

VIII Jornadas de Jóvenes Investigadores
Instituto de Investigaciones Gino Germani
4, 5 y 6 de Noviembre de 2015

Durán, Valeria; Antuña, Mariela; Corti, Laura; De Pasquale, Lucila y Stofenmacher, Ileana.
FADU- UBA// Magíster en Comunicación y Cultura; Diseñadora gráfica; Diseñadora gráfica;
Diseñadora gráfica y Lic. En Ciencias de la Comunicación
ilestofenmacher@gmail.com; valevduran@yahoo.com; mantjauri@gmail.com;
lauraicorti@yahoo.com

Eje 4. Producciones, consumos y políticas estético-culturales. Nuevas tecnologías

Arte en el subte: ¿disfrute o control social?

Palabras clave: arte; control social; espacio público; consumos culturales

Introducción

Esta ponencia se enmarca en el proyecto *Percibir la ciudad: arte, diseño y subjetividad*. Proyecto SI Investigadores Jóvenes – Área de Morfología y Comunicación, FADU/UBA. En este marco nos centramos en indagar y reunir percepciones de la ciudad, a la que consideramos como una figura en permanente transformación material y simbólica. El arte y el diseño constituyen ejes nodales en esta tarea ya que han irrumpido en el espacio público, contribuyendo con la resignificación de ciertos espacios habitados. En esta presentación, decidimos trabajar sobre uno de los ejes investigados: las intervenciones artísticas en el subte de Buenos Aires. A partir de estas cuestiones, nos preguntamos: ¿es el arte un instrumento de control social y de disciplinamiento de los cuerpos circulantes en la esfera de lo público? ¿Cuál es el rol que adquiere el Estado en la disposición de obras de arte en un espacio material y temporal de gran circulación poblacional? Intentaremos indagar, entonces, si estos procesos que involucran el llamado arte público y el transporte urbano, implican una profundización de un estado de adormecimiento causado por la multiplicidad de estímulos visuales, que sumergen al pasajero en un estado de multi exaltación sensorial que podría conducirlo como sujeto social, por exceso de información, a un mayor estado de anomia social.

Contexto

A comienzos del año 2012 se produjo el controvertido traspaso de competencias sobre el subterráneo entre el Gobierno de la Nación y el de la Ciudad. La empresa Metrovías, aduciendo un rojo financiero como consecuencia de la quita de parte de los subsidios al boleto, realizó un recorte de gastos que se vio reflejado tanto en la limpieza general de las formaciones y andenes como en la seguridad de las estaciones. Al mismo tiempo y, según la prensa, como consecuencia de esas medidas, comenzaron a sucederse múltiples intervenciones sobre los vagones del subte por parte de artistas callejeros y grafiteros, que de modo espontáneo plasmaban sus obras y mensajes en la superficie exterior de las formaciones.

Estas acciones generaron un fuerte revuelo y gran polémica en la opinión pública, que no tardó en calificar a estas acciones como vandálicas y a sus autores como vándalos transgresores de la ley. Algunos medios, incluso, analizan el surgimiento de estas expresiones artísticas como una consecuencia del abandono y de la falta de seguridad general en el subte realizando algunos paralelismos poco felices como en esta editorial del diario La Nación: “(...) *los pasajeros están a merced de los punguistas, y los vagones, a merced de los pintores transgresores*” (La Nación, 3 de enero de 2013).

Así fue como en julio de 2014, la Asamblea Legislativa porteña aprobó modificaciones al Código de Contravenciones vigente que implicaban, entre otras medidas, la suba de las multas aplicadas a quienes “manchen o ensucien bienes de propiedad pública o privada”, incluyendo las estaciones y formaciones de subterráneo, e incorpora la posibilidad de reducir la penalidad “con uno a quince días de trabajos de utilidad pública”. Un mes antes de la sanción de estas enmiendas, se hizo público el caso de tres *grafiteros* detenidos por la Policía Metropolitana por pintar vagones de línea E. Según informó Sbase, la empresa estatal de la ciudad titular de la red de subterráneos, para evitar una condena judicial por el delito de “daño” o “daño agravado” (con penas previstas de tres meses a cuatro años de prisión), los acusados acordaron realizar 25 horas de trabajo cada uno removiendo pintadas de las formaciones de subterráneo. A comienzos de ese mismo año, la empresa Sbase tomó como ejemplo una medida adoptada en Nueva York a comienzos de la década de 1980 y anunció que quitaría de circulación en la red todo vagón “vandalizado”, hasta tanto pasara por el proceso de limpieza. Tras un relevamiento hecho por la misma empresa, se informó que al momento del pasaje de

gestión del ámbito nacional al de la ciudad (enero de 2012), el 80% de las formaciones presentaban pintadas y daños. Sbase explicó que proceso de limpieza de vagones, tercerizado a otra empresa privada, es muy costoso y lento (un día por formación), y que esta medida de retirar las formaciones *grafiteadas* apuntaba a crear conciencia en los usuarios sobre el problema. Concretamente, la expectativa estaba puesta en que los usuarios responsabilizaran a los *grafiteros* por la merma en las formaciones.

Sobre los artistas, sus obras y sus procedimientos podemos leer un fragmento de una nota del diario La Nación que condensa la opinión generalizada de la prensa de aquel momento:

“Los artistas conjugan una mezcla de rebelión, posiciones políticas y fanatismo hip-hop. Se expresan artísticamente mediante el uso de sprays y marcadores. Cada grafitero tiene su apodo, que puede ser un nombre inventado, o su propio nombre pero deformado, y se acostumbra a usar entre cuatro o cinco letras. Sirpo, Akalove, Shiek, Morbo y Mats, entre otras, son las siglas que hoy están estampadas en el subte porteño.

El perfil de los grafiteros es de clase media; han estudiado arte y los elementos que utilizan en sus pintadas no son económicos. “En los últimos meses se produjeron algunas detenciones, ya que en las estaciones colocaron sensores de movimiento para detectar a los intrusos. La esencia de los grupos que pintan grafitis es transgredir la ley, por eso algunos suben sus pintadas a Internet, pero luego las quitan para evitar ser aprehendidos”, indicaron desde la empresa.

Según los blogs especializados en publicaciones de grafiteros, los artistas antes de pintar un tren “estudian cuidadosamente la zona, verifican si hay algún peligro cerca y, cada uno con sus latas en bolsas o mochilas, están preparados para el descarte y la huida” (La Nación, 28 de octubre de 2012).

La estigmatización que se hace de los artistas es clara. Se los condena no sólo por rebeldes y fanáticos sino también por posicionarse políticamente. El arte callejero pareciera ser aceptado siempre y cuando convierta las superficies de la ciudad en un motivo de alegría y distensión. Es bien recibido cuando la obra no irrumpe de manera inesperada y de forma genuina sino cuando es previamente estipulada en términos de su contenido, de su autoría y de su emplazamiento. Desde distintos ámbitos de la opinión pública comenzaron los pedidos de

“control” de las expresiones artísticas en el espacio público por parte del Gobierno de la Ciudad y de la propia empresa de subterráneos:

“Si la administración del subte se lo propusiera, podría convocar a los mejores artistas callejeros porteños para que mejore la fachada de los vagones con pinturas que representen verdaderas obras, de acuerdo con unas reglas que no dificulten la visión del usuario. Pero como esa administración en funciones hoy es más fantasmal que concreta, el mensaje visible en el enchastre de los vagones indica que los vándalos son apenas el síntoma del abandono generalizado” (La Nación, 28 de octubre de 2012).

“Ahora que el gobierno de la ciudad se ha hecho cargo del subte y que esta forma de expresión artística pueda transformarse en una verdadera muestra de arte, quizá llamando a concurso a los propios grafiteros, como se hizo antes con los creadores de los atractivos murales que adornan en la actualidad muchas estaciones de las distintas líneas porteñas” (La Nación, 3 de enero de 2013).

Ese pedido generalizado de intervención sobre el asunto no se hizo esperar, y el Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires se adjudicó el monopolio de la emisión de mensajes artísticos en el transporte subterráneo. Actualmente las intervenciones artísticas se realizan en el marco del Plan de Gestión Cultural y Patrimonial de Subterráneos de Buenos Aires (Sbase), que según lo sintetiza su misión, busca renovar las estaciones de todas las líneas de subterráneos. Dicho plan contempla la instalación de obras en toda la red de artistas locales de variada trayectoria, así como la puesta en valor, restauración y recuperación de 55 murales declarados monumentos históricos nacionales por el Decreto 437/97.¹

En este marco se convocaron a más de 160 artistas plásticos para realizar intervenciones en las estaciones del subte que, según el propio discurso del gobierno y algunos de los artistas

¹ Dicho decreto sostiene “que las estaciones del subterráneo de la Línea A: Plaza de Mayo, Perú, Piedras, Lima, Saenz Peña, Congreso, Pasco – Alberti y Plaza Miserere; de la Línea C: San Juan, Independencia, Moreno, Avenida de Mayo, Diagonal Norte, Lavalle y San Martín; de la Línea D: Catedral, 9 de Julio, Tribunales, Facultad de Medicina, Agüero, Bulnes, Scalabrini Ortiz, Plaza Italia y Palermo y de la Línea E: San José, Entre Ríos, Pichincha, Jujuy, Urquiza y Boedo, en la Ciudad de Buenos Aires, constituyen verdaderos testimonios del espíritu cosmopolita y abierto de nuestra nacionalidad, homenaje artístico a las distintas regiones del país y de nuestra madre patria, a través de sus murales y mayólicas” y las declara –a muchas de ellas– monumento histórico nacional, tanto a las estaciones como a los murales y demás elementos ornamentales.

participantes, contribuyen a “ponerle arte”, “ornamentar”, “distender” y “embellecer” estos espacios públicos.

Algunos interrogantes

Una de las preguntas surgidas de nuestro relevamiento preliminar, a partir de las encuestas realizadas y otros materiales de análisis² fue, entonces, si el arte constituye un instrumento de control social y de disciplinamiento de los cuerpos circulantes en la esfera de lo público. Y, además, ¿cuál es el rol que adquiere el Estado en la disposición de obras de arte en un espacio material y temporal de gran circulación poblacional?

Hemos notado, en consonancia con lo que plantea Hito Steyerl (2014), cierta propensión - originada desde los focos de poder político, específicamente desde el gobierno local y nacional- a igualar arte y estetización. De hecho, en un texto publicado en la página del GBCA con motivo de la presentación del Plan en la Asociación Latinoamericana de Metros y Subterráneos (ALAMYS), se califica a la acción política como un “programa de ornamentación” que contempla la “mejora integral de las estaciones a través de un cambio sustancial a nivel estético y de puesta en valor. Es decir, la idea de ornamentación y de estetización del espacio de lo público aparece explicitada desde el discurso emitido por el Estado. Desde nuestra perspectiva, y tal como se desprende de nuestro análisis, esto implica un movimiento político fuerte. Dicho de otro modo, al borrar la posibilidad de expresión política real y sincera por medio de la cooptación de los espacios públicos destinados a "la libre expresión" (es decir, de las zonas específicas para realizar murales y *graffitis* o concursos varios destinados a "ofrecer oportunidades" a artistas al mismo tiempo que obtienen el control de los mensajes emitidos y su forma) operan despolitizando el arte. Al dominar - de modo solapado- la emisión de mensajes artísticos en el espacio público, operan politizando y despolitizando a la vez, en un modo unidireccional y disfrazado de

² Por el carácter del proyecto, el corpus de análisis no estaba delimitado desde el inicio sino que su construcción progresiva forma parte de su desarrollo. Por ello, una de nuestras primeras tareas, fue realizar un primer relevamiento exploratorio que nos permitiera conocer, tanto entre residentes como no residentes de la Ciudad de Buenos Aires, las intervenciones del arte, el diseño, la arquitectura y/o el urbanismo que, por un lado, configuraran una imagen representativa de la ciudad y, por el otro, fueran significativas en la experiencia personal. Preguntar por la experiencia personal en relación al territorio, nos condujo a la identificación de modos íntimos y subjetivos en los que cada individuo configura sus recorridos urbanos y cómo sus sensaciones, emociones y recuerdos se articulan con momentos biográficos creando, desde la dimensión perceptual individual, multiplicidad de ciudades que coexisten en el mismo territorio.

oportunidades, participación, visibilización de artistas etc. En este sentido, Steyerl advierte que el arte “es conflictivo, problemático, irresistible. Podríamos intentar entender su espacio como un sitio político en lugar de pretender representar una política que siempre está sucediendo en otro lugar. El arte no está fuera de la política, sino que la política reside en su producción, su distribución y su recepción. Si nos enfrentamos a esto, podríamos superar el plano de una política de representación y embarcarnos en una política que está ahí, frente a nuestros ojos, lista para ser adoptada” (2014:105).

Más allá de la pregunta por el arte, es decir, a qué se considera arte en cada época y las relaciones institucionales que se establecen tanto entre figuras como instituciones que forman parte del campo (curadores, artistas, museos, centros culturales y otros organismos), nos pareció pertinente retomar la pregunta sobre si el arte se constituye como una herramienta de control social y disciplinamiento de los cuerpos por parte del Estado en el espacio público, en particular, en el espacio del subte.

El subterráneo, en tanto medio de transporte, presenta algunas de las cualidades que, a criterio de la sociedad capitalista conjugan nociones tales como la velocidad, la idea de progreso ligada tanto a la tecnología como a la linealidad y la mirada “hacia delante” que supone el transporte, la sensación de estar en ningún lugar y al mismo tiempo en cualquier lugar; el repliegue del sujeto en la esfera del anonimato de la masa; la masificación de la individualidad que, incluso corporalmente se ve constreñida a desplegar su anatomía en un espacio mínimo, dadas las condiciones de “animalidad” que promueve el subte (emulando las condiciones de transporte de animales para la faena y otros menesteres). Esto último resulta muy significativo en un modelo social en el cual el sujeto es leído en términos de su capacidad de generación de fuerza de trabajo como parte de una sociedad construida alrededor de la ponderación de lo útil. Podríamos evocar a Heidegger a través de la relectura de Acevedo (1983) cuando, con enorme claridad expositiva, nos dice que para la técnica moderna, que establece una relación de provocación entre el sujeto y el mundo, todo lo existente tiene lugar bajo el horizonte de la utilidad. Es decir, el mundo que construye la sociedad capitalista se orienta a la constitución de lo existente en términos de su posibilidad de “servir para algo”, de ser pasible de “ser intercambiado en el mercado material y simbólico de las relaciones y las cosas”. En este sentido, el sujeto tipo que sube al transporte subterráneo, posee una subjetividad orientada hacia el trabajo, precisa tener un funcionamiento preciso que lo lleve con puntualidad a una cadena de obligaciones que lo

requieren, en tanto sujeto trabajador, en el tiempo y espacio delimitado para ejercer sus funciones. La velocidad idealmente cronometrada (calculada sobre el transporte funcionando óptimamente) junto con la disolución del sujeto en la masa, crean ciertas condiciones de posibilidad para modelar un sujeto docilizado que arriba, en algunos casos, a su lugar de trabajo con cierto quebrantamiento de la voluntad causado por la multiplicidad de estímulos visuales y corpóreos, y por las condiciones de viaje que propone el subte. Ahora bien, ¿qué sucede cuando al embotamiento de los sentidos causado por la falta de espacio para desplegar la propia anatomía, la adecuación mental que implica “estar bajo tierra” y el “rozamiento permanente” con otros cuerpos que lleva la atención a una instancia de defensa de la propia integridad física y psíquica en medio de la turba de gente que circula permanentemente entrando y saliendo de un espacio cerrado y asfixiante se le suman estímulos externos llamados “arte” causando más efectos sobre las subjetividades?

Esta es una de las dimensiones sobre las cuales funciona la interrogación antes planteada sobre la articulación del par Estado/ arte en la construcción de sujetos dóciles. Si retomamos a Foucault en su minucioso análisis de un tipo de sociedad que él denominó “sociedad disciplinaria” y que tiene su origen entre finales del siglo XVIII y principios del SXIX, podemos recoger sucintamente la idea de una sociedad construida alrededor de una malla invisible que encorseta a los sujetos y los construye en tanto tales a partir de su conversión en sujetos virtualmente peligrosos. En esta virtualidad está la clave para ejercer un control sobre los cuerpos, extendidos a las mentes, espíritus y voluntad de libre accionar de las personas, igualándolas al “corregir” esas pequeñas zonas de posibles revueltas antes que atenten contra un sistema que no permite el libre albedrío. La disciplina regula a los cuerpos ubicándolos en una serie de coordenadas temporales y espaciales que limitan su accionar a un funcionamiento productivo en tanto sujetos constituidos para una sociedad mercantil. En esta línea de razonamiento nos interesa pensar la sobre estimulación de las personas que circulan bajo tierra en esa línea continua de movimiento perpetuo que es el subte. Cuando un individuo, que se encuentra en las condiciones antes descritas, es lanzado a un entorno de mayor estimulación visual y sensorial, se produce un mayor atrofiamiento, sutil, en la mayoría de los casos, de sus posibilidades de reacción y acción. Entonces existe, por un lado, una política de gobierno que se construye y condensa en la figura del Estado a través del plan Sbase, legitimando las ideas de ornamentación y estetización; y, por el otro, ese mismo actor social neutralizando las posibles voces adversas, no sólo por sus mensajes sino por lo que implica tener la “voz cantante” en la emisión de los mensajes artísticos; a la vez un individuo cansado

y lanzado a la productividad y, por último pero fundamentalmente, un estado de situación a escala internacional que implica un atravesamiento de la psiquis humana por una permanente lluvia de imágenes dispuestas en materialidades diversas e íntimamente ligadas a las nuevas tecnologías de la comunicación y la información, sostenidas en una etapa de lo que Deleuze denomina capitalismo de súper producción cuyo bien supremo es la información y que se corresponde con una operatoria del poder en forma de modulaciones permanentes. En esta línea de pensamiento, podemos notar cómo a escala masiva, la información en todas sus manifestaciones, en particular aquellas que implican el mundo de lo digital, operan sobre los individuos con nuevas formas de control social. En el caso específico que estamos pensando, no podemos desconocer el enorme efecto que implica la superposición de estímulos visuales a gran escala, sobre un sujeto que ya se hallaba limitado en su capacidad de reacción frente a un entorno que, bajo una apariencia amable (la cara feroz del mundo del consumo que disfraza su ferocidad bajo la inacabable posibilidad de consumir y entonces “sentirse bien” o incluso “ser feliz”), lo sobreexcita y paradójicamente limita de este modo, su capacidad de ejercer su libre voluntad que excede qué producto consumir o qué marca elegir.

No hay inocencia alguna en la opción política de “cargar” los espacios de tránsito urbano con más y más estímulos visuales. No estamos negando aquí la capacidad lúdica o distractiva en un sentido positivo que esas imágenes del denominado ámbito artístico puedan tener sobre las personas, ni ciertos aportes identificatorios frente a la minimización e invisibilización de la señalética; tampoco cuestionando las buenas intenciones de los artistas. Pero ese análisis implica una mirada colocada en la capacidad de cada individuo de enriquecerse a si mismo pudiendo discernir entre todos los estímulos, aquellos que lo llenan de vida y lo abren a posibilidades éticas, estéticas, o de un deleite momentáneo. Aquí, la mirada está puesta sobre el poder que dichas imágenes tienen para neutralizar a los viajeros subterráneos que, al mismo tiempo que suman ese estímulo visual, apenas logran “apreciar” la totalidad de las obras expuestas por las condiciones mismas que implica viajar en subterráneo en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

¿Hay alguna diferencia tangible y sensatamente identificable entre los carteles publicitarios que se amontonan en el espacio público, en las calles y, en particular, en el subte y las imágenes artísticas? Podríamos decir que sí la hay desde la intencionalidad con las que fueran creadas: las primeras vender y/ o convencer en un sentido más genérico, comunicar un mensaje con el claro objetivo de obtener una respuesta (particular) a ese estímulo. Resulta

importante considerar que las imágenes en el espacio público, emitidas por individuos constituidos por el rol social de artistas, bajo la decisión de un plan de gobierno; tienen lugar en un contexto material y simbólico que excede al panorama nacional y que implica un tipo de sociedad volcada hacia el hiper consumo, la sobre-exposición individual y social; más bien para la construcción de fachadas especulares, tanto individuales como sociales, sostenidas en toda superficie que refleje, que sea especular; y fundamentalmente la constitución de la información como el último bastión del poder. Podríamos hacer dialogar, entonces, esta postal móvil con una sociedad ya descrita en los avanzados años `60 por Guy Debord quien planteó la existencia de una sociedad del espectáculo en la experiencia directa de la vida que pasa a ser suplantada por una mera representación. En una sociedad de esa tipología social, es la presencia de los dispositivos oculares, sus formas, tecnologías y operatorias, un elemento fundamental para dimensionar cómo se configuran las relaciones subjetivas atravesadas por una mirada permanente que, al modo panóptico explicitado por Foucault en sus trabajos sobre las sociedades disciplinarias, no es propiedad de una persona en particular sino que es una mirada social introyectada en la interioridad de cada sujeto que se autorregula. Una matriz que constituye a todo lo existente en términos de su capacidad representación al modo de una inexistencia de un núcleo esencial de lo que compone el mundo, sino más bien la existencia está garantizada en su ser exhibido. Estímulos visuales que decoran, convencen, aquietan, divierten y provocan otras reacciones sobre los sujetos, devienen en modos de canalizar un tipo de vigilancia ocular auto-sostenida por un sistema que dispone de la tecnología adecuada para profundizar esta vigilancia interiorizada. En un contexto de este tipo vale la pena cuestionarse por la intencionalidad real y el efecto de la proliferación de las obras en un espacio público, considerando que se suman a ese dispositivo de producción de imágenes.

Algo de la híper profusión de imágenes nos remite a las figuras de la iluminación permanente que plantea Jonathan Crary con una hipótesis de sustancial interés. El mundo del 24/7 (24 horas sobre 7 días a la semana) arrasa con cualquier condición luminosa excepto la funcionalidad y es parte de una inmensa inhibición de la experiencia visual. “Los cambios recientes más importantes no se refieren a nuevas máquinas de visualización, sino a la forma en que se ha producido una desintegración de las capacidades humanas para ver, sobre todo de la que nos permite unir discernimiento visual y valoraciones sociales y éticas. Con un bazar infinito de ofertas y atracciones perpetuamente disponibles, el 24/7 desactiva la visión a través de procesos de homogeneización, redundancia y aceleración. Al contrario de lo que

muchos afirman, en lugar de una expansión o modulación de las capacidades mentales y perceptivas, hay una disminución creciente de estas” (2015: 61).

Esta cita condensa una serie de fenómenos perceptivos implicados en el capitalismo de la hiper producción que orientan la lectura del fenómenos de la sobre estimulación en el subterráneo porque condensa con fuerza conceptual el fenómeno de la homogeneización de las mentes y la disminución en la capacidad de identificar matices que emerge de un mundo saturado de imágenes. Esa atrofia tiene un sentido político al disminuir la capacidad de reacción y comprensión de los sujetos.

Arte bajo tierra

Desde un vitral titulado “Fútbol en el barrio” y un bosque subterráneo de hidrolaca hasta *stencils* que denuncian problemáticas sociales y composiciones coloridas que invitan a “dejarse llevar”. Todas ellas son obras integradas recientemente a las estaciones de subte.

Así como la conjunción de la multiplicidad de estímulos visuales destellando en el túnel remiten a la velocidad de la información, el bien en disputa de las sociedades actuales: sociedades de control, según Deleuze, notamos que la calidad de las obras realizadas convocan a la idea de lo efímero. Es decir, velocidad y fugacidad componen un par ineludible a la hora de dar cuenta de de un clima contemporáneo que profundiza ciertos ideales heredados de la modernidad tales como la construcción de la idea de progreso y su despliegue hacia "un adelante" continuo, pero a la vez se anuda a nuevas cualidades epocales, tales como la brevedad de todos los fenómenos y su rápida disolución. En cuanto a las obras, notamos en la mayoría de ellas una impronta que conduce a sentir y visualizar que estratégicamente no están ideadas para perdurar. Son obras que, tanto en su concepción como en su materialización, son de hechura simple y de poca complejidad conceptual. Más bien, remiten a los clichés sociales introyectados en el imaginario social.

Concepto y factura responden a un proyecto de lo efímero, muy ligable a la tipicidad de cierto tipo de arte contemporáneo y de cierto vaciamiento de ideas; fundamentalmente en el ámbito de la política, que abre un tipo de disposición social al cambio permanente, superficial, claro. Entonces, estas obras sencillas conviven curiosamente con murales más antiguos, en general realizados en cerámica, que claramente transmiten una concepción de época disímil. Conceptualmente están ligados a la tradición o la historia con motivos gauchescos, paisajes

españoles, etc); materialmente involucran materiales de gran perdurabilidad y cierta prestancia que les otorgan mayor entidad en el espacio.

Esos murales, resabios de épocas pasadas, contrastan entonces por su solidez material y simbólica con el carácter efímero de las obras construidas en el marco del plan Sbase. Pese a la novedad de las estaciones intervenidas, pareciera que son las obras “sólidas” las que aún concentran mayor interés y las que hacen que quienes viajan se detengan a contemplarlas o a leer sus explicaciones. ¿Y las obras actuales? Muchas veces parecen quedar camufladas tras los carteles publicitarios, la sobreabundancia de información del gobierno local.

Reflexiones finales

La intención de este trabajo ha sido poner en debate la relación arte y espacio público tanto como el rol que juega el Estado en esa articulación. No buscamos hacer un juicio de valor sobre las obras específicas (que en el caso del subte de Buenos Aires son muchas y muy heterogéneas) sino de tratar de pensar cuáles son los efectos de ciertas políticas públicas en relación al arte y de cómo las mismas son pensadas y percibidas por los distintos actores sociales que se ven involucrados: el gobierno, las empresas, los artistas, la opinión pública y los usuarios/ciudadanos. Todo esto en el contexto de un orden social, económico, político y cultural global que excede la coyuntura local pero no deja de determinarla.

Pensando en nuestro caso particular de análisis, entendemos que existe una política de gobierno, a través del plan Sbase, que concentra y controla la producción de obras en el espacio público, legitimando las ideas de ornamentación y estetización como función central del arte y pensando a éste como un servicio más al pasajero. Esa misma política, neutraliza las voces y expresiones de otros artistas no convocados expresamente, reduciendo así lo que se consideran “expresiones vandálicas” a través de la administración del espacio y el refuerzo de la “seguridad”.

Al mismo tiempo que se administran las voces autorizadas a manifestarse en ese espacio público, hay un afán por ocupar de modo total ese espacio a través de una sobre estimulación de los viajeros/transeúntes que deben enfrentarse no sólo a las intervenciones artísticas sino también a la información señalética necesaria para orientarse bajo tierra y a los carteles publicitarios y propaganda de gobierno. Es por esto que creemos válido preguntarnos si es posible apreciar alguna diferencia sustantiva entre todas estas manifestaciones visuales o si

éstas quedan licuadas y disueltas en un fondo homogéneo y homogeneizante de estímulos que forman parte de un mismo dispositivo de producción de imágenes que condicionan la experiencia de los sujetos y sus modos de relacionarse socialmente.

¿Qué tipo de espacio público y de sujeto social fomentan estos estímulos visuales que buscan decorar, convencer, aquietar y divertir más allá de sus tipologías específicas dentro del ámbito de producción de las imágenes? Creemos entonces, que en este escenario vale la pena cuestionarse por la intencionalidad real y el efecto de la proliferación de las obras en el espacio público, llevando el debate más allá de los límites de las dimensiones estéticas o de los problemas de seguridad, para posicionarlo en el terreno más amplio de lo político y de lo ético.

Bibliografía

Acevedo, J. (1983) “Introducción a la pregunta por la técnica”, en Heidegger, M. *Ciencia y técnica*. Santiago de Chile: Editorial Universitaria.

Crary, J. (2015). *Las 24 horas del día y los siete días de la semana. El capitalismo tardío y fin del el sueño*. Buenos Aires: Editorial Paidós. Capítulos I y II

Deleuze, G. (2004). “Posdata sobre las sociedades de control”, en *El lenguaje libertario*. Buenos Aires: Editorial Terramar.

- Heidegger, M. (1983) “La pregunta por la técnica”, en *Ciencia y técnica*. Santiago de Chile: Editorial Universitaria.

Steyerl, H. (2014). *Los condenados de la pantalla*. Buenos Aires: Caja Negra Editora.

Foucault, Michel. (2015). *Vigilar y castigar*. México, Siglo XXI Editores, VVEE

Diarios

-Dura ofensiva con multas y arresto para los que pinten grafitos (17 de julio de 2014). *Clarín*. Recuperado de: http://www.clarin.com/capital_federal/multas-grafitis-arresto-sanciones-pintadas-ciudad_0_1176482637.html

-Suben las penas contra quienes pinten grafitis y ahora alcanzan al subte (18 de julio de 2014). *Clarín*. Recuperado de: http://www.clarin.com/ciudades/Suben-pinten-grafitis-alcanzan-subte_0_1177082456.html

-Los artistas fugitivos dejan sus huellas en el subte (28 de octubre de 2012) *La Nación*. Recuperado de: <http://www.lanacion.com.ar/1521432-los-artistas-fugitivos-dejan-sus-huellas-en-el-subte>

-Vándalos, un síntoma más del deterioro (28 de octubre de 2012) *La Nación*. Recuperado de: <http://www.lanacion.com.ar/1521434-vandalos-un-sintoma-mas-del-deterioro>

Web

- <http://99percentinvisible.org/episode/clean-trains>

- <http://www.sinpasartedelaraya.com/subte-de-bsas.html>