

Introducción de *Equilibrancia. El equilibrio de la red*

Presentación en sociedad-red de *Velocidad y equilibrio tecnológico*¹

Si una ponencia necesita desesperadamente una presentación, es esta. Pese a las ínfulas colectivas del proyecto, no de esta ponencia, quiero decir, sino de todo proyecto, los programas son ingratos con el lector. *Equilibrio y velocidad tecnológica*² es una ponencia programática. Por eso es relativamente asocial, joven esmerada pero envarada, que quiere dar un paso de cien años antes de las 12. Le tiendo la mano y viene en recuerdo, ya que tal programa teórico se despertó allí por el verano entre el 99 y el 2000.

En el curso de *Teoría de la Comunicación Social* que impartíamos con nuestro entrañable colega y amigo Pablo Astiazarán, a quien siempre recordamos con gratitud y pesar, durante el año lectivo 99, participaban estudiantes que recuerdo y en algunos casos frecuente, incluso en grupos académicos. Uno de ellos sumamente carismático, apodado “Biyú” adquirió después cierta celebridad, a partir de una realización audiovisual dedicada al apelativo “perejil”³, con que se denomina al pícaro que en la recepciones siempre frecuenta la mesa servida, antes que los discursos indigestos.

Un grupo de estudiantes entre quienes se encontraba “Biyú” me propuso analizar la figura de los grupos de malabaristas que por entonces comenzaban a surgir en algunos cruces con semáforo, haciendo equilibrio “a voluntad”. Lo primero que parecía vincularse a esta escena callejera improvisada, era cierto aire de época: jóvenes habilidosos y capaces de darse una disciplina, situados sin embargo en una relación de precariedad pública. Esa exhibición callejera, sujeta a la buena voluntad de los automovilistas, inmediatamente parecía vincularse a un equilibrio inestable y circunstancial, sujeto al avatar más fluctuante: el tránsito.

Sin embargo, la precariedad del equilibrio social encontraba en la habilidad de los malabaristas una condición concentrada y gobernada por los mismos que, sin embargo, se encomendaban a la volubilidad del ánimo de los donantes detenidos –a veces a disgusto- en el semáforo de la esquina. Es decir, la precariedad también era propia, aunque bajo otra característica, al equilibrio exhibido

1. Presentación en la *Red de Investigadores en Comunicación* (organismo en formación), 18 de agosto 2012. El texto refiere a la ponencia presentada en *ALAIC 2012* “Equilibrio y velocidad tecnológica”. Por su contexto teórico también se vincula con “La verdad del equilibrio”. Esos dos textos cierran el Capítulo I de la recopilación *Equilibrancia. El equilibrio de la red*.

2. Viscardi, R. “Equilibrio y velocidad tecnológica”, *Ponencias ALAIC 2012*, Montevideo, mayo 2012
<http://alaic2012.comunicacion.edu.uy/content/equilibrio-y-velocidad-tecnol%C3%B3gica>

3 “Trailer Perejiles”, *You Tube* <http://www.youtube.com/watch?v=Wpg3sqQ6mzQ&feature=relmfu>

por los malabaristas con sus instrumentos -pelotas, aros, bolos, llamaradas-. Por contraposición a la escena social de una subocupación circense, la precariedad del equilibrio gobernado por los malabaristas, con quedar siempre amenazada por el desliz o el azar, no dejaba de formar parte de una ejecutoria, aunque no decidida ante sí soberanamente, ya que las circunstancias podían, incluso por cualquier imprevisto al aire libre, aguar la fiesta del ejecutante.

Una característica de tal equilibrio siempre amenazado por uno y otro lado era la velocidad que adquirirían los instrumentos de la ejecución. Le actividad en sí suponía alcanzar cierta velocidad, luego, una vez alcanzada preservarla, para clausurarla elegantemente al final, sin perder el dominio de los objetos.

De tal forma, la velocidad no era algo que adquiriera el malabarista sino sus objetos propios, pero este círculo del equilibrio entre el ejecutante y sus instrumentos no estaba nunca clausurado, sino que mantener en equilibrio la ejecución suponía desafiar la contingencia que podía provenir del entorno o del propio ejecutante. La habilidad no consistía en la velocidad, sino en sostenerla de cara a la amenaza, siempre pendiente, de un desarreglo como efecto de un factor ambiente o de una falencia sapiente.

Una velocidad diferenciada de quien la imprime, pero sujeta a su conducción y al avatar de la circunstancia que protagoniza, no puede ser identificada con un recorrido. No se trata de la velocidad del móvil que cubre una distancia (di-stancia) entre dos lugares, marcas o puntos. En cuanto el elemento impulsado y la habilidad que lo impulsa difieren, la conducción no se confunde con el vehículo, de manera que tal vehículo se encuentra subordinado tanto a la conducción como al entorno en que se desplaza, pudiendo ocurrir el accidente por una causa de conducción o por un elemento del recorrido.

Esta descripción de la velocidad sujeta a un equilibrio conducido pero no autosuficiente, vale tanto para el impulso que el malabarista imprime a los instrumentos de su exhibición, como para el gobierno que el acróbata ejerce sobre su cuerpo o para la celeridad que un conductor dispone para su vehículo, así como determina la significación de la figura que se traslada de un lado a otro de una transferencia de sentido. En todos estos casos, ni la velocidad se identifica con el vehículo ni puede pretender resumirse en la conducción.

Entiendo que este concepto es el que encierra el planteo de la velocidad en Virilio: “La velocidad es un medio provocado por el vehículo”⁴.

4. Virilio, P. (1997). *Cybermundo ¿una política suicida?* Chile: Dolmen, p.16.

Todavía ahora me ocurre que inadvertidamente la memoria (cultural) me traiciona y recuerdo la fórmula así: “La velocidad es un medio *creado* por el vehículo”. Por ejemplo, la metáfora podría ser creada por el Verbo. Si tal ocurriera, el equilibrio sería inalterable, porque si “de la nada nada sale”⁵, como sentencia la filosofía medieval, del todo todo surge, de manera que lo completamente perfecto no estaría sujeto a contingencia alguna. Pero entonces el equilibrio sería natural, o celestial, o quizás el uno se corresponde –secularización científica mediante- con el otro. Ahora, si el equilibrio es algo amenazado tanto por el entorno como por su conducción, entonces mantenerlo no supone una fatalidad de la realidad sino una enjundia de la actividad, que pone en juego una paridad inestable de los elementos a su disposición.

Virilio dice “La velocidad es un medio *provocado* por el vehículo”. Por lo tanto vehículo y medio no están unidos por necesidad, ya que no puedo ejercer provocación alguna sobre lo que ya domino, sino sólo sobre aquello que puede reaccionar incontroladamente ante mi incitación. Por consiguiente, al tiempo que conduzco la velocidad porque la provoqué, no la domino como algo propio, sino que quedo sujeto a la contingencia que puede advenir, tanto de un aciago imprevisto como de mi propio desacierto involuntario.

Al igual que en el malabarismo, cualquier velocidad alcanzada por la actividad humana queda sujeta a la disyunción, que amenaza de contingencia el triple concierto entre una conducción, un vehículo y un medio. Por consiguiente, el medio no corresponde a ningún orden de cosas, ni sus cosas se sujetan a un orden otro que la paridad inestable, que se pueda mantener azarosamente entre los elementos puestos en juego.

Entonces, el equilibrio de las cosas humanas supone que quien lo impele dotando de determinada velocidad a los elementos en juego, entra asimismo en disyunción con la misma circunstancia que ha ocasionado, ya que un exceso de aceleración puede convertir en amenazas de accidente lo que se encaraba como condiciones de un desplazamiento. Por ejemplo, si se provoca en exceso a un público agrediendo sus convicciones y certidumbres. No en vano, en tales casos decimos “Fui demasiado rápido”. Esa velocidad no se mide con una relación permanente entre magnitudes espacio-temporales, sino que supone poner en juego abruptamente elementos que debieran desplegarse con mesura, para crear un terreno favorable a la escucha, es decir, un medio transitable para un trayecto de sentido.

5. Ferrater Mora. *Diccionario de Filosofía* V.3. Madrid: Alianza Editorial, p.2.300.

Así como el criterio de velocidad relativa al medio no es entonces el de desplazamiento sino el de proyección (y lo es incluso para la conducción que se desplaza en un vehículo) el criterio de equilibrio no es el de ciclo natural, sino el de una actividad en cotejo con condiciones puestas en juego. Al igual que el malabarista pendiente de un equilibrio que conduce, pero no determina enteramente, nuestras creaciones pueden concitar, como consecuencia de una aceleración o desaceleración súbita, otras condiciones del medio abordado, que pueden llevar al desequilibrio. Por consiguiente, el orden y la relación con el medio no son efecto de una fatalidad, a descubrir bajo el rótulo de condiciones inalterables, sino de una *trayectividad* que madura con el dominio de sus instrumentos y de sus contrapartes de circunstancias creadas.

Virilio denomina a ese equilibrio “ecología gris”⁶, o sea, equilibrio de la inteligencia. Como tal supone la conducción de los artificios humanos, es decir, la tecnología, que no deja de subordinar todo orden a la contingencia que desencadenan los artefactos humanos. En tanto se plantea en la tecnología la relación entre una conducción humana y un orden de cosas que esta provoca y asimismo puede terminar por sufrir, el pensamiento es un elemento articulador de la conducción, en cuanto asista al lugar y al asunto de una actividad impelida. Un impeler en disyunción, que traduce en español actual la expresión *Injonction/Disjonction* que aborda Derrida⁷ como lo propio de la democracia-por-venir, incita pero sin llegar a incorporar el efecto causado, condice por lo tanto, con la conducción tecnológica de un orden.

En una “ecología gris” de la tecnología, tal conducción sería distinta de la que proponía Descartes, que sin embargo entendía y empleaba como sinónimo de “método” la expresión “conducción en orden de los pensamientos”⁸. Quizás de Descartes hasta la tecnología (palabra y contingencia recientes en nuestro horizonte cultural), tanto el orden como la conducción hayan cambiado, el primero porque no surge como efecto unilateral de un acto de creación, la conducción porque no se relaciona con algo que la incluye forzosamente, sino más bien con una contingencia que provoca, sin poder evitar que le siga siendo ajena. Igual sucede con el equilibrio, en las esquinas con semáforos y bolos por el aire.

6. Virilio, P. (1997). *Cybermundo ¿una política suicida?* Chile: Dolmen, pp.57-58.

7. Derrida, J. (2003). *Voyous*. Paris: Galilée, p.154.

8. Descartes, R. (1966). *Discours de la méthode*. Paris: Garnier-Flammarion, p.44.