el abono por los torneos o trabajadores que encuentran un escondite sin cámaras para fumarse un cigarrillo dentro de la estación. Asimismo, los pasajeros son distintos en cercanías, metro, larga y media distancia en sus extracciones sociales, motivaciones de viaje, ocupaciones y, consecuentemente, incluso, en sus vestimentas y ritmos.

Además, emerge un discurso de “vida” asociado a la estación, como bien condensa una trabajadora de Atocha (P1), que la comprende como un espacio para desarrollar diversas actividades más allá del transporte y parte de la propia vida: *“Cuando trabajas te surgen necesidades de comprar un bocadillo o unas medias, tienes de todo [en Atocha], por eso me sentía bien, tenía un trabajo, pero tenía vida”*. Este otro discurso, tan diferente del de “estar de paso”, se vincula a personas con altos niveles de resonancia, permanencia en la estación y menor desconocimiento de los otros.

Sobre la identidad, este discurso plantea Atocha como distintiva, con una valoración fuerte y asociándola a la “casa”, la “familia”, el “trabajo”, en un sentido resonante, el bienestar, el esparcimiento y el encuentro. Así:

Me gusta mi zona por ser mi puesto de trabajo [...] Atocha es mi segunda casa [...] He conocido mucha gente nueva [...] Vuelven por aquí y vienen a saludarme [...] Son como parte de mi familia [...] He hecho más vida aquí que en mi casa [...] Es una alegría para mí venir aquí (Camarera en la estación, P2).

La identidad de los otros en la estación se concibe más detalladamente en estos casos, yendo desde tipologías propias para todas las personas de la estación y en un ámbito independiente al transporte: *“Gente borde, amable, desubicada”* (camarera de la estación, P2); a otras menos específicas, de personal y/o viajeros, por parte de pasajeros rutinarios o trabajadores con poca permanencia como maquinistas. En cualquier caso, trascienden la diversidad indistinta o la “masa anónima” de usuarios, anteriormente citada.

Se establece una identidad propia relativa al entorno, más allá del transporte, como alguien que se relaciona con los demás o que observa el entorno sin abstraerse, como me cuenta una usuaria frecuente (P6): *“La mayoría de las veces observo a las personas [...] Soy muy cotilla [...] En mis viajes espero conocer gente”*.

Así, también hay relaciones asociadas al espacio. Los viajeros y trabajadores se topan con conocidos, se paran a hablar, se citan en la estación, constituyendo un punto de encuentro, o, incluso, quedan para ir juntos en el tren o inician nuevas amistades en el propio transporte, haciendo *“amigos de tren”*, como llega a expresar esta misma pasajera habitual (P6). Planteando la posibilidad de resonancia, es raro que quien necesite orientarse no encuentre ayuda y no establezca relaciones para resolver esa necesidad, como afirmaron todos los entrevistados. Igualmente, hay cierta solidaridad, como cuando hay alguien corriendo hacia el tren y el resto de los pasajeros retienen las puertas para que suba, como pude observar en varias ocasiones.

En este sentido, los que permanecen y, en cierta medida, los que circulan rutinariamente por la estación buscan y establecen relaciones duraderas y vínculos emocionales con el resto de las personas presentes allí. El discurso de *“vida”* apela a que se establecen relaciones por identificación, compañerismo o intentar hacer un buen trabajo:

El cuerpo me pide relacionarme porque, aunque somos un colectivo heterogéneo [...] Nos une en muchas ocasiones ser de barrios periféricos [...] Sentirme parte de ese colectivo que va en el vagón me empuja a relacionarme con lo que siento que es mi gente [...] Relacionarme me hace sentirme mejor (Pasajero habitual, P11).

O bien:

Yo soy de los trabajadores de [entidad], con los que son trabajadores, aunque no te conozcas, sólo por ser de [entidad] te saludas, hablas” (conductor de trenes de la estación, P4).

Así como,

yo me relacionaba con los demás pues por compañerismo, por buscar que todo el trabajo vaya bien (revisor en larga distancia, P3).

En esto, este discurso conecta la dimensión identitaria anterior, con una percepción distintiva de uno mismo y de los otros, y la relación activa con el entorno y unifica situaciones de resonancia, permanencia o circulación rutinaria y conocimiento de los otros. En general, los trabajadores de la estación y pasajeros habituales entrevistados (P1-P6, P8-P11) expresaron que también mantenían estas relaciones por *“curiosidad”*, *“interés”*, *“entretenimiento”* y receptividad del otro, apuntando a una búsqueda de resonancia. También retoman la importancia del menor desconocimiento de los otros y de la mayor permanencia en el espacio, cobrando peso el coincidir frecuentemente con otros para que surjan relaciones. Se reduce la incertidumbre frente al extraño, limitando los efectos de la individualización de las referencias.

Por último, la estación de Atocha como lugar es histórica. Hay una memoria colectiva común que hace que la estación sea asociada sistemáticamente con los atentados del 11 de marzo. Este es un pasado absolutamente integrado en el presente, como muestran las visitas de familiares de víctimas al monumento en su honor en la estación. No obstante, hay diferencias: quienes permanecen más en Atocha o circulan rutinariamente por ella tienden a tener una memoria colectiva más específica, aludiendo a manifestaciones y cargas policiales dentro de la estación o al desarrollo del servicio, como el de alta velocidad. Estos también tienen memorias muy personales que recorren sus vidas amorosas, despedidas y recepciones a sus allegados. El paso por Atocha les evoca estas experiencias pasadas, llenándola de significado.

Dixon contra Navorski: los haceres de lugar y no-lugar enfrentados

Hasta aquí se ha podido plantear cómo Atocha guarda elementos, usos y experiencias de pasajeros y trabajadores propios de lugar y de no-lugar. No obstante, esto no se da sin tensiones y conflictos (habitualmente en desigualdad de condiciones entre las partes). Estos últimos suelen aparecer cuando quien se espera que viva la estación como un no-lugar trata de convertirla en un lugar, un sitio de vida. Es decir, cuando alguien se enfrenta al hacer espacio como no-lugar, que ha cristalizado unas relaciones asimétricas de poder y aspira a imponer una experiencia particular del espacio.

Destaca la mendicidad que habita la estación de Atocha y sus trenes. La pobreza o el sinhogatismo imponen unas circunstancias que obligan a ciertos colectivos a intentar permanecer allí, como refugio, para pedir dinero o conseguir comida de los establecimientos o de sus basuras. Aquellos sumidos en esta coyuntura hacen explícita su identidad para recabar el apoyo del resto: *“Soy padre de 5 hijos y estoy en el paro”*, dice una de las notas que reparte un hombre en el tren, junto con una caja de pañuelos a cambio de limosna. Con este mismo fin, exponen su situación y su historia, cómo han llegado a ese punto, y luchan por establecer relaciones con los pasajeros apelándolos: *“Si alguien puede darme algo”*⁶.

Estas personas, en una situación de alienación dadas sus circunstancias materiales, buscan como supervivencia cierta resonancia, una responsividad de los pasajeros, al menos, en forma de limosna. En esto, impulsan las dinámicas de lugar al tratar de poner en primer plano su identidad, las relaciones y su historia en un espacio concreto que tiene una importante presencia de los haceres socioespaciales de no-lugar. Supone un ejercicio de resistencia a una estructura que impone unas dinámicas de no-lugar en un espacio.

Los haceres de lugar impulsados por quienes piden se enfrentan a estas tendencias propias del no-lugar: los pasajeros miran al infinito, agachan la cabeza, sacan sus teléfonos rehuyendo cruzar cualquier mirada con quien está pidiendo; cuando este los sobrepasa y les da la espalda, dirigen la vista hacia él, examinándolo seguras de librarse del contacto visual y eludir todo compromiso. Incluso, hay quien se cambia de vagón y huye. Estos comportamientos de los pasajeros invisibilizan la identidad, las relaciones y la historia que quien pide trata de poner de relieve, dada la omisión que se hace para no entrar en contacto y comprometerse con su situación. Así, apuntalan las relaciones de poder existentes que imponen las dinámicas propias del no-lugar.

El desconocimiento del otro asociado a tenerle miedo o percibirle como una amenaza parece situarse como la lógica estructurante de las acciones de los pasajeros:

Yo aumentaría el control de la mendicidad, no porque sean malos, porque cada uno tiene sus necesidades, pero tengo miedo a que me puedan hacer algo [...] Mi hija me llamaba asustada cuando cogía el tren porque no sabía si le harían algo (Pasajera esporádica, P12).

Esta lógica encuentra su contraparte con los agentes de seguridad, con los que puede conversar. Estos afirmaban que debían expulsar a los *“mendigos”* para que *“no molesten a la gente”*, retomando la lógica de desconocimiento-no molestar-amenaza. Se reivindica una homogenización, atomización, anonimización y deshistorización de los pasajeros, echando a quienes ponen de relieve su identidad o su historia y más fervientemente luchan por establecer una relación⁷.

Así, se dan unas relaciones de poder asimétricas en las que la resistencia emprendida por quienes piden experimenta la reacción de los haceres *en el* espacio de los agentes de seguridad y pasajeros. Estos se apoyan en la estructura o el hacer *del* espacio como no-lugar, que les facilita

⁶ Parto de datos recopilados en las entrevistas y en las observaciones sin poder entrevistar a personas que piden, lo que es una carencia de este trabajo. Aunque lo intenté en varias ocasiones, no pude resolverlo por limitaciones temporales. En última instancia, es imputable a mi limitada experiencia en el acceso al campo.

⁷ Ciertas personas pueden ser agresivas con los otros, pero he podido observar que esta lógica opera independientemente a los riesgos de los usuarios, automatizada con cualquiera que pide.

actuar así y limitar las dinámicas de lugar o la contestación al no-lugar, a la vez que constriñe a quien intente transformar las lógicas asociadas al espacio.

Esta contradicción entre las dinámicas de lugar y no-lugar no se da solo en las interacciones en la estación, sino que atraviesa internamente a las personas, especialmente a quienes circulan rutinariamente. Estos expresan discursos que oscilan entre la posición de “estar de paso” y la de la “vida” anteriormente descritas. Así lo condensa uno de los entrevistados:

Tengo sentimientos encontrados, Atocha es el amor y el odio, esta mierda es mi mierda, se come todo el sueño a las 7 de la mañana, lunes de resaca, se come lo peor de la condición del mercado laboral, de paso, tránsito [...] Y los mejores recuerdos de tu vida. Al final por aquí tenemos que pasar sí o sí. [...] Es como estar en casa [...] Allí puedo tener momentos de ansiedad, estrés, pero también los mejores momentos con amigos o parejas [...] Tengo anhelo y cariño a la gente [de la estación] y me siento identificado como colectivo con ellos y luego con una visión hostil a Atocha [...] Cómo me gusta la clase obrera y cómo empuja, a mí que me lleven como a un ministro (Usuario habitual, P11).

Este discurso está, así, muy asociado a ciertos niveles de circulación, como expresaba el mismo pasajero: “*En el momento que compartes todos los días con esa gente [...] Te hace sentirlo como tu colectivo*” (P11), que son una fuente de identificación (p.ej.: de clase), es decir, de resonancia y menor desconocimiento de los otros. Esto fomenta establecer relaciones, intervenir en el enfrentamiento entre los haceres socioespaciales de lugar y no-lugar y apoyar la resistencia de las personas que piden, buscando transformar las relaciones de poder existentes. Este caso lo refleja particularmente bien el pasajero anteriormente citado (P11):

Yo interactúo mucho con la gente que pide en la estación [...] Quería que lo viera el resto del vagón y para agitar esas conciencias, me incomoda bastante que ciertos sectores miren mal que alguien pida dentro de una estación [...] Creo que las relaciones en la estación pueden ser un altavoz [...] Las personas que tienen que madrugar y consumen transporte público están más cerca en la estructura social y este es un altavoz para mi gente muy importante [...] La gente tiene que escucharlo porque no puede irse para lo bueno y para lo malo

En suma, sugiere una alienación laboral (“*lo peor del mercado laboral*”), con el propio espacio (“*Atocha es [...] El odio*”) o con sus habitantes por sus empujones o por la indiferencia que tienen con quienes piden, lo que le impulsa a querer evitarlos, que le lleven “*como a un ministro*”. Contradictoriamente, reflejando la dialéctica entre lugares y no-lugares, la alienación con la indiferencia de los pasajeros frente a quien pide le impulsa a buscar la resonancia, al “*sentirme mejor al relacionarme*”, como dice este pasajero (P11), intentar cambiar al vagón concienciándolo, interactuar con la persona pidiendo y tratar de ayudarla, dándole un “*altavoz*”. Este proceso se apoya en la alienación laboral que vive, que también le lleva a buscar la resonancia, identificándose con “*las personas que tienen que madrugar [...] Mi gente*” y solidarizándose con ellas.

Esta búsqueda de resonancia impulsa el hacer espacio como lugar al establecer relaciones, bajo identidades concretas (“*mi gente*”) y con una historia que vendría a “*agitar esas conciencias*”. Así, hay una dialéctica ente lugares y no-lugares, en la que las dinámicas de indiferencia, propias del no-lugar al silenciar la identidad, la historia y las relaciones (en este caso respecto a quien mendiga), generan una alienación en ciertas personas y las impulsan a una búsqueda de resonancia que aspira a producir lugares.

Este enfrentamiento se puede observar también en cada una de las dimensiones que definen el lugar y no-lugar. En la identidad, en Atocha, los espacios que quieren separarse de la dinámica de la estación establecen demarcaciones físicas como vidrieras o vallas tras las que se sitúan oficinas, restaurantes o tiendas que quieren ser acogedores. Los propios restaurantes capitalizan la necesidad de lugar en el no-lugar con nombres evocadores de distintas partes del mundo o

palabras como “*rincón*” o “*pausa*”: explotan la necesidad de resonancia y permanencia en un espacio marcado por la alienación y la circulación (fotografía 7). Es la cara contraria y el enfrentamiento a la lógica del “*express*” previamente reseñada. Igualmente, en el almuerzo, algunos trabajadores se sientan a comer en los recovecos de la estación a falta de otro sitio donde permanecer. Así, construyen precariamente su lugar-comedor frente a unos haceres socioespaciales de no-lugar que les niegan sitios donde estar gratuitamente.

En otro episodio, la gestión de la estación tintó los cristales de la sala de espera de media distancia con un estampado de monumentos y estaciones, promoviendo haceres socioespaciales de lugar resonantes y la identidad en el espacio. Acabó tapando los tableros horarios. Así, allí no se puede esperar porque difícilmente se sabe cuándo y a dónde llegará el tren. Esto contribuye a la carencia de salas de espera en la estación, obstaculizando la permanencia y favoreciendo los haceres de no-lugar.



Fotografía 7. Restaurante “La pausa” (elaboración propia).

Asimismo, los agentes de seguridad homogenizan a los usuarios asegurando que todo vaya “*normal*”, que cumplan las normas, no permanezcan en la estación por la noche o transiten por donde se establezca. Esto se complica en horario no laborable, cuando la gente sale de fiesta y respeta menos las reglas. La alienación laboral puede invitar a esa experiencia autónoma y atomizada propia del hacer *en el* espacio como no-lugar, encajando mejor con la normativa de estos espacios de circulación que circunstancias más resonantes como salir de fiesta. Definitivamente, hay movimientos enfrentados por la promoción de la identidad y el anonimato.

Sobre las relaciones en Atocha, se ha reflejado cómo quienes permanecen más allí tratan de relacionarse con los otros. También algunos quieren establecer relaciones ante la alienación espacial por ser un sitio “*frío*”, “*gris*”, “*oscuro*” (pasajera esporádica, P12), en una clara búsqueda de resonancia, siguiendo la dialéctica planteada.

Estos están confrontados con aquellos que, alienados por la aceleración del ritmo de vida, sobrecargados de tareas o por su trabajo, buscan esa sensación de autonomía, no resonar o no relacionarse con los demás, incluso vinculándose con una necesidad de negar la propia identidad: “*En la estación, cuando estaba fuera del trabajo, me sentía invisible [...] Muy a gusto con esa sensación [...] Al atender, estar tanto tiempo de cara al público, siempre eres la referencia [...] Prefería estar tranquilo*” (camarero en la estación, P5); o con la lógica de “no molestar”: “*Que no me molesten [...] Busco desconectar del ajetreo y no me gusta que la gente me cuente su vida*” (mujer oficinista, P1). En concordancia con el deseo de no querer ser molestado, los trabajadores de la estación pueden preferir no relacionarse con los usuarios por desconocimiento del otro y “no querer molestar”, como expresan un maquinista, P3, y un revisor, P4. Asimismo, aparece, frente a quienes

normalizan el coronavirus y actúan como lo hacían previamente, quienes quieren mantener las distancias de seguridad, no relacionarse con desconocidos y rehuir todo acercamiento para protegerse de ser contagiados. Esta lógica de desconocimiento-no molestar-amenaza es clave para producir la no relacionalidad del no-lugar y se confronta con quienes sí quieren relacionarse y hacer *en el* espacio como lugar.

Igualmente, los baños públicos de la estación constituían un espacio de posible encuentro sexual (quizás de búsqueda de resonancia). Se han privatizado para evitar estas relaciones, reflejando esta lucha⁸ que enfrenta los haceres socioespaciales del lugar y el no-lugar. Hoy continúa en los baños de la sala de espera de media distancia, a donde se han desplazado estos encuentros. Son aseos públicos que requieren billete de tren para acceder.

La persistencia de esta práctica a pesar de las medidas institucionales, un acto de resistencia ante el ejercicio de poder, remite al anonimato del no-lugar. Este facilita emprender estos contactos sexuales que todos los entrevistados ven como clandestinos. La no identidad del no-lugar (anonimato) favorece en ocasiones la búsqueda de relaciones y de resonancia ante cierta alienación (vivir la sexualidad en clandestinidad), promoviendo así dinámicas de lugar y emergiendo la dialéctica entre lugar y no-lugar.

Respecto a la historia, Atocha abre una triste confrontación entre quienes quieren mejorar el monumento del 11M para honrar a las víctimas y quienes no e, incluso, lo vandalizan, no reconociendo la importancia de esta memoria. Esto se traduce en que este se inserta en la estación camuflado entre las tiendas, como si se quisiera ocultar.

Consecuentemente, en la estación de Atocha y cabría esperarlo en otros espacios similares, hay un enfrentamiento entre haceres socioespaciales de lugar y no-lugar. Es el *efecto terminal*, la confrontación y dialéctica entre las dinámicas de lugar asociadas a la permanencia, la búsqueda de resonancia y el mayor conocimiento de los otros; con las de no-lugar, vinculadas a la alienación, la circulación y el desconocimiento de los otros. En suma, hace el espacio tal y como lo conocemos. Este efecto se produce en relaciones asimétricas de poder y resistencia en las que ninguna de las partes existe sin la otra.



Fotografía 8. Entrada al monumento a las víctimas del 11-M (elaboración propia).

Conclusiones: efecto terminal, sufrimiento y potencial cotidiano.

El dúo lugar-no-lugar de Augé permite estudiar la dimensión social del espacio en lo referido a la identidad, las relaciones y la historia. Tras una discusión conceptual del mismo, he analizado el caso de la estación de Atocha, sus principales dinámicas de lugar y no-lugar y los discursos asociados, respectivamente, el de la "vida" y el de "estar de paso". En esto, se ha podido ver cómo

⁸ Las relaciones no son buenas por sí mismas, el lugar puede ser muy coercitivo y problemático: se han registrado interacciones sin consentimiento por ambas partes.

ambas se enfrentan y guardan una dialéctica en relaciones asimétricas de poder, resistencia, confrontación, evitación o acercamiento.

Así, se propone el efecto terminal: los haceres socioespaciales de lugar y no-lugar mantienen una confrontación y dialéctica en relaciones asimétricas de poder y resistencia y estructuran el espacio según el nivel de circulación o permanencia, conocimiento o desconocimiento de los otros y alienación o resonancia. A más resonancia o tendencias a buscarla, en ocasiones producto de la alienación, así como mayor permanencia y conocimiento de los otros, son más probables haceres socioespaciales de lugar y, en las situaciones contrarias, los de no-lugar.

Bajo el efecto terminal subyacen situaciones que, en gran medida, vienen impuestas y hacen del mundo que nos rodea un espacio más desagradable. Conllevan un sufrimiento que atraviesa a las personas. Este es el caso de quienes piden en la estación y sus trenes impulsando dinámicas de lugar. Estos sufren la reacción de agentes de seguridad y usuarios con dinámicas de producción de no-lugares.

También se trata de aquellos alienados por la aceleración del ritmo de vida, su trabajo o la sobrecarga de tareas, especialmente mujeres, dada la división sexual del trabajo vigente. Estos se ven impelidos a dejarse llevar por las dinámicas de no-lugar como una forma de desconectar de la saturación cotidiana. Consecuentemente, estas dinámicas de no-lugar son una traslación del sufrimiento cotidiano a la estación.

Conviene profundizar en el estudio de estas cuestiones en pro de la justicia social, especialmente en mujeres y personas que piden. También cabe analizar los efectos en las redes de solidaridad de sistemas que dificultan la permanencia, como la globalización neoliberal.

No obstante, el efecto terminal incluye la posibilidad de cambiar las relaciones, identidades e historias asociadas al espacio que producimos, como se ha visto en las distintas caras de la estación analizadas. La solución no reside en el lugar o el no-lugar. El primero puede ser muy coercitivo y el segundo es fuente de una soledad insostenible. La cuestión es comprender en qué medida subyacen situaciones de sufrimiento a dichas dinámicas y ponerles fin, lo que exige revisar nuestros modelos sociales al completo.

Bibliografía.

- Anta, J. L. (2013). Una etnografía del avión. Cuerpos sujetos a la disciplina del consumo viajero. *Revista de Antropología Iberoamericana*, vol. 8, 3, septiembre-diciembre, pp. 323-344. doi: <https://doi.org/10.11156/aibr080304>
- Anta, J. L. (2021). Movilidad, sujeto y práctica social. Observaciones en una estación de autobuses. *Disparidades. Revista de Antropología*, 76(1), enero-junio, e011. doi: <https://doi.org/10.3989/dra.2021.011>
- Augé, M. (1998). *Hacia una antropología de los mundos contemporáneos* (Bixio, A.L., trad., 2ª ed.). Barcelona: Gedisa (original de 1994).
- Augé, M. (2003). *El tiempo en ruinas* (Fernández, T. y Eguibar, B., trads.). Barcelona: Gedisa.
- Augé, M. (2004). *¿Por qué vivimos?* (Pino, M, trad.). Barcelona: Gedisa (original de 2003).
- Augé, M. (2007). Sobremodernidad: del mundo tecnológico de hoy al desafío del mañana. En de Moraes, D. (coord.) (2007), *Sociedad Mediatizada*, Barcelona: Gedisa.
- Augé, M. (2009). *El viajero subterráneo. Un etnólogo en el metro* (Bixio, A.L., trad.). Barcelona: Gedisa (original de 1987).
- Augé, M. (2010), *El metro revisitado* (Bertran, R. y Bertran, M., trads.). Madrid: Paidós (original de 2008).
- Augé, M. (2017). *Los no-lugares* (Mizraji, M., trad.). Barcelona: Gedisa (original de 1992).
- Augé, M. (2018). *El porvenir de los terrícolas* (Berenguer, A., trad.). Barcelona: Gedisa (original de 2017).
- Calvera, J. y Casas, J.C. (2019). *Las 250 estaciones Españolas con ancho ibérico más importantes*. Calambur Gestión Ferroviaria.
- Coller, X. (2005). *Estudio de casos* (2ª ed.). Madrid: CIS.
- Comunidad de Madrid. (2021). COVID-19. En (consulta: 5/3/21): <https://www.comunidad.madrid/covid-19>
- Consortio Regional de Transportes de Madrid (CRTM) (2018). *Encuesta de movilidad de la Comunidad de Madrid 2018*. En (consulta: 21/03/21): https://www.crtm.es/media/712934/edm18_sintesis.pdf
- Cruz, B. (2018). De los no-lugares al espacio basura. *Arte, individuo y Sociedad*, 30(2), 261-273. doi:10.5209/ARIS.56711

- Díaz de Rada, V. (2011). 3.3. La guía de campo del equipo de investigación. *El taller del etnógrafo* (pp. 234-252). España: UNED.
- Hammersley, M. y Atkinson, P. (2018). *Etnografía* (Aramburu, M., trad., 2ª ed.). Madrid: Paidós (original de 1983).
- Luke, T. (2004). Everyday Technics as Extraordinary Threats. En Graham, S. (Ed.), *Cities, War, and Terrorism* (pp. 120-136), EE.UU.: Blackwell Publishing. doi:10.1002/9780470753033.ch7
- Merriman, P. (2009). Marc Augé on Space, Place and Non-Places. *Irish Journal of French Studies*, 9(1), 9-29. doi:10.7173/16491335.2009.09.01.009
- O'Beirne, E. (2006). Mapping the *non-lieu* in Marc Augé's writings. *Forum for Modern Language Studies*, vol. 42, nº1, Oxford University Press. doi:10.1093/fmls/cqi039
- Organización Mundial de la Salud (OMS). (2021). Preguntas y respuestas sobre la enfermedad por coronavirus (COVID-19). En (consulta: 5/3/21): <https://www.who.int/es/emergencias/diseases/novel-coronavirus-2019/advice-for-public/q-a-coronaviruses>
- Rosa, H. (2016). *Alienación y aceleración* (CEIICH y UNAM, trads.). Madrid: Katz (original de 2013).
- Rosa, H. (2019). *Resonancia* (Gros, A., trad.). Madrid: Katz (original de 2016).
- Ruiz, J. y Alonso, L.E. (2019). Sociohermenéutica. En Herzog, B. y Ruiz, J. (Eds.), *Análisis sociológico del discurso* (pp. 55-76). Valencia: PUV.
- Spielberg, S (2004). *La Terminal*. Los Angeles (CA): DreamWorks.
- Tonelli, V. (2018, 15 noviembre). La curiosa historia de Merhan Karimi Nasserri. *Europa Press*. En (consulta: 5/3/21): <https://www.europapress.es/desconecta/curiosity/noticia-curiosa-historia-merhan-karimi-nasserri-apatrida-vivio-18-anos-aeropuerto-charles-gaulle-paris-20181115140922.html>
- Vallès, M. S. (1999). Elementos de diseño II. *Técnicas cualitativas de investigación social*. Madrid: Síntesis Sociología.