



# **Etnografía sensorial sobre la movilidad en la ciudad de Madrid vivida desde un minicruiser**

## *Sensory ethnography on mobility in the city of Madrid experienced from a minicruiser*

**Raúl Sánchez García**

Universidad Politécnica de Madrid

[raul.sanchezg@upm.es](mailto:raul.sanchezg@upm.es)

ORCID iD: <https://orcid.org/0000-0003-1230-0951>



### **Palabras clave**

- Etnografía sensorial
- Ritmos
- Atmósferas afectivas
- Movilidad
- Skate

### **Resumen**

Este artículo propone una etnografía sensorial crítica sobre la experiencia vivida al ir subido a un *minicruiser* (pequeña tabla de skate para pasear) por las calles de Madrid. De modo más específico, la etnografía ha tratado de registrar a partir de las propias sensaciones corporales los distintos ritmos y las atmósferas afectivas que se van experimentando al ir avanzando por la ciudad en el *minicruiser*. Se realizaron cuatro grabaciones mediante cámara de punto de vista de primera persona de una hora de duración cada una en cuatro zonas de la ciudad de Madrid con una morfología distintas a la que se sumó la grabación del evento *Se Baja la Cabra*. Además de las grabaciones, realicé un registro de mi experiencia en cada una de las sesiones mediante notas de campo. Los hallazgos mostraban puntos comunes entre algunas de las zonas, pero también grandes contrastes, como los vividos entre la zona de Arganzuela (que permitía un mayor disfrute y vivencia lúdica) y la del eje Castellana-El Prado (tremendamente hostil para el desplazamiento). El análisis de la experiencia de distintas atmósferas afectivas vinculadas a distintas zonas sirve para proponer preguntas sobre cómo las infraestructuras (la planificación de la ciudad) afecta a los ritmos y la experiencia sentida de los que se desplazan por la urbe.

**Key words**

- Sensorial ethnography
- Rhythms
- Affective atmospheres
- Mobility
- Skate

**Abstract**

*This paper presents a critical sensory ethnography about the experience lived while riding a minicruiser (small skateboard) through the streets of Madrid. More specifically, this ethnography has attempted to record the different rhythms and affective atmospheres that are experienced as bodily sensations when moving through the city in a minicruiser. Four recordings were made using a personal point of view camera, each lasting one hour in four areas of the city of Madrid with a different morphology, to which was added the recording of the event Se Baja la Cabra. In addition to the recordings, I registered my experience in each of the sessions through field notes. The findings showed common points between some of the areas, but also great contrasts, such as those between the Arganzuela area (which allowed greater enjoyment and playful experience) and the Castellana-El Prado axis (tremendously hostile to displacement). The analysis of the experience of different affective atmospheres linked to different areas serves to pose questions about how infrastructures (city planning) affect the rhythms and the felt experience of those who move through the city.*

**Introducción**

Este artículo trata de capturar la experiencia vivida al ir subido a un *minicruiser* (pequeña tabla de skate para pasear) por las calles de Madrid, generando con ello una etnografía sensorial (Pink 2011) crítica sobre la movilidad en la ciudad. De modo más específico, la investigación ha tratado de registrar a partir de las propias sensaciones corporales (Csordas 1999; Hockey 2021) los distintos ritmos (Lasén Díaz 1997; Lefebvre 2004) y, sobre todo, las atmósferas afectivas (Simpson 2017) que se van experimentando al ir avanzando por la ciudad de Madrid en el *minicruiser*.

Etnografías en el ámbito deportivo que impliquen el registro central de la experiencia sensorial se han centrado por ejemplo en la observación participante de varias artes marciales y deportes de combate tales como el boxeo (Wacquant 2004); la capoeira (Downey 2005); la lucha libre profesional (Garis 1999); o las MMA (Artes Marciales Mixtas), en estas últimas tanto en el papel de deportista (Spencer 2013) como de entrenador (Vaittinen 2017). No obstante, tales etnografías sobre lo sensorial se han ocupado de otras disciplinas tales como la realizada de modo autoet-

nográfico por Throsby (2013) sobre natación de larga distancia o la producida de forma conjunta entre John Hockey y Jacquelyn Allen-Collinson (2009) sobre la carrera de fondo. El uso de vídeo para captar el sensorium marino ha sido utilizado en diversos estudios deportivos: por ejemplo, el de Merchant (2011) sobre submarinismo y el de Evers (2016) sobre surf, portando este último una pequeña cámara de visión personal para registrar la experiencia.

De forma más directamente relacionada con el objetivo de la presente investigación, el estudio de Simpson (2017) trataba de capturar las formas en que los ciclistas urbanos ganan un sentido del medioambiente por el que transitan mediante el registro de su experiencia sentida acerca de las atmósferas afectivas que emergen en y a través de sus movimientos. El autor nos mostraba como las atmósferas afectivas son el producto de combinaciones específicas y momentáneas de cuerpos y materialidades en las que entran en juego no solo el presente de la interacción sino el pasado. Con el pasado se refiere tanto a disposiciones corporales de los agentes que se encuentran (por ejemplo, ciclistas o peatones) como a las infraestructuras y mobiliario, que encarnan el sistema o la cultura del transporte en ese entorno.

El presente estudio, en vez de utilizar entrevistas a diversos ciclistas que generaban imágenes de vídeo de sus propios recorridos, realiza el análisis a partir de mi propia experiencia patinando con el *minicruiser* y las grabaciones en primera persona de lo que acontecía (véase sección metodología). Ardévol (1996) nos recuerda que una filmación no es por sí misma una descripción etnográfica y que un vídeo etnográfico es un documental informado antropológicamente. El dato audiovisual no es algo dado (las imágenes tomadas) sino que se construye teóricamente al ponerlo en relación con la orientación epistemológica, el contexto de investigación y el instrumento de registro. Por eso, esta investigación podría considerarse un ejercicio de integración de *direct cinema* (voy grabando lo que me voy encontrando, con una posición próxima al sujeto filmado, en este caso en primera persona) y cine reflexivo (en mi etnografía audiovisual trato de dar cuenta del proceso de producción).

El estudio en sí partía de mi propio interés como profesor del INEF (Universidad Politécnica de Madrid) en las prácticas físicas en el entorno urbano y no en el deporte de competición al uso. Ese interés se enmarcaba dentro de un programa de investigación más amplio que implicaba una visión crítica de lo que la ciudad y vincula otras formas de vivir en entornos urbanos y de hacer actividad física de forma lúdica y como estilo de vida activo. Autores como Henri Lefebvre, Manuel Delgado y Marc Augé han problematizado la visión neutra el espacio público y lo han conceptualizado como objeto de disputa permanente. Lefebvre (2012,70) denunciaba la ideología del espacio integrada en unas formas neocapitalistas de producción; la ciudad como utopía tecnológica imbricada en la gestión del espacio desde lo arquitectónico, urbanístico o de planificación. Delgado (2014) también vinculaba la noción de espacio público a un uso no neutral sino ideológico, que proyecta las nociones de ciudadanía, participación y democracia en discursos oficiales, pero enmascara efectos asimétricos vinculados a intereses particulares que acaban generando desigualdad y exclusión. Por su parte, Augé (2001) realiza una consideración del espacio público en relación con los no-lugares en las metrópolis de la actual hipermodernidad. Si el espacio público es el espacio institucional en el que se forma la opinión pública y los no-lugares son espacios creados

por la mirada que lo toma como objeto (Augé 2001,6), el espacio público de la ciudad<sup>1</sup> se plaga de espacios turísticos convertidos en no-lugares (objetos de fascinación y consumo en sí mismos) que conforman un entendimiento concreto de lo que es lo urbano y las formas de experiencia posible de lo urbano.

El presente artículo por tanto trata de salir de esos marcos establecidos desde la oficialidad sobre qué es la ciudad y como puede experimentarse al desplazarse por ella. Las imágenes grabadas por mí no son representaciones directas realistas de la movilidad en la ciudad sino mi visión subjetiva que genera material audiovisual en interacción con la materialidad de la propia ciudad. Esto no quiere decir que no comuniquen nada sobre la movilidad, sino que, en vez de representaciones realistas, las imágenes grabadas por mí emanan directamente de mi experiencia corporal de movilidad sobre el *minicruiser*; transmiten una ejecución expresiva ("expressive performance", Pink 2006,68) de la movilidad en la ciudad. Los ritmos y atmósferas afectivas están vinculados fundamentalmente a lo visual, lo auditivo, lo cinestésico y lo háptico (tacto dinámico, vinculado por ejemplo a la vibración de la tabla en distintas superficies), entendidos no como canales modales autónomos sino dentro de una experiencia intersensorial total (Howes 2006), vinculada a un sujeto encarnado (*embodied*), con una historia personal que va aconteciendo (Pink 2011). Por ejemplo, como recogía en una de mis notas de campo:

*El ritmo al avanzar por la ciudad es sobre todo háptico y auditivo. Así como en la pista de patinaje lisa no hay ritmo, solo sensación continua de deslizamiento sin fricción, al pasar a otras superficies todo cambia. Por ejemplo, la sensación de ir sobre adoquines tiene su propio ritmo háptico (vinculado a la rugosidad cambiante) y auditivo (vinculado al traqueteo de la tabla sobre la superficie rugosa). Los diseños de suelo con bandas sonoras para ciegos son en sí breves pero bruscos cambios de ritmo, muy agresivos (sobre todo los de rayas) y hacen descender la velocidad. (Nota de campo, 18 febrero 2021 16.30-17.30)*

Además, las imágenes grabadas en primera persona no capturan en sí un lugar ahí fuera solamente, sino que son ya parte de la ecología del sitio. Son

<sup>1</sup> Como recuerda Vásquez Rocca (2007), no solo los centros de las ciudades se crean para disfrute turístico. La experiencia de "turismo aventura urbano" puede encontrarse también al adentrarse en zonas periféricas en las que el visitante trata de encontrar la excitante experiencia con lo auténtico y lo real, vinculado a colectivos como minorías étnicas, inmigrantes, pobres.

imágenes encarnadas, tomadas por un cuerpo posicionado (yo como etnógrafo), con un trazo concreto al avanzar, en relación con otras personas y con la materialidad de los objetos, constituyendo en conjunto lo que Pink (2015) denomina un lugar etnográfico. Precisamente, lo verdaderamente interesante de este tipo de grabación mediante cámaras de primera persona es que permiten capturar lo que MacDougall (2005) denominaba "imagen corpórea": la grabación transmite no solo la visión y sonido de lo que aparece en cámara, sino que nos dice mucho sobre la situación, posicionamiento y vivencialidad desde la propia corporeidad del investigador que toma las imágenes. Esas imágenes son capaces de transmitir gran parte de la experiencia sensorial de estar allí desde un nivel pre-reflexivo, no discursivo, encarnado tal y como ocurre en esos instantes en ese medio (Bégin 2016). Por ejemplo, el sonido del viento o del pie frenando en el suelo da idea de las distintas velocidades de avance; mi propia sombra (o incluso a veces parte de mi brazo y mano) proyecta una imagen de mis movimientos por delante de la cámara en algunas partes de la grabación; el movimiento de cámara vinculado a los giros de cabeza para observar la situación del tráfico denota el estado de alerta o incluso nerviosismo que podemos experimentar al ir por la carretera montados en un vehículo tan endeble como el minicruiser; la diferencia que se observa en imágenes que muestran cuando voy montado en la tabla o andando con ella en la mano; la vibración de la cámara ante superficies rugosas o al bajar de forma precipitada de la tabla; interjecciones de sorpresa o mi propia voz, comentando algo sobre lo que estaba ocurriendo en esos momentos; mi propio silbido en partes de la filmación que puede vincularse a momentos de goce y disfrute, etc.

Pero no solo eso, las imágenes hablan también por ejemplo de mi propia habilidad con la tabla de skate, ya que en las grabaciones se ve/siente solo aquellas posibilidades que la ciudad me ofrece y que serían muy distintas para un experto (podría generar trucos o trazos impensables para mí) pero también para un principiante (no podría enlazar zonas de acera y calzada). Es decir, la propia filmación nos muestra no solo (de forma parcial) una percepción o visión habilidosa (Grassen 2011), sino también un nivel de habilidad en la práctica al que indudablemente la percepción va unida.

## Metodología

En un primer momento hice un guion de rodaje (Pauwels 2016) en el que decidí que la duración de las

grabaciones sería una sola secuencia alrededor de 1h, realizando 4 grabaciones en 4 zonas de la ciudad de Madrid entre febrero y mayo de 2021. Las zonas seleccionadas contaban con una morfología distinta: zona Arganzuela (espacio en el que se intercalan vías amplias y calles más estrechas), eje Castellana-El Prado (amplias avenidas con mucho tráfico), Lavapiés (zona de barrio con alta densidad de ocupación) y Madrid Río (espacio habilitado en la ribera del río Manzanares, específicamente para el paseo y cerrado al tráfico rodado). Además, el 19 de junio de 2022 participé y grabé el evento *Se Baja la Cabra*, que conmemora el trayecto típico que se hacía en los años 90 por los *skaters* de la época, bajando por el Paseo de la Castellana desde Plaza Castilla hasta Colón pero que en vez de hacerlo por la acera y distintas zonas comunes (ej. bajos de Azca) como entonces, ahora se hace por la calzada. Este evento mitad festivo mitad reivindicativo me sirve para contrastar esa experiencia con la vivida en mi grabación previa durante tal recorrido.

El modo fundamental para transmitir tanto los ritmos como las atmósferas afectivas fue mediante la grabación con una cámara de visión en primera persona (Bégin, 2016; Pink, 2015). La cámara Polaroid Cube se sujetó a la visera de una gorra mediante un sencillo sistema de esparadrapo e imán (Fig 1).



Fig 1. Equipo básico para la investigación: Minicruiser Globe Blazer 26" y cámara Polaroid Cube sujeta a la visera de la gorra.

Centrándome específicamente en el enclave de producción de la imagen (cómo se produce, cuándo, por quién) y atendiendo a las distintas modalidades, mis grabaciones tenían las siguientes características (Rose 2012): desde el punto de vista tecnológico, se realizaron mediante una cámara digital de primera persona; desde lo composicional, constituyen una especie de género de “street photography” si bien en este caso era vídeo; desde lo social, implicaban una relación asimétrica entre los medios de transporte, estando el skate minicruiser supeditado a cualquier otro medio, ya sea el coche, autobús, moto u otros medios legitimados para avanzar por la ciudad (por ejemplo, la bici). En algunos momentos, aparecen también imágenes mientras voy andando con el minicruiser en la mano, algo relevante para transmitir información sobre la atmósfera afectiva en relación al distinto tipo de rol social que proyectaba como investigador una vez me subía al minicruiser o me bajaba de él.

Debido al soporte (en papel) en el que han de mostrarse los hallazgos de este estudio, utilizaré capturas de pantalla referidas a esas grabaciones.<sup>2</sup> Sobre las capturas he añadido algún efecto superpuesto (ej. líneas de dirección) para tratar de dar cuenta del curso de acción que es difícil transmitir si carecemos de la secuencia continua tal y cómo aparecería en el vídeo.

Además de las grabaciones, realicé un registro de mi experiencia mediante notas de campo que tomaba nada más acabar de patinar. Para ello utilicé un método de registro que previamente había ya empleado en otras investigaciones etnográficas que implican una fuerte “participación observante” (Wacquant 2015). Me refiero a la fijación de “breves notas mentales” sobre experiencias muy concretas y significativas que trato de volcar (en cuaderno o audio de voz) nada más acabar la sesión.<sup>3</sup> Además, en el cuaderno de campo anotaba mis sensaciones y estados de ánimo generales vinculados a la sesión que acababa de realizar. Por ejemplo:

*Patinar empieza antes de subirte al patín. Me refiero al hecho de que, antes de empezar a patinar, el estado emocional afecta a cómo patinas. A veces estás enfadado o nervioso y eso lo usas como combustible para patinar más rápido y agresivo. Otras veces, como hoy, que había tenido una bronca con mi hija antes de salir, me encontra-*

*ba emocionalmente “plof” así que he empezado a patinar desganado y he seguido suave mucho tiempo, intentando encontrar tramos fáciles. Casi hasta el final ha sido así, pero luego he podido patinar con más ganas y estar más contento. (Nota de campo, 11 marzo 2021, 17.00-18.00)*

Tras acabar la sesión, ya en casa, contrastaba todas las notas del cuaderno de campo con las imágenes grabadas ese día.

A partir de todo el material audiovisual y textual recogido y basándome en parte en el conocimiento previo de la actividad, pude generar una serie de categorías sobre los ritmos y las atmósferas afectivas que aparecían en las imágenes de vídeo. Las imágenes seleccionadas en la sección de hallazgos lo están en referencia a mis categorías de análisis y pretenden evocar algunas de las experiencias significativas que viví durante mis trayectos y que la imagen nos ayuda a traer al presente y compartir en un medio distinto (papel impreso).

En el siguiente apartado aparecen los hallazgos vinculados a la experiencia vivida en cada una de las zonas seleccionadas para la grabación, poniendo en relación imágenes y notas de campo con las categorías identificadas.

## Hallazgos

Durante la realización de la etnografía aparecieron cinco categorías referidas a las atmósferas afectivas: “goce tranquilo”, “aburrimiento”, “estrés”, “frustración”, “engorile”. La última (“engorile”) parte de una categoría nativa que dentro del propio mundo del skate se utiliza para describir un estado de presencia y atención plena en la actividad vinculado a cierta euforia y que describe bien el tipo de experiencia que se tiene en tales momentos. En la situación de engorile se genera una experiencia placentera, generadora de un adecuado equilibrio de tensiones (Elias y Dunning 1992; Sánchez García y Martín López 2019) que permitía el descontrol controlado de una actividad físico-lúdico de movilidad urbana. Lo interesante del concepto de equilibrio de tensiones es que pone en relación el placer con el riesgo, evitando una contraposición simplista. Cuando ese equilibrio de

<sup>2</sup> Las imágenes de vídeo originales pueden verse en el siguiente enlace: <https://youtu.be/ILyrl2YJ5dY>

<sup>3</sup> Tales notas mentales se refieren a la fijación en la mente de un episodio potencialmente significativo para la investigación acompañado de algún término clave, breve descripción o diálogo corto. Eso me permite continuar con la acción (no tener que parar mi observación participante) pero dejando un recordatorio breve que pueda elaborar más al volcarlo en el cuaderno una vez concluya la sesión.

tensiones se rompe, la actividad no se vivencia como placentera, bien porque hay demasiado control (se hace aburrida) o bien porque el grado de descontrol es tal que comienza a vivirse como algo peligroso o amenazante. Esta última circunstancia era la que aparecía de vez en cuando como atmósfera afectiva denominada "estrés".

Las secuencias de las distintas zonas muestran en algunos casos elementos comunes (ej. zona de Madrid Río y algunas zonas del eje Castellana-Prado) pero en otros, gran contraste entre las atmósferas afectivas predominantes (ej. zona de Arganzuela y zona del eje de la Castellana-El Prado). A continuación, paso a mostrar los hallazgos vinculados a las atmósferas afectivas en cada una de las zonas, relacionándolas entre sí a medida que van siendo presentadas.

#### Zona de Arganzuela

Esta zona mostraba un diseño urbano que permitía la aparición de ritmos cambiantes y situaciones sorprendentes que hacían muy divertido su recorrido. Las calles estrechas, el poco tráfico rodado y los rebajes de los bordillos que aparecían de forma constante permitía ese hilvanar continuo entre subir a la acera y bajar (Figs. 2-4). Como expresaba la siguiente nota de campo:

*Ha habido muchas ocasiones en que no me esperaba lo que venía, eran imprevistas y las he resuelto bien. La gente con la que me cruzo no se asusta ni me increpa. He ido cambiando (identidad híbrida) de vehículo en calzada, en acera, a hacer de peatón. (Nota de campo, 4 marzo 2021, 16.30-17.30)*



Figs. 2-4 Constantes subidas y bajadas de la acera dentro un cambiante trazado urbano.

Esta forma cambiante de trazado y circunstancias era una fuente constante de incertidumbre y novedad. El resultado de tales circunstancias era la predominancia la mayor parte del tiempo de una atmósfera afectiva de "engorile". Muestra de ello es la anotación breve en mi cuaderno de campo que dice: "El patín pide movimiento, me cuesta incluso esperar al semáforo, quiero seguir avanzando sin tener que parar." (Nota de campo, 4 marzo 16.30-17.30). Esta sensación de impaciencia vinculada al goce será algo que se repita de forma incluso amplificada en la experiencia vivida durante el evento "Se baja la cabra", como veremos más adelante.

No obstante, en algunos momentos de patinaje en la zona de Arganzuela por la calzada podía llegar a ser categorizada en momentos concretos como de "estrés." Esta última apareció por ejemplo cuando un coche trató de adelantarme a toda velocidad para llegar antes que yo al semáforo (Fig. 5):

*He seguido bajando [por calle Gasómetro] y al acercarme al próximo semáforo un Mercedes ne-*

*gro me ha adelantado muy agresivo, como si le molestara mi presencia. (Nota de campo, 4 marzo 2021, 16.30-17.30)*



Fig. 5 El coche negro trata de adelantarse de forma brusca, generando situación potencial de peligro.

Sin embargo, esta sensación atmosférica de estrés era algo puntual al ir por la carretera, algo que

contrasta mucho con lo que experimenté al recorrer la siguiente zona analizada, cuyo recorrido por la calzada era vivido como peligro constante.

#### *Eje de la Castellana-El Prado*

Ha sido sin duda en la experiencia durante este tramo cuando más claramente he notado que la movilidad y los ritmos de desplazamiento en la ciudad están diseñados para el coche, quedando todas las demás formas de moverse supeditadas a la homogeneización temporal del tráfico.

La experiencia en esta zona se debía a una combinación del patinaje por aceras estrechas, rodeado



Fig. 6 Esperando una eternidad en los semáforos para poder patinar.

de obras y obstáculos, largos tramos amplios y espaciosos que a veces contaban con zonas impracticables para el patinaje (por ejemplo, por la existencia de pavés) y breves incursiones en la calzada, dominada por un gran número de vehículos que hacía casi imposible el recorrido.

En general, la atmósfera afectiva predominantemente estaba cargada de “aburrimiento” y “frustración”. Para dar cuenta de lo que era la experiencia de avanzar con el *minicruiser* en esa zona, en vez de mostrar exclusivamente distintos recorridos patinando, he decidido incluir en las imágenes varios momentos de espera (Fig. 6) o simplemente caminando con la tabla en la mano (Fig. 7) porque eran una constante predominante en mi experiencia de patinaje en la zona.



Fig. 7 Andando ante lo impracticable de la superficie para patinar.

Quería mostrar así la experiencia (tediosa y frustrante en muchas ocasiones) que tuve al patinar ahí, algo que queda perfectamente reflejado en las notas de campo que cogí ese día. Por ejemplo:

*En general ha sido aburrido, no solo por las constantes interrupciones sino porque en muchos tramos, o todo era igual, o era imposible avanzar por que había empedrado. Ha sido la sesión que más tiempo he pasado andando. El ritmo era continuamente interrumpido por semáforos en grandes rotondas que tardaban mucho en abrirse.* (Nota de campo, 18 marzo 2021, 17.00-18.00).

En este sentido, es interesante analizar también el cambio de rol social propio que proyectaba como investigador una vez me subía al minicruiser o me bajaba de él. En esta zona se producía con bastante asiduidad y pude observarlo claramente por

ejemplo en reacciones de otros usuarios, peatones, por ejemplo, al tener que esperar en los semáforos: “Una señora mayor por la zona de Colón me mira recriminatoriamente por no llevar mascarilla mientras esperaba para cruzar.” (Nota de campo, 18 marzo 2021, 17.00-18.00). Esto no me ocurrió cuando iba en el minicruiser por la acera; el encuentro tan breve con que producía el cruce con el peatón mientras yo iba subido al minicruiser no permitía una situación social donde fuera posible hacer pública la recriminación y por tanto el gesto no aparecía como tal.

La atmósfera de aburrimiento y frustración aparecía también en las zonas de amplios bulevares, sobre todo en la zona central de la vía, a la que había que acceder tras cruzar varias secciones de semáforos (Fig. 8). No obstante, en algunas de estas zonas amplias, sí aparecía por momentos la sensación de goce tranquilo (Fig. 9).

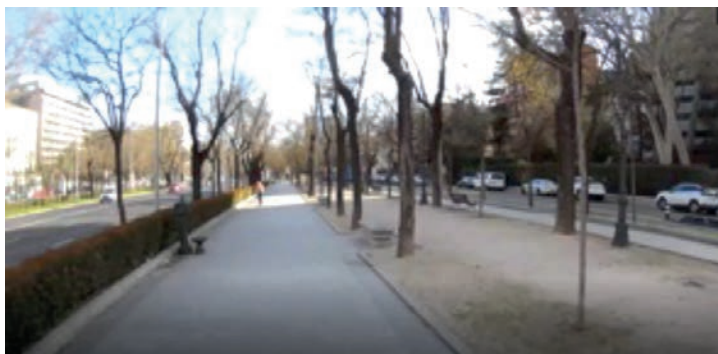


Fig. 8 patinaje tedioso por aceras de difícil acceso en los bulevares centrales.



Fig. 9 Momentos de goce tranquilo a lo largo de aceras anchas sin mucha gente.

Por otro lado, contrastando con el modo en que era vivenciado el patinar por la calzada por ejemplo en la zona de Arganzuela, el avance por la carretera en el

eje Castellana-Prado era vivido de manera continuada como peligroso y agresivo, ofreciendo una constante atmosfera afectiva vinculada al "estrés." (Figs.10-11).



Figs. 10-11 Lo agresivo del tráfico me hace desistir y subirme a la acera.

Como apuntaba en una nota de campo ese día (Fig. 12):

*La sensación de que el tráfico marcaba el ritmo de mi avance era intensa. He bajado alguna vez a la carretera, pero no era cómodo porque los coches iban muy deprisa. Un taxi me ha pitado cuando iba por la carretera. (Nota de campo, 18 marzo 2021, 17.00-18.00).*



Fig. 12 Un taxi acelera y me pita a la vez que me adelanta.



### Se baja la Cabra

A continuación, presento a modo de contraste, la experiencia vivida más o menos en la misma sección de recorrido (Eje Castellana, en este caso desde Plaza Castilla hasta Plaza de Colón) durante el evento *Se baja la Cabra*.

La categoría que define mejor toda la atmósfera afectiva que aconteció a lo largo de los pocos minutos que duró el descenso desde Plaza Castilla hasta Colón fue la de "engorile". La experiencia frenética y energizante de la actividad tiene que ver con lo extraordinario de la ocasión: el poder avanzar por la calzada mientras están los coches presentes. El equi-

librio de tensiones (Elias y Dunning 1992) en este caso mezcla varias cosas: la velocidad, el peligro potencial de chocar o ser atropellado, saltarse temporalmente ciertas reglas. Como comenta Corte (2022) en su análisis sobre el surf en olas grandes, hay una relación estrecha entre la diversión y el riesgo en este tipo de actividades.

Además, la atmósfera de "engorile" se vincula en gran parte a la presencia de otros con los que hacer la actividad: la efervescencia colectiva de las interacciones entre los participantes que forman parte de la acción lleva a un aumento reverberante de energía emocional mediante cadenas de interacción (Collins 2014) producidas entre los participantes (Figs. 13-14)



Figs. 13-14 Diversos momentos de efervescencia colectiva durante el descenso.

Incluso los transeúntes y los coches son parte de la ocasión de ciclos de interacción, disfrutando de la actividad como espectadores, de forma liminar (Stevens 2007). Como muestra una de mis notas: "En general, la gente que nos ve bajar nos saluda y vitorea, alucinando supongo con la ola de ruido y movimiento skater que baja arrebatando por un momento el asfalto a los coches." (Nota de campo, 19 de junio de 2022, 19.00-19.20)

El estar preso de esa atmósfera de "engorile" no está exento de riesgos, a saber, el creer que nada te

puede pasar mientras estás dentro de la actividad. Es importante resaltar que tal atmósfera se vincula a la presencia del grupo y que tal sensación de seguridad grupal no es solo imaginada, sino que tiene razones de peso reales: solo si avanzas en grupo por la calzada puedes asegurarte de que los coches van a parar (Figs. 15-16). Lo más peligroso es quedarse descolgado del grupo, a merced de los vehículos que tratarán de adelantar en algún momento, generando situaciones arriesgadas.



Figs. 15-16 Seguridad en el número: el grupo de skaters hace parar a los coches a pesar de que el semáforo está abierto.

No obstante, el mantenerse compacto con el grupo conlleva en sí serias dificultades, lo que añade mayor intensidad a los ciclos de interacción atenta que debe existir sobre los que toman parte en la actividad:

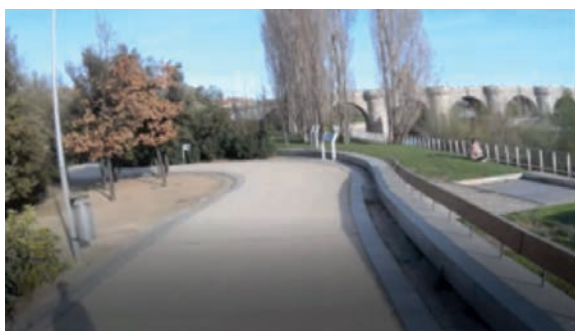
*Seguimos avanzando a buen ritmo, la gente pateando a saco con las pequeñas tablas de calle. Como llevo ruedas gordas en el cruiser tengo a veces que frenar un poco para ajustar la velocidad de los que van por delante. Lo más difícil, a parte del tráfico que te viene por los lados o está parado, es precisamente ir con la velocidad del grupo para que avance todo como una masa compacta y no haya caídas ni atropellos (...) Algunos skaters suben a la acera y vuelven a bajar del bordillo e incluso veo por el raballo del ojo a uno que se salta con un ollie [salto con el patín] una de*

*las aletas de plástico azul que separa el carril bus y va directo hacia mí, aunque es capaz de enderezar la dirección antes de que choquemos. (Notas de campo 19 de junio de 2022, 19.00-19.20)*

#### Madrid Río

La tercera secuencia, perteneciente a la zona del Madrid Río, mostraba una atmósfera afectiva que fundamentalmente fluctuaba entre la categoría de "goce tranquilo" y "aburrimiento".

El recorrido entre elementos naturales de vegetación y la no presencia de excesivos peatones y/o bicis invitaba a dejarse llevar por la sensación fluida de avance en "goce tranquilo". Incluso cuando había gente, existían espacios claros para poder avanzar sin dificultad (Fig. 17-18).



Figs. 17-18 Amplios espacios para poder avanzar, incluso cuando hay grupos de gente en la vía.

Sin embargo, también hay momentos que pueden ser "tediosos, porque hay que remar [impulsarse con el pie en tierra; Fig. 19]. Avanzar cuesta arriba es cansado, te pasas a peatón cuando no puedes más." (Nota de campo, 11 de marzo 2021, 17.00-18.00)



Fig. 19 Momentos en los que toca "remar" y que acaban volviéndose aburridos.

No obstante, basándome en observaciones previas no registradas para esta ocasión, considero que es muy posible que la atmósfera afectiva vinculada a esta zona sea distinta dependiendo del momento de la semana elegido. Por ejemplo, durante los fines de semana, la presencia masiva de transeúntes y gente avanzando en los más diversos medios de locomoción (bicis, patines, patinete eléctrico, monopatín, etc.) genera bastante estrés y es difícil encontrar secciones que permitan por ejemplo el goce tranquilo que experimenté al realizar la ruta un día entre semana por la tarde.

#### Lavapiés

Por último, presento brevemente la atmósfera afectiva vinculada a patinar en la zona del barrio de Lavapiés, lleno de calles estrechas, con gran densidad de tráfico y personas y la existencia de calzada difícil para patinar (ej., paves). (Figs. 20-21).



Figs. 20-21 Calles estrechas y empedradas y alta Densidad de coches y personas hacen impracticable el patinaje en la zona.

La situación no mejora si vamos hacia la parte alta del barrio (se encuentra situado en una especie de colina), porque las empinadas cuestas no añaden más que dificultad a todos estos elementos de los que hablamos. El único trayecto que era apto para patinar se encontraba en una de las aceras de la calle Argumosa, que no está repleta de terrazas y tiene cierta amplitud (Fig. 22). A parte de esta breve excepción, todo lo demás era impracticable.



Fig. 22 Aceras más o menos anchas y poco transitadas; la excepción en el barrio.

Por todo ello, la categoría que aparecía con mayor presencia era la de "frustración", vinculada a las continuas interrupciones forzadas de patinaje, teniendo que adoptar en muchas ocasiones la identidad de peatón que transporta su tabla en la mano para avanzar. Como digo en una breve anotación de ese día: "Aquí es imposible patinar" (Nota de campo, 26 marzo 2021, 17.30-18.30)

## Conclusiones

Este artículo ha tratado de mostrar mediante una etnografía sensorial la experiencia vivida (ritmos y sobre todo atmósferas afectivas) al avanzar en una tabla de *skate minicruiser* por distintas zonas de la ciudad de Madrid. Esto nos ha permitido mostrar los puntos en común y los contrastes existentes entre zonas diferenciadas: por ejemplo, mientras que la zona de Arganzuela se caracteriza por una atmósfera afectiva de "engorile", el eje Castellana-El Prado, se caracteriza por una atmósfera afectiva de "aburrimiento" y "frustración" que cambiaba a la de "engorile" durante la celebración del evento *Se Baja la Cabra*.

Es cierto que las atmósferas afectivas no están vinculadas exclusivamente a la materialidad del diseño urbano (que implica determinados flujos de componentes humanos y no humanos), sino que incluyen también a un sujeto como el etnógrafo (con unas características concretas, como por ejemplo su nivel de patinaje) que realiza in situ la investigación. En resumen, tales atmósferas afectivas se vinculan a un "lugar etnográfico" (Pink 2015) en el que se entrecruzan flujos compuestos por materiales, personas y procesos.

No obstante, eso no impide poder realizar un análisis crítico sobre un tipo de diseño urbano que sea facilitador u obstructor de una práctica físico-lúdico-deportiva. Por ejemplo, las imágenes de vídeo y las notas de campo muestran como la organización de la movilidad en la ciudad vinculada a los semáforos (otra forma de estandarización vinculada a una visión utilitaria del transporte, sobre todo al coche) acaba, o al menos limita, con formas rítmicas vivenciales de desplazamiento, que tienen que ver por ejemplo

con lo lúdico, como en el caso del desplazamiento en *minicruiser*.

En este sentido, la atmósfera afectiva de “aburrimiento” y “frustración” del eje Castellana-Prado, es un indicador de un tipo de diseño urbano que no facilita, sino que obstruye las actividades de movilidad físico-lúdico-deportiva debido principalmente a una centralidad casi exclusiva en la facilitación del tráfico rodado. Esto lo pone de relieve además la comparación con lo vivido durante el evento *Se baja la cabra* que momentáneamente hace ocupar al monopatín el espacio normalmente diseñado para el tráfico rodado y la experiencia resultante no tiene nada que ver, siendo una atmósfera de “engorile” la predominante.

En la atmósfera afectiva experimentada al patinar en el barrio de Lavapiés se daba sobre todo “frustración”, vinculada a un diseño material poco apto para tipos de locomoción que no fuera a pie o en vehículo motorizado. El diseño (no planificado) de la zona de Arganzuela hacía mucho más interesante el patinaje, generando varios momentos de “engorile”. El diseño (planificado) de la zona de Madrid Río permitía una atmósfera de “goce tranquilo”, si bien tenía consecuencias no intencionadas como la aparición de momentos de “aburrimiento”.

Una de las potenciales limitaciones del estudio reside en la singularidad del análisis vinculado a unas características concretas y a los intereses del investigador. Es así como deberíamos tomar los hallazgos mostrados aquí con cautela; no en el sentido de que son poco representativos (la etnografía no pretende ser representativa según criterios estadísticos), sino en el sentido de que deben vincularse de modo reflexivo (Clifford 1986; Abu-Lughod 1991) con la propia posición y verdad parcial del etnógrafo. Según Ruby (2000) la reflexividad se consigue cuando el investigador de forma intencionada y deliberada revela a sus audiencias las asunciones epistemológicas a partir de las cuales formula preguntas, busca respuestas a las mismas y presenta los hallazgos. Mi análisis estaba orientado desde el principio por un planteamiento crítico respecto a cómo está construida la ciudad para el tránsito de aquellas personas que no van en coche. Además, el nivel de habilidad del investigador afectaba de modo determinante gran parte de la vivencia afectiva y rítmica de las distintas zonas.

Futuras líneas de investigación podrían poner en relación este análisis con otros que emergieran de diversos sujetos posicionados (debidos a elementos de nivel de habilidad, edad, género, etc) a los que se realizara una serie de entrevistas a partir de la video elici-

tación de imágenes grabadas por ellos/as en primera persona durante sus trayectos por la ciudad subidos/as a una tabla de skate. También podrían realizarse análisis comparativos sobre las atmósferas afectivas de la misma zona, pero en franjas horarias diversas (ej., fin de semana, entre semana), lo que permitiría una comprensión más completa de lo que supone ese tipo de diseño urbano vinculado a su uso.

Por otra parte, podrían relacionarse los hallazgos provenientes de la experiencia de primera persona con otras fuentes documentales sobre el diseño de los espacios o las funciones de movilidad que presentan, mapas de los espacios o mapas de flujos. También se podrían realizar entrevistas de otros skaters usuarios de las zonas analizadas. Así mismo, podrían realizarse entrevistas a otros usuarios del espacio público y registrarse de un modo más sistemático las reacciones que provocan los encuentros momentáneos entre el investigador y tales usuarios (por ejemplo, al cruzarse con peatones por la acera). Con todo ello, podríamos construir el complejo montaje de puntos de vista que requiere una adecuada aprehensión de la metrópolis actual (Cruces 2016,17).

En resumen, lo fundamental del presente estudio es que pone de relieve el hecho de que las infraestructuras (la planificación de la ciudad) afectan a los ritmos y la experiencia sentida en las atmósferas afectivas de los que se desplazan por la urbe. Este hecho debería ayudar a reflexionar y repensar cómo queremos vivir en nuestras ciudades y sobre la diversidad de potenciales usuarios como ciudadanos que deberían tener voz a la hora de determinar las políticas de diseño de lo que autoras como Chinchilla (2020) denominan “ciudad de los cuidados”.

El diseño urbano referido a la movilidad no solo tiene implicaciones sobre participación democrática sobre las formas de vivenciar y disfrutar el entorno urbano; tiene además profundas implicaciones desde el punto de vista de la sostenibilidad: tanto en lo referido a prácticas saludables de la población (mayores o menores niveles de actividad vinculados a movilidad) como en lo referido a los niveles de contaminación medioambiental (niveles de contaminación controlados o no controlados vinculados a vehículos que utilizan hidrocarburos). Deberíamos entender como las formas lúdicas y recreativas de desplazarse y habitar la ciudad tienen implicaciones realmente serias en lo que atañe a la calidad de vida de todas las personas que viven en esos entornos urbanos. Análisis diagnósticos como el acometido de forma exploratoria en esta investigación tienen por tanto gran pertinencia a la hora de informar posibles políticas públicas.

## Referencias

- Abu-Lughod, Lila. 1991. "Writing against Culture, en *Recapturing Anthropology. Working in the Present*, editado por Richard G. Fox, 137-162. School of American Research Press, Santa Fe, N.M.
- Ardévol, Elisenda. 1996. "Representación y cine etnográfico." *Quaderns de l'Institut Català d'Antropologia*, 10: 125-168.
- Augé, Marc. 2001. "No-lugares y espacio público." *Quaderns d'arquitectura i urbanisme*, 6-15. Bégin, Richard. 2016. "GoPro: Augmented bodies, somatic images." En *Screens: From materiality to spectatorship—a historical and theoretical reassessment*, editado por Chateau, D., Moure, 107-115. Amsterdam University Press.
- Chinchilla, Izaskun. 2020. *La ciudad de los cuidados*. Madrid: Catarata.
- Clifford, James. 1986. "Partial Truths." En *Writing Culture: The Poetics and Politics of Ethnography*, editado por Clifford, James, and George E. Marcus, 1-26. University of California Press, Berkeley.
- Csordas, Thomas. 1999. "Embodiment and Cultural Phenomenology." En *Perspectives on embodiment. The intersections of nature and culture*, editado por G. Weiss y H.F. Haber, 143-162. Londres: Routledge.
- Collins, Randall. 2014. *Interaction ritual chains*. Princeton university press.
- Corte, Ugo. 2022. *Dangerous Fun. The Social Lives of Big Wave Surfers*. Chicago: The University of Chicago Press.
- Cruces, Francisco. 2016. "Contar la ciudad." En *Cosmopolis. Nuevas maneras de ser Urbanos*, coordinado por Francisco Cruces. Barcelona: Gedisa.
- De Garis, Laurence. 1999. "Experiments in pro wrestling: Toward a performative and sensuous sport ethnography." *Sociology of sport journal* 16, no. 1: 65-74.
- Delgado, Manuel. 2019. *El espacio público como ideología*. Madrid: Los libros de la Catarata.
- Downey, Greg. 2005. *Learning Capoeira: Lessons in cunning from an Afro-Brazilian art*. Oxford: Oxford University Press.
- Elias, Norbert y Eric Dunning (1992). *Deporte y ocio en el proceso de la civilización*. Madrid: FCE.
- Evers, Clifton. 2015. "Researching action sport with a GoPro™ camera: An embodied and emotional mobile video tale of the sea, masculinity and men-who-surf." En *Researching Embodied Sport*, editado por Ian Wellard, 145-162. Abingdon: Routledge.
- Grasseni, Cristina. 2011. "Skilled visions. Toward an ecology of visual inscriptions." En *Made to Be Seen. Perspectives on the History of Visual Anthropology*, editado por in M. Banks y J. Ruby, 19-44. Chicago: The University of Chicago Press.
- Hockey, John. 2021. "The phenomenology of the senses." En *Ansätze einer Kultursoziologie des Sports*, editado por Brümer, T. Janetzko, K. y Alkemeyer, A., 135-152. Baden-Baden: Nomos.
- Hockey, John, and Jacquelyn Allen-Collinson. 2009. "The sensorium at work: The sensory phenomenology of the working body." *The Sociological Review* 57, 2: 217-239.
- Howes, David. 2006. "Scent, sound and synaesthesia: intersensoriality and material Theory". En *Handbook of material culture*, editado por C. Tilley W. Keane y S. Küchler, 161-172. London: SAGE.
- Lefebvre, Henri. 2004. *Rhythmanalysis: Space, time and everyday life*. A&C Black.
- Lefebvre, Henri. 2012. *La producción del espacio*. Madrid: Capitán Swing.
- Lasén Díaz, A. 1997. "Ritmos sociales y arritmia de la modernidad." *Política y sociedad*, 25, 185-204.
- MacDougall, David. 2005. *The corporeal image: Film, ethnography, and the senses*. Princeton University Press.
- Merchant, Stephanie. 2011. "The body and the senses: Visual methods, videography and the submarine sensorium." *Body & Society* 17 (1), 53-72.
- Pauwels, Luc. 2016. "Urban Communication Research| Visually Researching and Communicating the City: A Systematic Assessment of Methods and Resources." *International Journal of Communication*, 10 (22), 1309-1330.
- Pink, Sarah. 2006. *The future of visual anthropology: Engaging the senses*. Abingdon: Routledge.
- Pink, Sarah. 2011. "Multimodality, multisensoriality and ethnographic knowing: Social semiotics and the phenomenology of perception." *Qualitative research*, 11(3): 261-276.
- Pink, Sarah. 2015. "Going forward through the world: Thinking theoretically about first person perspective digital ethnography." *Integrative Psychological and Behavioral Science*, 49(2): 239-252.
- Rose, Gillian. 2012. "Researching with visual materials. Towards a critical visual methodology." En *Visual methodologies. An Introduction to researching with visual materials*, pp. 1-41. London: Sage.
- Ruby, Jay. 2000. *Picturing culture: Explorations of film and anthropology*. University of Chicago Press.
- Sánchez García, Raúl y Jaime Martín López. 2019. "¿Más espectacular o más peligroso? Cambios recientes en el equilibrio de tensiones en gimnasia artística." *RES. Revista Española de Sociología*, 28(3): 461-474.
- Simpson, Paul. 2017. "A sense of the cycling environment: felt experiences of infrastructure and atmospheres." *Environment and Planning A: Economy and Space*, 49(2): 426-447.

Spencer, Dale. 2013. *Ultimate fighting and embodiment: Violence, gender and mixed martial arts*. Abingdon: Routledge.

Stevens, Quentin. 2007. *The ludic city: exploring the potential of public spaces*. Abingdon: Routledge.

Throsby, Karen. 2013. "If I go in like a cranky sea lion, I come out like a smiling dolphin': marathon swimming and the unexpected pleasures of being a body in water." *Feminist Review* 103 (1): 5-22.

Vásquez Rocca, Adolfo. 2007. "El vértigo de la sobremodernidad: "no lugares", espacios públicos y

figuras del anonimato." *Nómadas. Critical Journal of Social and Juridical Sciences* 16.

Vaittinen, Anu M. "Mixed martial arts coaches and sensory pedagogies." En *Seeking the Senses in Physical Culture*, editado por Andrew Sparkes, 157-173. Abingdon: Routledge.

Wacquant, Loïc. 2004. *Body and Soul*. Oxford: Oxford University Press.

Wacquant, Loïc. 2015. "For a Sociology of Flesh and Blood." *Qualitative Sociology* 38 (1):1-11.