

AIBR

**Revista de Antropología
Iberoamericana**

www.aibr.org

Volumen 16

Número 1

Enero - Abril 2021

Pp. 165 - 190

Madrid: Antropólogos
Iberoamericanos en Red.
ISSN: 1695-9752
E-ISSN: 1578-9705

Ensamblajes peatonales: Los andares a ciegas como prácticas tecno-sensoriales

Marcos Cereceda Otárola

Universidad Alberto Hurtado. Facultad de Ciencias Sociales. Departamento
de Sociología

Tomás Sánchez Criado

Institut für Europäische Ethnologie. Humboldt-Universität zu Berlin

Recibido: 30.03.2019

Aceptado: 11.02.2020

DOI: 10.11156/aibr.160108



RESUMEN

¿Cómo andan y cruzan las calles las personas ciegas? Esa es la pregunta, solo aparentemente sencilla, que hemos abordado a partir de un estudio etnográfico en la encrucijada de la Antropología Sensorial y los Estudios de Ciencia y Tecnología (STS) realizado en los últimos seis años en la ciudad de Barcelona. En él hemos seguido a diferentes activistas por los derechos de la diversidad visual en su cotidianidad, así como en sus trabajos de politización de las infraestructuras urbanas. A partir de una atención a la agencia múltiple y distribuida que equipa e in/habilita modos de desplazarse por la ciudad, esta pregunta nos permite describir la complejidad corporal, social, material y técnica que encierra este vulgar acto cotidiano. Nuestra indagación gira en torno a dos elementos principales: (a) la descripción de prácticas sensoriales para caminar a ciegas y (b) la descripción y examen del papel que juegan conjuntos de elementos no-humanos (animales y tecnológicos) que conforman el «equipamiento» para andar a ciegas. Profundizando el giro material y corporal de la antropología urbana sobre las realidades y prácticas de los peatones, transeúntes o *flâneurs*, en el presente trabajo queremos resaltar la importancia de prestar atención a los ensamblajes peatonales y las prácticas tecno-sensoriales que habilitan particulares desplazamientos: unos ensamblajes que en lugar de una ciudad hecha para el encuentro indiferente entre distintos sujetos, nos muestran una ecología compleja de soportes y acompañamientos para acoger la diversidad corporal.

PALABRAS CLAVE

Estudios urbanos, antropología sensorial, equipamiento, ensamblajes peatonales, prácticas tecno-sensoriales.

PEDESTRIAN ASSEMBLAGES: BLIND PEOPLE'S WALKS AS TECHNO-SENSORY PRACTICES

ABSTRACT

How do blind people walk and cross the streets? This has been the guiding question, only simple at first glance, of our ethnographic study at the crossroads of Sensory Anthropology and Science and Technology Studies (STS), undertaken in the last six years in the city of Barcelona. In it we have followed different activists for the rights of people with “visual diversity” in their everyday urban displacements, and in their politicizations of urban infrastructures. Paying attention to the multiple and distributed agency that equips and dis/ables modes of moving about in the city, this question allows a description of the embodied, social, material and technical complexity that this mundane act entails. Our inquiry foregrounds two main elements: (a) the description of the sensory practices unfolded in blind walks; and (b) the description and close examination of the role played by non-human actors — animals and technologies — which constitute the “equipment” to walk as a blind person. Deepening urban anthropology’s material and embodied turn to the understanding of the circumstances of pedestrians, the present work wishes to highlight the relevance of considering pedestrian assemblages and the techno-sensory practices enabling particular types of displacements. A description around assemblages allows us to unfold a description of the city not as a place for the indifferent encounter of abled subjects, but as a complex ecology of supports and accompaniments to host bodily diversity.

KEY WORDS

Urban studies, sensory anthropology, pedestrian assemblages, equipment, techno-sensory practices.

Agradecimientos

Quisiéramos agradecer a las personas ciegas participantes su colaboración, implicación y militancia. A ellas les dedicamos este estudio sobre sus andares ciegos.

Introducción: Una indagación etnográfica sobre los andares a ciegas

¿Cómo andan y cruzan las calles las personas ciegas? Esa pregunta, solo aparentemente sencilla, es la pieza central que guía la indagación etnográfica de este estudio. Recuperando distintos fragmentos de un trabajo de campo desarrollado entre 2013 y 2016 junto con los usuarios de «servicio voluntario de acompañamientos para la vida diaria» de la Asociación Discapacidad Visual de Cataluña b1b2b3 en la ciudad de Barcelona,¹ el objetivo del presente artículo es contribuir a profundizar y ampliar el giro práctico, sensorial, encarnado y material en las aproximaciones socioantropológicas al fenómeno peatonal. Así, el trabajo muestra diferentes viñetas etnográficas —parte de un proyecto etnográfico más amplio, desarrollado colaborativamente por ambos autores, sobre el activismo de la diversidad corporal y su incidencia en el (re)diseño de la ciudad²— sobre «los andares a ciegas»: en este texto, por tanto, nuestro foco principal de indagación etnográfica es el análisis encarnado o sensorial de las prácticas de las personas ciegas para moverse y desplazarse por la ciudad. En el trabajo que aquí les presentamos se examinan más concretamente las prácticas de los asociados de b1b2b3, pero estas no difieren sustancial-

1. La asociación b1b2b3 está compuesta por 300 personas, categorizadas según las tipologías institucionales biomédicas al uso que determinan las formas de «discapacidad visual» o «baja visión». Para más información: <https://www.b1b2b3.org/es/>.

2. Más concretamente, el presente trabajo recupera fragmentos de la tesis doctoral de Cereceda (2018), cuyo trabajo de campo más amplio se centró en los movimientos y movilizaciones de distintas entidades del tejido asociativo de la discapacidad visual en Barcelona, incluyendo la Asociación Catalana para la Integración del Ciego (ACIC), así como un análisis pormenorizado de la controversia del rediseño del Paseo de Gracia de Barcelona en torno a la plataforma *Carrers per a tothom*. Este trabajo se realizó contiguamente y en constante conversación con el trabajo de Tomás Sánchez Criado, quien en el marco de su investigación posdoctoral desde 2012 a 2016 ha venido trabajando sobre distintas formas del diseño participativo de infraestructuras urbanas y productos de apoyo en vinculación estrecha tanto con el Foro de Vida Independiente y Diversidad —y su defensa de los derechos de las personas con diversidad funcional— como con el Instituto Municipal de Personas con Discapacidad del Ayuntamiento de Barcelona. Para una presentación más sistemática del trabajo conjunto, enmarcado como un análisis de las luchas por la accesibilidad urbana y las democratizaciones del diseño urbano que han solido implicar, pueden revisar Sánchez Criado y Cereceda (2016).

mente de las de otras muchas personas ciegas con las que nos hemos relacionado en nuestro trabajo de campo. El involucramiento etnográfico de uno de los autores (Marcos) como voluntario-acompañante durante más de tres años permitió prestar atención a esos andares ciegos como prácticas sensoriales, así como poner de relieve su relación compleja con una multiplicidad de mediadores tecnológicos que componen la ciudad.

Gracias a la participación directa de las personas ciegas en la definición y objeto de la etnografía —guiando cómo aproximarse a una realidad que desconocíamos y a la que no teníamos posibilidad de tener acceso directo, dando a conocer sus prácticas y saberes para caminar por las calles viendo nada o muy poco— se hizo posible desplegar diferentes técnicas «móviles» de investigación etnográfica (Buscher, Urry y Witchger, 2011). Esto es, basadas en prácticas de movimiento conjunto (*go along*) acompañando estas personas (Kusenbach, 2003). Inicialmente practicados como una forma de «sombreo» (Jirón, 2011) —es decir, convirtiéndose en la sombra de las personas ciegas— los progresivos paseos permitieron generar y cultivar los vínculos de confianza, amistad y colaboración necesarios para realizar, por ejemplo, innumerables registros audiovisuales de trayectos o prácticas de movilidad cotidianas.

Mientras que el caminar conjunto permitió una aproximación «sensible» a las maneras en que estas personas ciegas andaban cotidianamente, a partir de un determinado momento se hizo relevante «caminar con videocámara» (Pink, 2007) como una aproximación a la toma de notas en un contexto donde el dispositivo de «percepción participante» (García Grados, 2017; Pink, 2009) que se había buscado para comprender, desde el cuerpo del propio etnógrafo, que el significado de andar a ciegas imposibilitaba la toma de registros (imagínense tomar notas detalladas escritas sobre las prácticas encarnadas para cruzar una calle con una persona ciega agarrada al codo en una calle bulliciosa). Asimismo, la investigación se complementó con la participación en batidas de accesibilidad de nuevos diseños urbanos, entrevistas a las personas de la asociación sobre sus estrategias activistas y la participación en actividades de movilización política grupal. Pero para entender a qué nos referimos, quizá nadie mejor que el compañero Ricard para explicarlo:³

3. Por motivos de simplificar el relato, en el presente trabajo se mencionan solamente los nombres de pila de las personas participantes en el estudio. Para una información más pormenorizada de sus nombres y apellidos, les rogamos revisen la tesis doctoral de Cereceda (2018), publicada en repositorio abierto. Mientras que en otros ámbitos etnográficos es común la anonimización, cuasi forzosa, de las personas participantes, en el ámbito del activismo de los derechos por las personas con discapacidad o diversidad funcional, esta práctica suele ser explícitamente disputada cuando no desaconsejada (siempre que se cuente con el consentimiento explícito de las personas participantes, como es el caso de este estudio). En estos casos, la anonimización puede participar de la historia de invisibilizaciones y violencia simbólica que el colectivo ha venido sufriendo comúnmente.

Estamos en el invierno de 2014. Uno de los aspectos más sensibles y fructíferos del trabajo de campo en todo el último año ha venido siendo la realización de lo que llamamos «rutas experimentales»: se trata salir a caminar con el compañero o compañera ciega, registrando con la cámara lo que acontece. En esas situaciones, mientras vamos conversando y caminando, los compañeros se exhiben y explican con detalle sus problemas. Así, nos han ido mostrando las barreras que experimentan y también nos han ido enseñando cómo es esto de andar y cruzar las calles a ciegas. Aunque nos ha sido complicado establecer algunos patrones generales o frecuentes en estos tipos de andares, es cierto que los ciegos han ido desarrollando una serie de conocimientos, saberes o prácticas para andar a ciegas que despliegan con suma sutileza y discreción. Sin embargo, hoy fue un día de aquellos donde mejor se pudo hacer patente todo lo que ello implica: Ricard, un amigo ciego que participa activamente en la investigación, se ha dado el trabajo de explicar con todo lujo de detalles cómo se las arregla. Caminado en dirección a Plaça de Catalunya, Ricard aprovechó un momento para explicarlo.

Ricard saca una herramienta imprescindible de su bolsillo: el *comandament* [mando]. Tal y como comenta, cuando se dispone a cruzar las calles activa con su mando a distancia personal el sistema de señales acústicas que los semáforos de toda la ciudad, o casi, tienen incorporados: aprieta un botón y todos los semáforos cercanos comienzan a lanzar un pitido (indican que están activos, y expresan a través de las variaciones del sonido el estado de los mismos). Esto le sirve para disponerse a entrar al cruce. Localiza el semáforo haciendo arcos con su bastón. Así, busca las franjas o relieves táctiles: un sistema de señales en el suelo predispuesto en los cruces de peatones de la ciudad [Imagen 1]. Una vez los encuentra sigue sus indicaciones hasta encontrar la pendiente de la rampa que, también, todos los cruces de la ciudad tienen en la acera.



Imagen 1. Saber leer las texturas del pavimento. Invierno 2014. Fuente: elaboración propia. Descripción accesible: en la imagen puede verse una captura del vídeo grabado durante la ruta. Ricard arrastra el bastón, que vibra al son de las texturas del pavimento. La imagen, al ser la captura de un vídeo, muestra el bastón un poco borroso como efecto de estas vibraciones, que Ricard interpreta para saber si está cerca de algún vado.

Entonces, se detiene. Según señala, él aprendió a cruzar las calles prestando atención a los sonidos de los vehículos:

Ricard.— Es esto, cuando se ponga en rojo [...] pararán de pasar... [Pero] ahora te diré cuál es el riesgo... —me dice mientras atentamente presta atención a los sonidos—. [...] El riesgo... es que yo no puedo pasar porque pasan coches, me espero y escucho cómo van parando y ahora escucharé (en el sentido opuesto del cruce) que allá arrancan [los coches]... Pero si por allá no pasan, aún está en rojo y... ahora sí —me dice mientras empiezan a moverse los coches en el sentido perpendicular del cruce—. Vale, aquí el problema es que hay un momento donde no sentía coches. Este es el problema... yo de estos [los coches que bien han ido parando o que giran] no me puedo fiar. Yo puedo sentir aquí un motor que está parado y pensar que esté verde [para mí] y es un taxi que está dejando a alguno. Esto sirve. Que yo escuche el motor parado me sirve, pero no es definitivo. Lo que a mí me asegura que aquí está en verde es que pasen los coches que van por la vía Laietana —la calle en cuyo sentido cruzamos—.

Marcos.— Ah, claro... —asiento mientras voy intentando entender la complejidad de referencias sonoras—.

Ricard.— ¿Vale? Siempre los del costado son los definitivos... Los dos [sentidos de circulación de coches] me sirven [para orientarme]... Esta es la manera. Por tanto, quiere decir que en las calles normales no es imprescindible el *comandament* y que «esté activado el semáforo», porque a veces ocurre que no lo está. Aunque yo me ahorro, digamos, todo este estrés que no se me pase alguien por no prestar atención, porque yo llego aquí [señala donde estamos] le doy al semáforo [pula el botón: «biiiiip»] y, tan tranquilo, ya me avisará, pero es imprescindible [que funcione].

Ricard recalca que es importante prestar atención al ruido de los coches en los dos sentidos de un cruce, aunque lo importante es fiarse de que funcionen los del sentido que corta la marcha de uno: «es esta la idea, tú recuerda siempre esto». Una vez comienza el pitido a intervalos regulares del semáforo, bastón en mano, Ricard se prepara para cruzar. Antes de emprender la marcha, con la punta del bastón identifica la pendiente de la rampa de peatones que lleva hasta la calzada, dibujando una línea recta hacia el interior del cruce. Luego, cogido de mi brazo va siguiendo esa misma línea recta con el bastón arrastrando por el suelo hasta que llegamos al otro extremo (cuaderno de campo, transcripción de los registros audiovisuales realizados por Marcos Cereceda; 15 de febrero de 2014).

De alguna manera, lo que Ricard hizo ese día fue darnos una clase magistral sobre cómo una persona puede cruzar la calle sin ver. Una situación que, como él nos muestra, le lleva a entablar diferentes tipos interacciones con variados elementos urbanos: algunos tan ordinarios o comunes como el sonido de los vehículos; otros más singulares y sofisticados como la señal acústica de los semáforos. Ricard se las ingenia para cruzar las calles: esto lo hace entre-ligándose con tecnologías específicas

(bastón, mando, semáforos, diseños urbanos), elementos mundanos de los que solo algunos iniciados conocen su función. Estos elementos le ayudan a componérselas espaciotemporalmente, por relaciones de contigüidad táctil y secuencias de referencias auditivas, con la ciudad por la que se mueve. Y, en concreto, como en el caso con el que iniciamos, le ayudan a cruzar las calles con una cierta seguridad.

¿Cómo estudiar la condición peatonal de los ciegos?

Pero este relato sobre los andares ciegos que Ricard nos hizo palpable no parece ser fácilmente aprehensible con algunas de las figuraciones sobre lo peatonal que los estudios urbanos y aproximaciones socioantropológicas al fenómeno urbano han hecho célebres acerca de cómo y qué son los peatones: desde el famoso *flâneur* de Walter Benjamin (2005), paseante que deambulaba por las tediosas calles del París del siglo XIX, abriendo la ciudad a interpretación desde su asombro inopinado, hasta los «poetas de sus asuntos» que pueblan los trabajos de Michel de Certeau (2000), el cual centra sus observaciones en las singulares tácticas que los transeúntes trazan, disputando en no pocas ocasiones los modos en los que el espacio urbano ha sido construido en su desplazamiento. Es más, para de Certeau, los transeúntes producen así, a través de saberes «microbianos» que escapan a la disciplina y su modo de espacialización, una «*ciudad trashumante o metafórica que se insinúa en el texto vivo de la ciudad planificada y legible*» (2000: 104). También son importantes los trabajos de Manuel Delgado (1999), que coloca al viandante en el centro de su discusión sobre lo urbano como un espacio de movimientos y desplazamientos que, a su vez, mueven y desplazan la ciudad planeada; una discusión que sitúa la calle como un espacio social donde las muchedumbres vienen y van, de manera imprevisible, desarrollando formas de apropiación del espacio social, a veces en forma de fiesta o barricadas.

Sin embargo, ¿son los ciegos este tipo de peatones? El modo en que Ricard y otros nos enseñaron a cruzar las calles nos obliga a ir más allá de la «mirada» sobre lo peatonal que estos autores habilitan. La mayor parte de estos trabajos nos hablan —aunque no explícitamente— de un peatón bípedo, vidente y capaz, que transita de manera autónoma por una ciudad. No obstante, la práctica urbana ciega, y el desplazamiento de la mirada como dominio sensorial primordial de la etnografía a la que nos conminan, resalta este particular «sesgo corporal» sobre lo peatonal. Esto ha hecho que la noción de *flâneur*, por ejemplo, haya recibido críticas contundentes. Desde la perspectiva de género, Wilson (1992), por ejemplo, evidencia cómo las mujeres han sido *flâneuses* que han permanecido

invisibles en la teorización de los andares y del espacio público, al haber sido relegadas hasta décadas recientes al espacio doméstico; pero también Serlin (2006), desde los estudios de discapacidad, plantea que la centralidad que la figura clásica del *flâneur* ha adquirido, incluso impactando en el planeamiento urbano, puede llevar a excluir del espacio público a las personas con discapacidad (ya que no se les considera y se las imagina relegadas al encierro en espacios domésticos, residencias, asilos o manicomios).

Siguiendo esa estela, nuestro trabajo se enmarca en un esfuerzo de ampliación de los modos de indagación sobre el fenómeno peatonal centrado en el análisis pormenorizado de los «modos de andar», término desarrollado por Ingold y Vergunst (2008). Y, para ello, no solo queremos vincularnos con las cruciales aportaciones de la geografía y el urbanismo feminista (Col·lectiu Punt 6, 2019; Jirón y Lange, 2017; Middleton, 2010 y 2011; Sheller, 2018), que han querido complejizar el análisis de las diferentes corporeidades que las calles y sus diseños legales o arquitectónicos (Blomley, 2011; Valverde, 2012) inscriben, acogen y desplazan. En este texto quisiéramos habitar en peculiar la encrucijada teórica de la antropología sensorial y, sobre todo, recuperar el crucial aporte de los Estudios de Ciencia y Tecnología (STS, por su acrónimo en inglés) para el estudio de las mediaciones y componendas técnicas (Latour, 2001 y 2005) o los ensamblajes urbanos (Farías, 2011) que permiten o habilitan, pero también imposibilitan los andares ciegos, muchas veces invisibilizados en los relatos de la vida de la ciudad. En este marco de trabajo hemos podido recabar relatos etnográficos que dan cuenta de configuraciones del fenómeno peatonal que ayudarían, en nuestra opinión, a ampliar la noción sobre qué son o qué podrían ser los peatones en el mundo contemporáneo. Permítannos desplegar lo que esto supone de un modo más específico.

Mediante nuestro trabajo de campo hemos podido documentar cómo diferentes personas —como Ricard o Jenar, de los que hablaremos aquí en detalle, y una lista abultada de personas ciegas—, despliegan diferentes técnicas y equipamientos para andar y cruzar las calles, experimentando también dificultades o barreras que quizá —en última instancia— están relacionadas con el poco conocimiento disponible sobre los peatones ciegos. Es por ello que en este trabajo queremos dar espacio a la descripción del conocimiento que despliegan: cómo perciben o experimentan una ciudad no pensada para ellos (siendo las ciudades diseñadas hasta épocas muy recientes desde la centralidad de la visión), y cómo se componen con un tejido urbano no-visual.

En el presente artículo, por tanto, quisiéramos mostrar empíricamente la complejidad de técnicas sensoriales y actores no-humanos que encie-

rran estos aparentemente vulgares actos cotidianos. Unos actos que nos devuelven otra imagen de la ciudad: una ciudad fracturada por las injusticias del diseño arquitectónico; pero, también, una vida urbana rica en soportes y acompañantes no-humanos, muchas veces también planeados y diseñados por arquitectos que, ante la politización de nuestros compañeros ciegos⁴, se han sensibilizado a la multisensorialidad de la ciudad para permitir una vida más rica en distintas técnicas para fundirse con los elementos aromáticos, sonoros o táctiles⁵.

En lo que sigue, el artículo se divide en dos secciones, donde presentamos casos etnográficos y una conclusión. En la sección *Sensorialidades* destacamos los rasgos sensoriales de los andares o desplazamientos a ciegas, prestando atención a la práctica de desplazamiento con un perro guía. En la sección *Ensamblajes* prestamos atención a las mediaciones técnicas, soportes personales y diseños de la ciudad que soportan o imposibilitan las prácticas sensoriales de los andares a ciegas. Siguiendo esta estela, en las conclusiones ponemos énfasis en la necesidad de ampliar o reensamblar el fenómeno peatonal, prestando atención no solo a sus dimensiones sensoriales, sino a su complejidad más que humana.

Sensorialidades

Nuestras observaciones en torno a las prácticas de andar y cruzar la calle de las personas ciegas nos han aproximado a la vindicación de la sensorialidad en antropología. Como ya apuntaran Constance Classen y David Howes (2013), desde principios de los años 1990 la «antropología de los sentidos» se dedicó, en términos generales, al estudio de diferentes grupos culturales atendiendo a los registros o patrones sensoriales, cuestión generalmente infravalorada o no conceptualizada en muchos trabajos etnográficos hasta la fecha. Al respecto, Classen, Howes y Synnott (1994) subrayaban que en todas las culturas han existido y existen sistemas de valores sensoriales que son relativos a épocas o contextos. Esto los llevó a comparar los símbolos y prácticas por los que se produce cierta jerarquización de los sentidos, que actúan sobre las preferencias sensoriales de diferentes grupos humanos. Por ello, los sentidos se hacen relevantes para la indagación antropológica: cada cultura, dicen, dispone de un modelo

4. Para un análisis más detallado del activismo de la accesibilidad urbana y su incidencia en la práctica del diseño urbano, véase Sánchez Criado y Cereceda, 2016.

5. Aunque de una forma genérica, un buen ejemplo de ello es el arquitecto finlandés Juhani Pallasmaa (2012), que critica a la arquitectura occidental moderna por su carácter visual y retiniano, en lugar de considerar la multisensorialidad constitutiva de la vida humana, que Pallasmaa reivindica como manera de repensar la arquitectura.

sensorial simbólicamente mediado, entre otras cosas, por sus definiciones cosmológicas convencionales.

Frente a esta versión culturalista y simbolista de la antropología de los sentidos, años después se irguió otra postura, denominada «antropología sensorial». Según señala Sarah Pink (2009), el enfoque de la antropología de los sentidos no es relacional —quizá haciendo una salvedad con la obra de Classen (2005) *The book of touch*—, puesto que la sensorialidad no es examinada como una práctica corporal y situada de actores concretos en condiciones particulares, sino dentro de un sistema simbólicamente regulado de categorización y modelización. En un sentido parecido, el trabajo de Pink retoma las reflexiones críticas de Tim Ingold (2001 y 2011), que distingue su trabajo sobre la sensorialidad del de la antropología de los sentidos. A su juicio, esta propone divisiones artificiales que, aunque alumbran algún aspecto de la realidad de los sentidos, oscurecen otros: por ejemplo, la experiencia sensorial individual se pierde en la clasificación de sistema sensorial preestablecido o modelizado (Ingold, 2001: 28). Esta aproximación ha sido enormemente fructífera para aproximarse a los modos de andar, tema central de la compilación de Ingold y Vergunst (2008), donde se exploran las prácticas sensoriales situadas de distintos actores.

Estos trabajos han sido de gran inspiración para enfocar los andares ciegos, pero también para permanecer fieles a las propias autopercepciones de las personas ciegas en el contexto práctico de andar y cruzar las calles: lo que ellos dicen que hacen o sus explicaciones sobre cómo lo hacen mientras caminan y cruzan a ciegas. Esto es, aprender en situación el significado que tienen algunos sonidos urbanos, las texturas del pavimento, los olores de un bar o una panadería en sus propias acciones de desplazamiento cotidiano. Así, los ciegos han «educado nuestra atención» (Ingold, 2001), entrenándonos a entender el papel de los sentidos en su exploración de la ciudad —por ejemplo, cómo poner atención a un sonido cualquiera (el ruido de los motores de los vehículos) para cruzar las calles—, para así intentar comprender las prácticas situadas más allá de la visión.

En algunos pasajes muy relevantes para nosotros de *The perception of the environment*, Ingold (2001) trata la ceguera, aunque subraya que se refiere al caso de una persona ciega total (existen, de hecho, muy diferentes maneras y gradaciones de «no ver», así como diferentes modos en que distintas perspectivas médicas han leído el cuerpo ciego o con baja visión). Entre sus argumentos destaca su reflexión acerca de cómo las personas ciegas construyen el espacio táctil: poco a poco, de lo particular a lo general, de manera secuencial y repetida, uniendo indicios hápticos

por contigüidad o adyacencia para hacerse una idea de conexiones espaciales, de orden más topológico que euclidiano. Pero también cómo construyen espacios auditivos, prestando atención a indicios acústicos efímeros, su secuencia, sus ecos y su potencial recurrencia, puesto que la percepción auditiva es profundamente temporal. Esto no quita que la percepción de una persona ciega, como señala Ingold, sea tan multisensorial como la de otras, aunque la particular mezcla de tacto, eco y movimiento «*pueda ser tan difícil de entender para los videntes*» (2001: 274). Para ello, Ingold se basa en la fenomenología de Merleau-Ponty (1970), situando el cuerpo y sus movimientos como agentes posibilitadores de la acción. Es decir, considera la percepción como un modo-acción que cambia con relación a los vínculos del cuerpo y entorno.

Con estas consideraciones y a partir de los innumerables ejemplos que fuimos documentando en nuestro trabajo de campo, la ciudad de las personas ciegas, pero quizá también la de todos sus viandantes, comenzó a aparecer ante nosotros como un entorno sensorial peculiar: una construcción topológica relacional que emerge a partir de las sinergias entre los organismos y los materiales con los que se relacionan, siendo ambos constituyentes de lo que Ingold (2001: 9) denomina una «ecología de vida». La ciudad, por tanto, aparecía como un entramado de vínculos sensoriales, el resultado de las actividades por las que los seres vivos van construyendo y reparando su hábitat, definiendo como efecto un paisaje de múltiples actividades temporales o *taskscape*, que van dejando su huella en la materialidad del entorno. Sin embargo, frente a los análisis fenomenológicos, comúnmente centrados en una sensorialidad humana siempre accesible y articulable, este paisaje sensorial, tal y como se hace patente en la viñeta inicial de Ricard, está comúnmente salpicado y entrelazado con innumerables presencias no-humanas (animales y equipamientos técnicos), en una gran variedad de circunstancias que nos abrirían a una consideración posfenomenológica de la sensorialidad (McCormack, 2017). Relaciones y tramazones sensoriales de las que es muy difícil tener un acceso directo y fácilmente describible más allá de ciertos indicios en las prácticas. Pongamos un ejemplo.

Otoño de 2014. Hoy Marcos ha quedado con Jenar y Taysson (su perro-guía), para realizar una ruta filmada de un paseo convencional por el barrio de Badal. Vamos caminando:

Marcos.— Sobre todo que vas con más tranquilidad, ¿no?

Jenar.— Y más rápido... A ver, este ritmo, esta velocidad yo la puedo mantener perfectamente, pero con el bastón ni a la mitad... Pero es normal, porque tú has de reconocer [el terreno] con la técnica del arco.

Llegamos a un paso de peatones, con un diseño más o menos irregular. Taysson se detiene en el cruce. Jenar, que reconoce la situación, saca de su bolsillo el *comandament* [mando] y se queda escuchando el sonido de los coches.

Jenar.— Ves... Ahora él se detiene porque él, los pasos [de cebra] estos ya los conoce, hay coches, quizás podría pasar, pero no sé si tendría tiempo... Entonces activaré el semáforo este, que aquí sí que hay... Uno de los problemas que tienen estos semáforos es que cuando está verde... no hace nada, no hace ninguna señal... pero ahora está en rojo... yo lo activo.



Imagen 2. Taysson y Jenar caminando juntos, unidos mediante el arnés. Fuente: elaboración propia. Descripción accesible: la imagen es una captura de los registros audiovisuales. Taysson y Jenar —unidos por el arnés— están listos para salir a caminar.

Cruzamos. La calle es estrecha. El perro va siempre caminando con casi medio cuerpo por delante, con la boca un poco abierta [Imagen 2]. De manera casi imperceptible va esquivando ahora una papelera, luego unas bicicletas, transeúntes que van en sentido contrario, una señora mayor. Luego se desplazaba hacia la pared de la acera, luego al lado de una serie de árboles. A todo esto, Jenar casi ni se entera, va hablando despreocupado mientras camina. Mientras vamos charlando, él me dice: «Claro y ahora hacemos todo esto... Yo me doy cuenta cuando paso por tiendas de barrio, por el olfato... Ahora por ejemplo yo sé que hemos pasado por una tienda china, o de frutos secos...» Al rato me doy cuenta yo de otra y le digo: «Mira... ¿Ves?» Jenar y Taysson se detienen justo a la salida de un supermercado:

Jenar.— De aquí sale un corriente de aire fría —alza su mano hacia la puerta—. Entonces claro... te indica alguna cosa, ¿no? ¿Qué cosa?, bueno tendríamos que entrar para saber.

Marcos.— Es un supermercado —seguimos andando—.

Jenar.— Ves, por eso te lo digo, ya sabes que ahí hay algo y supones que si tiene aire acondicionado... Pues ha de ser algo grande (cuaderno de campo, transcripción de los registros audiovisuales realizados por Marcos Cereceda; 12 de noviembre de 2014).

El de Jenar y Taysson es un tipo de desplazamiento con unas prácticas sensoriales diferentes del ejemplo de práctica «bastonera» (esto es, ligada al uso del bastón, en el argot de nuestros compañeros ciegos) con el que iniciábamos nuestro texto. Aquí, más que una composición de lugar para desplazarse por entornos seguros, prestando atención a cada palmo del terreno y en ocasiones no pudiendo esquivar el golpe en la cabeza, Jenar se deja llevar. Camina despreocupado, un poco más rápido, dando pasos cortos, sincronizados con los pasos del perro; confiado en las cualidades de su perro que, atento, concentrado y con la lengua fuera, va a la vez guiando la marcha y siguiendo las instrucciones de su «amo». Taysson se mueve bien entre puntos conocidos (las rutas aprendidas por el perro) o siguiendo una cierta direccionalidad marcada por Jenar, donde, paradójicamente, Taysson guía, esquiva uno y otro obstáculo o peligro, pero también donde a veces cambia el rumbo según se lo pide Jenar, bien con órdenes verbales o con sutiles tirones del arnés. Juntos, Jenar y Taysson conforman una alianza de prácticas sensoriales que posibilita que la persona ciega experimente el desplazamiento como paseo: un conjunto de saberes para moverse y cruzar las calles a ciegas, interpretar el sonido de los coches y contrastarlos con las señales acústicas del semáforo, el aire o los olores. Un conjunto de saberes que son aprendidos y estandarizados. A diferencia de la práctica del bastón, Jenar y los usuarios con perros guías en general pueden caminar más o menos despreocupados y confiados, como una suerte de *flâneur*, pero que no observa, sino que se deja embriagar por esa amalgama de sonidos, olores y experiencias táctiles de la ciudad. De hecho, resulta muchas veces confuso definir quién lleva a quién: ¿El amo al perro o el perro al amo?

En un sentido parecido, el sociólogo Rod Michalko (1999) reflexiona sobre el vínculo entre él (una persona con diversidad visual) y su perro Smokie. Para él, en esta relación se produce una cierta simbiosis sensorial entre un humano y un animal. Una unidad perro-guía en equilibrio a veces inestable, pero cuya estabilidad —esto es para que opere prácticamente como unidad— requiere profundizar en el entrenamiento para conformar al perro «técnicamente». El perro ha de ser capaz de hacerse responsable de la vida y seguridad del ciego, entrenando lo que los adiestradores llaman «desobediencia inteligente» (no prestar atención a las indicaciones del «amo» cuando este pudiera poner en peligro su vida;

por ejemplo, negándose a cruzar una calle cando pasan coches).⁶ El proceso de adiestramiento busca también que las personas ciegas sean personas preparadas y responsable para ser llevadas por el perro. Entre ciego y perro-guía debe, por tanto, ocurrir un proceso de lo que Haraway (2006) llama un «devenir con» (*becoming-with*), que requiere de muchos ajustes permanentes. Sin embargo, para hacer esto posible, el perro-guía, un animal muy particular, ha tenido que seguir un proceso de tecnificación natural-cultural (Haraway, 2003). Los perros-guía son híbridos bien particulares, sobre los que existe una disputa acerca de si están sometidos a procesos de cosificación como una suerte de «perro-máquina». Es más, desde las organizaciones proveedoras de estos perros y su entrenamiento se suele subrayar que el usuario no puede disponer de la vida de perro, como si fuera una bestia de carga. Este tipo de perros están sujetos a desarrollos legales que tipifican normas de uso y trato que han de recibir. Estos regulan que la relación no sea de explotación (por ejemplo, el perro es una concesión que dura 10 años)⁷.

Taysson (fallecido recientemente a fecha de la escritura de este estudio, tras 8 años de servicio) ha de pensar y estar atento a los diferentes objetos en la vía: obstáculos, generalmente móviles o poco estables, que aparecen y desaparecen durante el trayecto. Además de esta destreza, también ha de saber calcular el espacio por el que puedan pasar él y el ciego de la manera más eficaz posible. Taysson es un perro adiestrado para trabajar con las destrezas sensoriales y de movilidad de un humano (con ceguera total o visión parcial); algo que se materializa alterando o interviniendo en los vínculos milenarios entre perros y humanos, a partir de las necesidades específicas del usuario. La vida de un perro como Taysson,

6. Para una introducción detallada a este proceso, véase el vídeo da la Fundación ONCE del Perro-Guía: <https://www.youtube.com/watch?reload=9&v=fFOUGxUNgEg> (accedido el 1 de enero de 2020).

7. En España la primera ley que existe al respecto fue el *Real Decreto 3250/1983, por el que se regula el uso de perros-guía para deficientes visuales*. Este establece las condiciones de acceso a lugares, alojamientos e instituciones, a las condiciones de acreditación de adiestramiento y situación sanitaria. El subsiguiente *Real Decreto 1570/2007 sobre la tenencia de animales peligrosos*, exime a los perros-guía de dicha categoría. Las Comunidades Autónomas españolas tienen la competencia de desarrollar normativas en este sentido. En el caso de Cataluña, rige la *Ley 19/2009, de 26 de noviembre, del acceso al entorno de las personas acompañadas de perros de asistencia*. Esta ley no solo da cobertura a las personas ciegas, «también se extiende a todas aquellas personas con discapacidad auditiva, física, autismo que pueden ser asistidas por otros perros adiestrados». Al margen de estas regulaciones institucionales, es la Organización Nacional de Ciegos de España (ONCE) quien actúa en la práctica como gran organismo acreditador, que ha venido desarrollando «normativas internas» a través de circulares que regulan de la concesión y la acreditación de perros-guía, desde los requisitos de concesión a los procesos de acceso, definición de prioridades, realización de informes y cursos.

por tanto, no se puede comprender como la de una figura amigable de «mascota». Tampoco podemos referirnos con certeza a este proceso como uno de «domesticación» (Haraway, 2003), ya que no son perros salvajes. Más bien son perros que han sido cuidadosamente seleccionados en base a características genéticas específicas (Carmona y Ortega, 2009), sobre las cuales se practica un intensivo proceso de entrenamiento, que minimiza los impulsos instintivos del perro y lo transforma en una compleja tecnología sensorial para andar a ciegas.

¿Qué clase de peatón es Jenar con Taysson? Antes que un *flâneur*, o un viandante concebido en su dimensión fenomenológica individual, Jenar y Taysson podrían ser consideramos como una suerte de ente híbrido sensorial humano-animal. O, mejor dicho, al decir de Vinciane Despret (2008), su andar es fruto de una trabajada «antropo-zoo-tecnia» que les posibilita a ambos andar y cruzar las calles, sin riegos y orientándose a través de prácticas sensoriales complejas y en interacción. Jenar camina mirando a través del cuerpo de Taysson, que le acompaña y protege de multiplicidad de peligros de la vida urbana. Juntos colaboran, quizá, en la construcción y mantenimiento de un espacio de seguridad para desplazarse acompañándose el uno a otro. Frente a la noción descorporeizada del *flâneur* moderno, Jenar y Taysson o Ricard nos han ayudado a hacer emerger la figura de un peatón en el seno de lo que Ingold (2001: 24-26) denominaría una «ecología sintiente» (*sentient ecology*), un tejido de relaciones sensoriales complejas. Estas, como ya vimos en el caso de Ricard al inicio, no se limitan, sin embargo, al caso de las relaciones con los animales. En lo que sigue mostraremos cómo el peatón ciego debería ser considerado como formando parte de intrincados ensamblajes urbanos.

Ensamblajes

En el conjunto tupido de prácticas sensoriales situadas de los andares a ciegas intervienen más actores. Un elemento complejo al que tenemos que prestar atención en este trabajo es el paso de peatones típico de Barcelona (Imagen 3). Y, en concreto, uno de sus elementos: su semáforo. El Ayuntamiento invirtió en el año 2008 40 millones de euros para diseñarlo e implantarlo en su red vial. El diseño ganador del concurso fue el de la empresa Tandem Company. Se trata de un dispositivo que incorporara pantalla LED, en cuya carcasa yacen diferentes módulos para dispositivos de señales Wi-Fi y para alojar el sistema Ciberpas para personas ciegas. También está preparado para funcionar con placas fotovoltaicas. Además de esta tecnología audiovisual para regular el tráfico, el paso de peatones está dotado de unos «pavimentos táctiles» en el diseño del vado.



Imagen 3. Gual 120 (Vado 120 o Vado Barcelona), ubicado en la calle Trafalgar de Barcelona. Fuente: elaboración propia. Foto tomada el 16 de diciembre de 2015.

Ese conjunto conforma el estándar de cruce conocido como Vado 120 (*Gual 120*, en catalán; también conocido como «vado Barcelona»), diseñado en 1991 por Màrius Quintana y Montserrat Periel en el Servicio de Elementos Urbanos del Ayuntamiento de Barcelona (IMPD, 2009): se compone de tres a ocho piezas de granito de 120 cm de largo y un máximo de 12% de pendiente. El diseño es un estándar urbano, habiendo sido adaptado a todas aquellas zonas de la ciudad donde la orografía lo ha permitido. Desde la línea de fachada hasta el inicio de la rampa, se extiende un camino de baldosas con relieve de líneas o rayas con un ancho de 100 cm. Estos «encaminamientos táctiles» o «podotáctiles» están hechos para informar, mediante el roce de la pelota ubicada en la punta de bastón (llamada «contera») con el material táctil, la ubicación de la rampa. Junto con el semáforo, y a modo de una estructura de puerta, en el costado izquierdo de la rampa hay instalada una papelera, cuya disposición perpendicular al cruce está pensada para evitar la colisión con ella de las personas ciegas, en cuyos bajos se colaría el bastón. Cabe señalar que el «vado 120» de Barcelona fue el resultado de solventar las reivindicaciones del movimiento asociativo de personas con discapacidad al interior del Instituto Municipal de Personas con Discapacidad (IMPD) del Ayuntamiento de Barcelona. El «vado 120» de Barcelona está, hoy por hoy, totalmente

incorporado a las prácticas de orientación de los vecinos ciegos. Veamos cómo.

Otoño 2016. Ricard saca el bastón y comienza a caminar: «*Vamos a ir al Palau Macaya, donde trabajaba antes. Primero vamos a la parada del autobús*». Ricard comienza a caminar en dirección a la esquina. Tiene una mano metida en el bolsillo de la chaqueta (donde guarda el mando a distancia). Con la mano derecha arrastra el bastón haciendo arcos. Este vibra al son de las texturas de las baldosas modernistas del barrio de Sant Antoni. Ricard camina callado y concentrado. Cada cierto tiempo o, de repente, el ruido («*tap-tap-tap*») de las vibraciones del bastón cambia por unos instantes: es señal de que el bastón acaba de frotar un pavimento podotáctil que atraviesa la acera, desde la línea de facha al inicio de la rampa del vado. Ricard continúa caminando, haciendo arcos, identificando las líneas podotáctiles (y seguramente contando los pasos o escuchando sonidos). Encuentra otra franja podotáctil: se detiene, gira y la sigue hasta encontrar la pendiente del vado. Ahí, saca el mando a distancia [Imagen 4] y activa las señales sonoras del semáforo: «*pa, pa, pa*» (sonido de activación, lento). Espera hasta que las señales le indica que puede cruzar «*pi-pi-pi-pi-pi*» (a intervalos rápidos).



Imagen 4. Mando a distancia del sistema Ciberpas. Fuente: elaboración propia. Descripción accesible: en la imagen Ricard empuña el mando a distancia con el que activa el sistema de señales acústicas de los semáforos, llamado sistema Ciberpas.

Rápidamente cruza hasta el otro extremo de la calzada, donde le recibe el otro Vado 120. Sube la pendiente y continúa caminando un poco más y dice: «*Y aquí está la parada del 55*». Efectivamente, nos acercamos a una parada de autobuses donde casi no hay gente. Ricard, silenciosamente, entra a la zona de la marquesina, saca el *comandament* de su bolsillo, aprieta el botón y activa la

megafonía de la parada. Desde algún lugar de la marquesina emerge una voz masculina, metálica y amable, que dice: «55, dos minutos; 41, nueve minutos; 13, once minutos». El panel señala los recorridos y el tiempo de espera. Esta sincronización no siempre es correcta. A veces, la calibración exacta entre el anuncio de llegada del autobús y el anuncio sonoro de la «salida inminente» falla y la gente se enfada.

Ricard espera. De repente, por una esquina aparece un autobús que se detiene justo delante de Ricard. Él, tranquilamente, vuelve a sacar el *comandament* y apunta hacia el autobús, presiona el botón. Desde las entrañas del autobús emerge una voz estruendosa, masculina y grave, propia de la película *Transformers*, que dice: «Línea 55 Collblanc-Trinitat Vella». Ricard se queda quieto y no sube. Espera al siguiente (cuaderno de campo, transcripción de los registros audiovisuales, realizados por Marcos Cereceda; 19 de abril de 2015).

Gran parte de nuestras observaciones se dieron en torno al *Gual 120* de Barcelona: escenario del complejo elenco de actores que hacen posible el despliegue de innumerables «guiones» —parafraseando los trabajos de Goffman (1963) y Akrich (1992)— para el desplazamiento por el espacio público de la ciudad, tal y como hemos ido describiendo anteriormente. Pero en todo ese entramado amplio y complejo el actor más curioso, cuya pequeñez contrasta con su importancia, ha sido *el comandament*, con el que los ciegos no solo activan el semáforo, sino la información audio-descrita de algunas paradas de los autobuses y de la flota de autobuses de Transports Metropolitans de Barcelona (TMB). A nuestro parecer, estas tecnologías no son meramente intermediarios de un sujeto en su relación con el mundo, sino mediadores que intervienen (Latour, 2001), que traman quién puede caminar por las calles de Barcelona y cómo.

En ese sentido, consideramos que los andares ciegos pudieran ser analizados a partir de la noción de «ensamblaje urbano». Desarrollada en el ámbito de la teoría de actor-red por Ignacio Farías (2011), entre otros, se trata de un desplazamiento de la noción posestructuralista de «ensamblaje» (*agencement*, en francés, o *assemblage*, en inglés, a veces también traducidas como *dispositivo* o *agenciamiento*) al estudio de la realidad urbana o al urbanismo. Según señala Farías (2011), la noción de «ensamblaje», llevada al estudio de la ciudad, permite producir propuestas descriptivas sensibles a la multiplicidad ontológicamente constitutiva de la misma, así como a las formas distribuidas de agencia que la pueblan: es decir, atenta a cómo la ciudad es producida y coordinada en una multiplicidad de procesos y asociaciones de elementos heterogéneos, a través de prácticas, documentos, normativas y estándares o tecnologías.⁸

8. Siguiendo a filósofos como Gilles Deleuze, los ensamblajes podrían pensarse como procesos de composición o cofuncionamiento contingente entre entidades variadas que, sin

La idea de «ensamblaje», sin embargo, no nos debería hacer pensar en entornos urbanos perfectamente coordinados o maquínicos, sino en procesos de coordinación de la multiplicidad muchas veces fallidos. Asimismo, prestar atención a las ciudades como sutiles y complejos procesos de ensamblar lo urbano, pone de relieve cómo estos espacios no son meras superficies que permiten la creatividad de sus paseantes, sino que afectan profundamente sus usos y condiciones de posibilidad. De hecho, toda forma de diseñar una ciudad implica delegar a la materia, «inscribiendo» o «prescribiendo» materialmente guiones de uso (Akrich, 1992), con la consiguiente producción técnica de distintas sensaciones y posibilidades urbanas. Es más, gran parte de las sensaciones que experimentamos cuando caminamos por aquello que llamamos «ciudades» son en gran medida efectos de diseño, más o menos intencionado: constituyendo, de hecho, gran parte del trabajo de urbanistas, arquitectos o diseñadores, o siendo coordinados por la labor de diferentes técnicos municipales.

Así, toda ciudad es en el fondo una concatenación de complejos guiones materialmente inscritos que median nuestros desplazamientos, requiriendo que nos hagamos cargo de ellos en la medida en que nos sea posible. Pensar en estos términos nos parece relevante para destacar cómo en estos procesos las calles toman relevancia como lo que Guattari y Rolnik (2006) denominarían «equipamientos colectivos», donde no solo el entorno sino el individuo es socialmente fabricado. En la acepción de Guattari y Rolnik no existe el individuo último y acabado, sino procesos materiales y semióticos en los que se da la subjetivación. Para estos autores, los equipamientos colectivos dotan a los individuos de diferentes «*modelos de percepción, de motricidad, de intelección, de imaginación, de memoria*» (Guattari y Rolnik, 2006: 32). El término «equipamiento» revela un proceso interesante de lo que aquí ocurre: en su tecnificación del entorno estos ensamblajes urbanos equipan o articulan sujetos.

La atención a las distribuciones y configuraciones que estos equipamientos suponen han tenido un efecto profundo para entender cómo la

embargo, mantienen una cierta relación de exterioridad entre las partes. La introducción de esta noción en estudios urbanos, sin embargo, no ha estado exenta de polémicas. Por ejemplo, en un ya clásico debate que tuvo lugar en las páginas de la revista *City*, Brenner, Madden y Wachsmuth (2011), desde un posicionamiento marxista en la teoría urbana crítica, se mostraron escépticos con los desplazamientos de la teoría del actor-red a los estudios urbanos por lo que ellos perciben es una postura ambigua a la hora de explicar los procesos económicos y políticos que afectan la materialidad de las urbes. Sin embargo, autores como McFarlane (2011) recalcaron que este análisis en términos de ensamblajes se apoya en una línea de pensamiento crítico, ya que nos ayuda a considerar cómo las fuerzas urbanas se ensamblan o pueden ensamblarse de maneras diferentes, siendo esa ambivalencia productiva para descubrir aspectos que mediante la aproximación marxista no son tratados.

figura del *flâneur* y las nociones contemporáneas del *espacio público* pudieron emerger en Europa. Es más, tal y como numerosos trabajos en los estudios de ciencia y tecnología y la antropología del pasear han venido recuperando, esa figura no puede entenderse sino como efecto de los ensamblajes y las distribuciones espaciales que materializó y perfeccionó el urbanismo modernista del París de Haussmann (Domínguez Rubio y Fogué, 2013; Meulemans, 2017: 51-53) o la Barcelona de Cerdà (Estévez Vilariño, 2019). Una delegación material de funciones espaciales de la ciudad, con una distribución y zonificación que produce la distinción entre naturaleza (el afuera) y cultura (el adentro), relegando las infraestructuras —de saneamiento y abastecimiento— al subsuelo, sellándolas con pavimentos duros para hacerlas inaccesibles a todos aquellos no expertos en la gestión de la ciudad, domesticando la naturaleza en parques y lugares para los árboles.

Este urbanismo infraestructural provocó la singular aparición de, entre otras cosas, las aceras (Blomley, 2011): primera instancia de una larga tradición de formas infraestructurales del espacio público, hoy extendidas a la mayor parte de ciudades europeas. Un lugar para el encuentro indiferente con otros anónimos (Delgado, 1999), espacio propicio para la emergencia del paseo inopinado de esos transeúntes o *flâneurs* que al poco tiempo empezaron a capturar la imaginación socioantropológica urbana. Nuestro trabajo en los últimos años ha buscado profundizar en el análisis de las transformaciones singulares de los ensamblajes del urbanismo modernista para hacerse cargo de la diversidad corporal. Un proceso de urbanización que, más allá de equipar la ciudad, como decimos, también y primordialmente ha venido equipando a los propios sujetos que por ella caminan, convirtiéndonos a todos sus viandantes en seres cuyas prácticas sensoriales están ensambladas técnicamente, deviniendo, por tanto, seres «tecno-sensoriales».

En el trabajo con nuestros compañeros ciegos se ha desplegado ante nosotros toda una tupida red de mediadores (Latour, 2001) y delegaciones materiales (Akrich, 1992) que transforman y modulan la agencia humana: bien en la forma de una infraestructura imperceptible pero activable o de objetos que interfieren, facilitan e inciden en el desplazamiento a ciegas, produciendo diferentes efectos de «posibilitamiento» que disputan la discapacitación producida por el entorno construido.⁹ El bastón blanco, el

9. Esto tiene efectos, en los que no nos podemos detener, sobre las maneras en que pudiéramos considerar qué es la «discapacidad» o cómo explicar los procesos de «discapacitación» (*disablement*). Recomendamos la lectura atenta de Schillmeier (2010) para un análisis de cómo esta atención a los equipamientos más que humanos supone una reconfiguración analítica de la dis/capacidad como un efecto «socio-técnico», yendo más allá de los modelos

perro-guía, el *comandament*, el *smartphone*, el voluntario-acompañante, los diferentes tipos de tarjeta (para pedir un taxi, moverse en el metro o bus o interactuar con los cajeros automáticos) marcados por señales o por escritura en braille, las intervenciones urbanísticas como el vado 120 de Barcelona, los encaminamientos podotáctiles, los semáforos sonorizados con el sistema Ciberpas, la megafonía de autobuses y en algunas paradas de metro, los ascensores y rampas del metro, son todos ellos distintos tipos de equipamientos colectivos que, por tanto, equipan el andar a ciegas en condiciones de seguridad.

Pero no todas las mediaciones son iguales o median de la misma manera. Como así lo atestiguan las críticas revisadas en este trabajo a la figura del *flâneur* por su escasa atención a la realidad encarnada de los peatones, para la producción incansable de formas seguras de andar y cruzar las calles a ciegas ha sido necesaria una ampliación de los tipos de corporeidades consideradas por el diseño urbano, cuando no una democratización de los procesos urbanísticos. Solo este proceso ha permitido asegurar una cierta «traducción» (Callon, 1995) material de los sentidos y la movilización de las experiencias de las personas ciegas en diferentes interfaces documentales para la producción de nuevos estándares y diseños urbanos (Sánchez Criado y Cereceda, 2016). Así, a través de las movilizaciones de las personas ciegas, las cualidades diseñadas del sonido y el tacto han pasado a formar parte de este entramado como un intrincado ensamblaje urbano que transforma las prácticas del andar en «tecnosensoriales», equipando a su vez la posibilidad de unos andares ciegos con seguridad.

Conclusión: ¿Reensamblar lo peatonal?

En el presente texto hemos presentado los hallazgos centrales de nuestra investigación etnográfica entre 2013 y 2016 en torno a los andares ciegos por la ciudad de Barcelona. Un trabajo que pivotó desde sus inicios alrededor de la aparentemente sencilla pregunta «¿cómo una persona ciega camina o cruza las calles?», y que se ha realizado considerando y aprendiendo de las prácticas de las personas ciegas que participaron en nuestro estudio etnográfico. Un proceso por el que nos han ayudado a conocer cómo funciona la ciudad de los desplazamientos a ciegas. Eso nos ha

tanto «médico-rehabilitador» (centrado en el organismo como lugar de la discapacidad) como «social» (centrado en las consideraciones socio-simbólicas o ambientales que explican los procesos de discapacidad), que comúnmente pueblan los estudios sociales de la discapacidad.

llevado a ser testigos de situaciones que nos han hecho reflexionar sobre la ciudad y los efectos perniciosos que ha generado un proceso histórico de teorización sobre lo urbano que no solo ha invisibilizado la ceguera (así como la diversidad corporal inmensa de otros viandantes que ruedan, cojean, caminan lento, que no escuchan o que se comunican con lengua de signos o pictogramas, por no mencionar más que unos ejemplos), sino que también ha desdeñado el modo en que esos cuerpos experimentan la ciudad. En este trabajo hemos intentado ser fieles a las ricas relaciones referidas por nuestros compañeros ciegos. Unas relaciones que han hecho palpables en innumerables escenas cuya complejidad ha puesto en suspenso no solo nuestras pre-nociones de espacio urbano, las nociones de qué es un peatón, una ciudad o en qué consiste el planeamiento urbano, sino las perspectivas descorporeizadas y desmaterializadas heredadas en antropología urbana.

En las prácticas de estos viandantes la ciudad emerge como una amalgama de singulares *tasksapes* (Ingold, 2001) multisensoriales. Un modo de habitar, de hacer y hacerse con la ciudad compuesto por actividades y prácticas que tienen una dimensión temporal y espacial. Un cuerpo cuya experiencia en ciertas técnicas y movimientos permite modos de navegar la ciudad, donde casi en cada paseo aparece una vibración, un sonido, un olor que puede llevar a recomponer la relación con la ciudad. Es difícil pensar, por tanto, que la ciudad de los peatones ciegos sea una red de elementos estables. Aunque las personas ciegas necesiten referencias claras y suelen caminar siempre por los mismos lugares, estos lugares nunca son los mismos o, mejor dicho, casi nunca se presentan de la misma forma: son móviles y mutables, por lo que su espacio urbano siempre es el resultado de una composición en el seno de una ecología sintiente. Pero los paseantes ciegos lo tienen difícil: por largo tiempo su corporeidad, así como la de otros muchos tipos de cuerpos que no conforman el tipo de sujetos productivos y hábiles que el capitalismo requiere, ha sido sometida a numerosas exclusiones o invisibilizaciones. Por tanto, seguir estos desplazamientos a ciegas requiere desplazar las figuras principales de los transeúntes o paseantes en la teoría urbana: la figura del *flâneur* de Benjamin o la descripción de los andares de Michel de Certeau, abriéndonos a una cantidad de trabajos en el ámbito de la antropología sensorial, la geografía o los urbanismos feministas que ponen sobre la mesa la importancia de analizar las corporeidades, estudiando las singulares maneras de moverse y desplazarse por la ciudad (Jirón y Lange, 2017; Middleton, 2010 y 2011; Sheller, 2018).

En consecuencia, frente a esa figura hegemónica de un peatón moderno, bípedo, capaz y ocularcentrista, más que una contra-figura alter-

nativa, bien cerrada y nítida, quizá necesitemos continuar haciendo proliferar el estudio sobre las singulares prácticas sensoriales de distintos colectivos y personas. Creemos que nuestra modesta etnografía sobre las prácticas de personas ciegas para moverse, a pesar de no contar con referentes en nuestros ámbitos cercanos y, por tanto, ser singular en su género, contribuiría a un proyecto más amplio de visibilizar el conjunto de cuerpos urbanos que deben desarrollar muy diferentes tretas y trucos para enfrentarse a una ciudad que no ha sido pensada para ellos. De hecho, tal y como señala Schillmeier (2010), quizá podamos prestar atención a esos trucos y tácticas sensoriales como «prácticas inclusivas» que no solo permiten, por ejemplo, vivir a ciegas en una cultura predominantemente visual, sino que también desestabilizan la centralidad de la visualidad de las ciudades, de su diseño y valoración.

Sin embargo, en este texto hemos abogado por una segunda ampliación más allá de una mera reivindicación de la corporeidad diversa y su sensorialidad constitutiva para andar por la ciudad. Nuestra indagación sobre los andares ciegos ha puesto de relieve la necesidad de prestar atención a las entidades no-humanas (animales y tecnologías) que pueblan y equipan andares. Estos permiten una caracterización no solo de los desplazamientos a ciegas como composición polifónica y compleja en relación con particulares equipamientos o su carencia, sino que a su vez alumbran las potencialidades de una caracterización no-solo-humana del fenómeno peatonal. Si algo nos han enseñado nuestros compañeros ciegos es que la ciudad moderna tal y como la concebimos, o tal y como ha sido criticada por parte de la antropología urbana (Delgado, 1999), quizá no exista para nadie: de forma parecida a como se plantearan Latour y Hermant (1998) en *Paris, ville invisible*, para los peatones ciegos la ciudad como totalidad no existe. Más bien se les aparece como un conjunto de pequeñas inscripciones, rastros y mediadores sensoriales a partir de los que la ciudad se revela a cada paso; inscripciones, rastros y mediadores cuyo crucial e invisible trabajo equipan el desplazamiento o el movimiento, más allá de las visiones panorámicas de ciudad de los urbanistas.

Los andares ciegos, por tanto, revelan la necesidad de entender los ensamblajes urbanos (Fariás, 2011) de los que pende la peatonalidad: ampliamente intervenidos por técnicos, ingenieros, administradores, funcionarios, documentos, formularios, informes, dispositivos de control y mantenimiento. En nuestro examen de las prácticas de pequeños y mundanos «equipamientos colectivos» —como un perro-guía, un mando a distancia, la punta de un bastón, un tipo de pavimento o vado—, nos hemos ido dando cuenta de cómo estos median sus andares. Es más, nuestros compañeros ciegos nos educaron a atender a combinaciones y entre-

tejidos de sonidos, vibraciones u olores: una amalgama de sensaciones con los que la agencia distribuida de los andares ciegos debe relacionarse, generando ensamblajes que aúnan lo invisible y lo visible, que ponen en relación los olores con las tiendas comerciales, los sonidos de los automóviles o los semáforos con acciones de cruce, las vibraciones y ecos de pavimentos y fachadas con la coordinación de su marcha.

Lo que estas particulares formas de equiparse traen a la presencia son, por tanto, peculiares «ensamblajes peatonales». Con este concepto buscamos ampliar la propia noción de «ensamblaje urbano», haciéndonos sensibles a las implicaciones que diferentes tecnologías y animales pueden tener en la generación de configuraciones específicamente multisensoriales de las relaciones cuerpo-ciudad, agenciando o equipando cuerpos comúnmente no considerados para articular nuevas prácticas tecno-sensoriales. Una herramienta conceptual que podría ayudar a poner atención y describir los efectos que diferentes configuraciones urbanas tienen en una gran diversidad de experiencias urbanas y corporeidades. Con esta herramienta descriptiva la ciudad se nos aparece como un conjunto de relaciones más que humanas: Una ciudad hecha de prácticas tecno-sensoriales que ensamblan lo sensible y equipan andares, habilitando particulares desplazamientos. O, mejor, un conjunto de ensamblajes peatonales que, en lugar de una infraestructura hecha para el encuentro indiferente entre transeúntes, nos muestran una ecología compleja de soportes y acompañamientos para posibilitar y acoger la diversidad corporal.

Referencias

- Akrich, M. (1992). The de-scription of technical objects. En *Shaping Technology/Building Society. Studies in Sociotechnical Change*. W. Bijker y J. Law, Eds. Cambridge, MA: MIT Press.
- Benjamin, W. (2005). *Libro de los pasajes*. Madrid: Akal.
- Blomley, N. (2011). *Rights of Passage: Sidewalks and the Regulation of Public Flow*. London: Routledge.
- Brenner, N.; Madden, D.J. y Wachsmuth, D. (2011). Assemblage urbanism and the challenges of critical urban theory. *City*, 15(2): 225-240.
- Buscher, M.; Urry, J. y Witchger, K. (Eds.). (2011). *Mobile Methods*. London: Routledge.
- Callon, M. (1995) Algunos elementos para una sociología de la traducción: la domesticación de las vieiras y los pescadores de la bahía de St. Brieuc. En *Sociología de la ciencia y la tecnología*. J.M. Iranzo, J.R. Blanco, T. González de la Fe, C. Torres y A. Cotillo, Comps. Madrid: CSIC.
- Carmona, R. y Ortega, C. (2009). Estudio del protocolo reproductivo en la «Fundación ONCE del perro guía (FOPG)». *Revista Complutense de Ciencias Veterinarias*, 3(2): 167-175.

- Cereceda Otárola, M. (2018). Desplazamientos a ciegas: Un estudio etnográfico sobre los movimientos y movilizaciones urbanas de las personas con diversidad visual en Barcelona. Tesis Doctoral. Doctorat en Persona i Societat en el Món Contemporani, Universitat Autònoma de Barcelona.
- Classen C. (2005). Touch and technology. En *The Book of Touch*. C. Classen, Ed. Oxford: Berg.
- Classen, C. y Howes, D. (2013). *Ways of sensing: understanding the senses in society*. London: Routledge.
- Classen, C.; Howes, D. y Synnott, A. (1994). *Aroma: The cultural history of smell*. London: Routledge.
- Col·lectiu Punt 6 (2019). *Urbanismo Feminista: Por una transformación radical de los espacios de vida*. Barcelona: Virus.
- de Certeau, M. (2000). *La invención de lo cotidiano* (Vol. 1). México: Universidad Iberoamericana.
- Delgado, M. (1999). *El animal público*. Barcelona: Anagrama.
- Despret, V. (2008). El cuerpo de nuestros desvelos: Figuras de la antro-po-zoogénesis. En *Tecnogénesis: la construcción técnica de las ecologías humanas*. T. Sánchez Criado, Ed. Madrid: Asociación de Antropólogos Iberoamericanos en Red.
- Domínguez Rubio, F. y Fogué, U. (2013). Technifying Public Space and Publicizing Infrastructures: Exploring New Urban Political Ecologies through the Square of General Vara del Rey. *International Journal of Urban and Regional Research*, 37(3): 1035-1052.
- Estévez Vilariño, B. (2019). Reassembling Lesseps Square, Rethinking Barcelona: A More-than-Human Approach. *International Journal of Urban and Regional Research*, 43(6): 1123-1147.
- Fariás, I. (2011). Ensamblajes urbanos: La TAR y el examen de la ciudad. *Athenea Digital*, 11(1): 15-40.
- García Grados, C. (2017). La percepción participante como una herramienta metodológica feminista: Una aplicación a los estudios de género. *AIBR. Revista de Antropología Iberoamericana*, 12(2): 125-146.
- Goffman, E. (1963). *Behavior in public places: Notes on the social order of gatherings*. New York: The Free Press.
- Guattari, F. y Rolnik, S. (2006). *Micropolítica: Cartografías del deseo*. Madrid: Traficantes de Sueños.
- Haraway, D. (2006). Encounters with Companion Species: Entangling Dogs, Baboons, Philosophers, and Biologists. *Configurations*, 14(1): 97-114.
- Haraway, D. (2003). *The Companion species manifesto: Dogs, people, and significant otherness*. Chicago: Prickly Paradigm Press.
- IMPD (2009). *Barcelona, una ciutat per a tothom : 30 anys treballant amb les persones amb discapacitat*. Barcelona: Ajuntament de Barcelona, Institut Municipal de Persones amb Discapacitat (IMPD).
- Ingold, T. (2011). Worlds of sense and sensing the world: a response to Sarah Pink and David Howes. *Social Anthropology*, 19(3): 313-317.
- Ingold, T. (2001). *The perception of the environment: essays on livelihood, dwelling and skill*. London: Routledge.

- Ingold, T. y Vergunst, J.L. (Eds.) (2008). *Ways of Walking. Ethnography and Practice on Foot*. Aldershot: Ashgate.
- Jirón, P. (2011). On becoming «la sombra/the shadow». En *Mobile Methods*. M. Buscher, J. Urry y K. Witchger, Eds. London: Routledge.
- Jirón, P. y Lange, C. (2017). Comprender la ciudad desde sus habitantes. Relevancia de la teoría de prácticas sociales para abordar la movilidad. *Cuestiones de Sociología*, 30. En <https://doi.org/10.24215/23468904e030>.
- Kusenbach, M. (2003). Street phenomenology. The go-along as ethnographic research tool. *Ethnography*, 4(3): 455-485.
- Latour, B. (2005). *Reassembling the social: An introduction to actor-network-theory*. London: Oxford University Press.
- Latour, B. (2001). Un colectivo de humanos y no humanos: Un recorrido por el laberinto de Dédalo. En *La esperanza de Pandora. Ensayos sobre la realidad de los estudios de la ciencia*. Barcelona: Gedisa.
- Latour, B. y Hermant, E. (1998). *Paris, Ville Invisible*. Paris: Les Empêcheurs de Penser en Rond/La Découverte.
- McCormack, D.P. (2017). The circumstances of post-phenomenological life worlds. *Transactions of the Institute of British Geographers*, 42(1): 2-13.
- McFarlane, C. (2011). Assemblage and critical urbanism. *City*, 15(2): 204-224.
- Merleau-Ponty, M. (1970). *Lo visible y lo invisible. Seguido de notas de trabajo*. Barcelona: Seix Barral.
- Meulemans, G. (2017). The Lure of Pedogenesis: An Anthropological Foray into Making Urban Soils in Contemporary France. Tesis doctoral. Department of Anthropology, University of Aberdeen.
- Michalko, R. (1999). *The Two-in-One. Walking with smokie, walking with blindness*. Philadelphia: Temple University Press.
- Middleton, J. (2011). Walking in the City: The Geographies of Everyday Pedestrian Practices. *Geography Compass*, 5(2): 90-105.
- Middleton, J. (2010). Sense and the city: Exploring the embodied geographies of urban walking. *Social & Cultural Geography*, 11(6): 576-596.
- Pallasmaa, J. (2012). *The Eyes of the Skin: Architecture and the Senses*. London: Wiley.
- Pink, S. (2009). *Doing sensory ethnography*. Thousand Oakes: Sage.
- Pink, S. (2007). Walking with video. *Visual Studies*, 22(3): 240-252.
- Sánchez Criado, T. y Cereceda, M. (2016). Urban accessibility issues: Techno-scientific democratizations at the documentation interface. *City*, 20(4): 619-636.
- Schillemeier, M. (2010). *Rethinking Disability: Bodies, Senses, and Things*. London: Routledge.
- Sheller, M. (2018). *Mobility Justice: The Politics of Movement in an Age of Extremes*. London: Verso.
- Serlin, D. (2006). Disabling the flâneur. *Visual Culture*, 5(2): 193-208.
- Valverde, M. (2012). *Everyday Law on the Street: City Governance in an Age of Diversity*. Chicago: University of Chicago Press.
- Wilson, E. (1992). The invisible flâneur. *New Left Review*, 191: 90-110.