



Casa abierta al tiempo

UNIVERSIDAD AUTONOMA METROPOLITANA IZTAPALAPA

DIVISION DE CIENCIAS SOCIALES Y HUMANIDADES

**DEPARTAMENTO DE ANTROPOLOGÍA
LICENCIATURA EN ANTROPOLOGÍA SOCIAL**

***INTERACCIÓN, CONSTRUCCIÓN DEL ESPACIO SOCIAL Y SEXUALIDAD
EN EL METRO DE LA CIUDAD DE MÉXICO.***

Trabajo terminal

que para acreditar las unidades de enseñanza aprendizaje de

Trabajo de Investigación Etnográfica y Análisis Interpretativo III

y obtener el título de

LICENCIADO EN ANTROPOLOGÍA SOCIAL

presenta

ALFREDO NAVA SÁNCHEZ

Matrícula No. 205330143

Comité de Investigación:

Directora: Dra. Edith Calderón Rivera

Asesores: Dr. Raúl Nieto Calleja
Dra. Yutzil Tania Cadena Pedraza

Ciudad de México.

Abril 2017

RESUMEN

Este texto es un estudio de las interacciones sociales ocurridas en el Metro de la Ciudad de México. Es la combinación de un trabajo de campo de seis meses, y el empleo de una perspectiva analítica fundada en la micro-sociología de Erving Goffman y en la geografía social de Guy Di Meo. Propone que una observación centrada en el cuerpo y sus gestos como medios de comunicación, así como en el uso y transformación del espacio dan cuenta de interacciones en donde la sexualidad y los roles de género son fundamentales. Aunque en principio el Metro es considerado un espacio público, los vínculos que los pasajeros establecen durante sus trayectos lo exhiben como un espacio más complejo, flexible y ambiguo, en donde es posible establecer también relaciones tradicionalmente encasilladas en el ejercicio de lo privado.

INDICE

RESUMEN	i
INTRODUCCIÓN	1
PERSPECTIVA ANALÍTICA	3
EL HORIZONTE	8
EL METRO DE LA CIUDAD DE MÉXICO	13
EL METRO DE LA CIUDAD DE MÉXICO COMO CONTEXTO: SUS REGLAS Y SUS DINÁMICAS	15
PASAJEROS, MUJERES Y HOMBRES EN EL METRO	20
REFLEXIONES FINALES	31
BIBLIOGRAFÍA	34

I. INTRODUCCIÓN

Este trabajo estudia algunas prácticas de sociabilidad ocurridas en dos de las principales líneas del Metro de la ciudad de México, en las líneas dos y tres. El material que se emplea proviene de un trabajo de campo realizado durante más de seis meses en estas líneas. Es producto de la observación, no se realizaron entrevistas ni se afrontó directamente a las personas. Intentando mantener una “situación cotidiana”, se buscó pasar desapercibido en los vagones, andenes y pasillos de las estaciones del Metro. Los “datos” se crearon a partir de la propuesta teórica metodológica de Erving Goffmann, quien entendía la interacción social como una comunicación corporal, integrada de palabras pero particularmente de un conjunto de gestos, fijados según marcos sociales establecidos. La mirada se acomodó para intentar identificar y después registrar en el diario de campo esos gestos.

Partiendo de ello, el análisis de este trabajo se centra con mayor especificidad en las relaciones que se producen alrededor de una motivación sexual, de repulsión o de atracción. Sobre las primeras, el estudio subraya el acoso en una extensión amplia del término, desde las palabras en forma de piropo hasta el acercamiento corporal más ofensivo que un pasajero ejerce sobre otro. En el caso contrario, la mirada se pone en las acciones que dos personas realizan para establecer o intentar establecer un acercamiento. Se trata de gestos de seducción en los que existe un ejercicio de coordinación sustentado en la atracción física y sexual. Un ejemplo ilustrativo de este tipo de interacciones es lo que se conoce popularmente como “metreo”, que es la reunión de hombres homosexuales que ocurre en el último vagón del Metro con la intención de conocer parejas sexuales. Violencia y seducción – incluso erotismo– recorren los andenes y vagones del medio de transporte público más importante de la ciudad de México.

La pregunta que quiero responder es: ¿cuáles son los procesos implicados en este tipo de interacciones?. La respuesta contradice la tradicional subordinación de la sexualidad a un ámbito privado. Por el contrario, las interacciones observadas en el Metro de la Ciudad de México la exponen como un asunto público y presente en las formas de convivencia más cotidiana.

En resumen, el objetivo de este trabajo es estudiar las formas de interacción social en el Metro de la ciudad de México, particularmente las que ocurren durante las horas de mayor afluencia –cuando andenes y vagones están saturados de gente– y que generalmente se identifican con un contenido sexual. No obstante, este no es un estudio solo sobre la sexualidad en el Metro, pues no se estudia como fenómeno en sí mismo sino como una forma de interacción social que también ocurre en el transporte público. Tampoco es un trabajo que pretenda indagar en el origen de esas interacciones y que busque con ello descubrir las medidas adecuadas que deben tomarse para evitar el abuso y la violencia sexual en los vagones. Se trata, más bien, de un estudio de las situaciones que ahí ocurren y de cómo se desenvuelven, de manera específica en las horas de mayor afluencia en dos de las líneas más importantes y concurridas del Metro de la ciudad de México.

II. PERSPECTIVA ANALÍTICA

A este planteamiento subyace una perspectiva analítica que se apoya fundamentalmente en los trabajos y conceptos de la microsociología y la geografía cultural. En particular se ha tomado como punto convergente de estos planteamientos el papel que juega el cuerpo como soporte de la comunicación humana, más allá de su capacidad verbal. La palabra no es el medio de comunicación exclusivo del ser humano, de hecho en las interacciones sociales más básicas y públicas ni siquiera interviene, son las disposiciones y acciones corporales las que permiten un entendimiento entre las personas. Pero no lo hacen como sustitutos de un lenguaje verbal sino como parte de un sistema en el que deben incluirse otros modos de comunicación –gestos, miradas, mímica o el espacio entre personas–, insertos en un contexto de interacción determinado. Rescatando uno de los presupuestos básicos de la microsociología –de Erving Goffman a Randall Collins–, la comunicación es un proceso social permanente. (Joseph, 2002:30)¹

Este proceso de comunicación conlleva el intercambio de información y por tanto de conocimiento que se transmite e incorpora en y por la convivencia social. Las tareas más básicas como caminar, comer, bañarse, o aún otras como llorar, enamorarse u odiar conllevan un aprendizaje. Por supuesto que no del tipo que implica el saber formal, el que se imparte en las escuelas, por ejemplo, sobre matemáticas, gramática o química. Se trata de un conocimiento distinto, perdurable en los cuerpos pero igualmente social y contingente. En esta instrucción las palabras sobran, nadie se toma explícitamente la tarea de enseñar a comer o caminar, mucho menos a avergonzarse o a entristecerse. La ciencia social ha estudiado esto desde las “técnicas del cuerpo” de Marcel Mauss (Mauss, 366: 2010),

¹ En este sentido Isaac Joseph habla de una “etnografía de la comunicación”.

pasando por el conocimiento inconsciente en la vida cotidiana de Berger y Luckmann (Berger y Luckmann: 2003) hasta el “sentido práctico” de Pierre Bourdieu. (Bourdieu: 2007) Estos estudios han tomado en serio la condición inconsciente, corporal o, podría decirse, informal, del conocimiento que fundamenta la socialización de las personas.

Este conocimiento y su comunicación tienen como campo y agente de instrucción las interacciones sociales y sus situaciones. Todo comportamiento personal e interpersonal está sustentado en una serie de códigos –síntesis del conocimiento adquirido a su vez por la socialización– que comunican e instruyen sobre las dinámicas sociales, sus significados, sus personajes y sus contextos espaciales. (Winkin, 22:2008). Manejarse en el ámbito público, concretamente en un medio urbano, en donde la contingencia y al ambigüedad de los encuentros es la norma, implica conocimientos particulares sobre el tipo de códigos que se comparten en él.

Partiendo de lo anterior, en este trabajo se toman como puntos de referencia para el análisis los modos de comunicación no verbales identificados entre los pasajeros del Metro de la ciudad de México: gestos, miradas y de manera fundamental, el espacio interpersonal, lo que Edward T. Hall definió como proxemica. Sin perder de vista, evidentemente, la cuestión del contexto, cuya definición en este caso se apoya en los planteamientos del geógrafo cultural Guy Di Meo.

Acerca del papel que juega el espacio en las interacciones cara a cara, y en la reproducción del mundo social, resulta relevante el planteamiento de Di Méo sobre el cuerpo como “punto focal” de la geografía social. (Di Meo, 2010) Partiendo de la definición de ésta como el estudio de las relaciones que los seres humanos establecen con el espacio geográfico, el cuerpo constituiría, según Di Méo, la “interfaz activa” de todo “proceso y sistema espacial”. En tanto que producto y medio indispensable de toda producción social, el cuerpo representaría el punto de articulación de los elementos subjetivos y objetivos que

constituyen la realidad social. Di Méo propone una visión dialéctica, recursiva y procesual del cuerpo como entidad que es sujeto y objeto al mismo tiempo y cuyo rasgo esencial es la conciliación de tres formas: subjetiva, social y espacial. Sobre esta última hay que retomar la formulación de Di Méo acerca de que, en tanto que espacio y cuerpo remiten a una co-construcción de la realidad social, puede hablarse, por un lado, de la “espacialización” del cuerpo como de la “corporización” del espacio. Para desarrollar el presente apartado interesa, particularmente, retomar este último aspecto, así como el concepto de contexto y su relación con la corporización del espacio.

Siguiendo estas coordenadas, el contexto se definiría como las orientaciones que el espacio impone a los desplazamientos del cuerpo. Las maneras en las que el espacio sugiere y orienta diversas experiencias corporales. Pensando en Merleau-Ponty, quien afirmaba que el cuerpo constituía el punto de referencia de la experiencia del mundo, es a través de éste que el espacio se aprehende y moldea, pero es precisamente por ello que influye igualmente en las formas en las que el cuerpo se adapta y, en ocasiones, intenta superar los contornos y obstáculos que implica. En consonancia con esto, Michel de Certeau propone hablar de las “artes de hacer”: “tácticas populares” por las que un lugar –su sentido y sus reglas, según una imposición desde “arriba”– se transforma en otra cosa. “El orden efectivo de las cosas –dice Michel de Certeau– es justamente lo que las tácticas ‘populares’ aprovechan para sus propios fines, sin ilusiones de que vaya a cambiar de pronto.” (Certeau, 2000:33)

En síntesis, las configuraciones socioculturales del espacio conllevan ciertas adaptaciones –que no determinaciones—corporales. Di Méo ilustra esta correlación con trabajos que han indagado en el tema urbano del andar y la calle. A partir de ellos concluye: “La configuración, el contenido, la atmósfera y la forma de las calles instauran un marco de acción para los ciudadanos. En un compromiso del cuerpo con el espacio, sugiere trayectos y

establece límites a sus caminos. Este marco o (mejor) contexto de los lugares insta una suerte de libertad vigilada de los cuerpos y las vivencias individuales.” (Di Méo, 75: 2010).

Referente a los modos de comunicación no verbales y los comportamientos de los pasajeros del Metro, mi estudio se fundamenta en los planteamientos de Erving Goffman sobre las interacciones sociales. En específico se concentra en asumir el análisis de éstas como el conjunto de relaciones entre los presupuestos de las personas sobre sí y los demás –, y los medios en los que esos presupuestos se concretan de diversa forma según situaciones particulares. Se trata de conocimientos incorporados, actualizados en la interacción y no necesariamente conscientes, que indican las formas de comportamiento y su expresión de acuerdo a una serie de condiciones del medio. Esos conocimientos conforman las interacciones, así como un campo, más o menos acotado, de comportamientos posibles. Goffman los describía como un tipo de *savoir-faire* que permitirían, siguiendo los esquemas de cada sociedad y cultura, reproducir las condiciones elementales de convivencia social. Según las circunstancias, cada miembro de la sociedad entiende el papel que debe desempeñar, él y los demás, por lo que existe un esfuerzo de ambas partes por adecuarse a esas expectativas compartidas. Goffman llama a este proceso *face-work*, y al esfuerzo de las personas por desempeñar adecuadamente las expectativas propias y las que esperan los demás: *face-saving*. Con esto refiere los comportamientos por los que busca cumplirse con las reglas de interacción social establecidas, y evitar con ello las consecuencias que implica infringirlas, que se traducen en una serie de sentimientos “negativos”, particularmente vergüenza e inseguridad. Por supuesto, seguirlas “correctamente” conlleva otros: seguridad, orgullo, etc. (Goffman, 1982: 5-11) En el campo de la antropología de las emociones podría argumentarse que los comportamientos no pueden separarse de las emociones, igualmente, adecuadas a cada situación. Existe una prescripción de las emociones socialmente aceptadas paralela a la de los comportamientos, particularmente en el entendido de que

ambos son expresiones de un conocimiento corporal compartido. (Calderon, 2012)

Finalmente, a propósito del uso del concepto de rol en el análisis social, Erving Goffman mencionaba que los primeros científicos sociales que emplearon metódicamente esta herramienta analítica, entre ellos Ralph Linton, con quien se identifica su surgimiento, pasaron por alto la distinción entre el carácter normativo de los roles y su cualidad performativa. Según Goffman, se acostumbraba emplear el término para referir respuestas típicas de las personas ante situaciones particulares. En otras palabras, el concepto buscaba sintetizar una serie de características de un individuo que se suponían dentro de un conjunto más amplio de clasificación social. En términos de un análisis “micro”, la contribución de Goffman fue distinguir entre este carácter típico del rol social y uno performativo, centrado específicamente en las acciones de un individuo en situaciones determinadas. La diferencia fundamental está en separar lo que pertenece a los presupuestos de un rol –actitudes, protocolos, formas de pensar-- y aquello que en la práctica hacen las personas. (Goffman, 2013: 92-94) Para la investigación social, siguiendo al sociólogo canadiense, no bastaría con asumir los presupuestos que identificarían *a priori* un rol social, por ejemplo, un médico a partir de lo que socialmente se dice que es un médico, en el que se podría incluir la forma de vestir y una serie de actividades. Para saber qué es un médico es indispensable saber qué hace un médico. Medir sus movimientos ahí en donde está socialmente obligado a actuar como tal. Puede distinguirse en este planteamiento la importancia del escenario en las formas que cobra la acción en la identificación de los roles sociales. En otro lugar, Goffman desarrolló con mayor detalle el tema de los espacios en la expresión de roles sociales. (Goffman, 2006) En nuestro caso, es importante la valoración, como se dijo arriba, del contexto –en el sentido espacial expuesto—y sus constricciones corporales, que tienen que ver con el rol típico de los pasajeros; de la misma manera que el rol performativo de los individuos.

III. EL HORIZONTE

En los últimos años el Sistema de Transporte Colectivo –nombre oficial del Metro en la Ciudad de México– se ha convertido en un tema de constante discusión pública por varios motivos. Uno de los que mayor atención ha recibido por parte del gobierno de la ciudad es el del abuso sexual. En la última década ha implementado una serie de medidas para evitar la violencia sexual en este contexto, particularmente de hombres hacía mujeres. En 2008 creó el programa *Viajemos Seguras en el Transporte Público de la Ciudad de México*, cuyos objetivos son “prevenir, atender y sancionar la violencia sexual cometida contra las mujeres que viajan en el transporte público y concesionado de la Ciudad de México.”² Para alcanzarlos el gobierno capitalino ha tomado básicamente dos acciones, separar a hombres y mujeres en el transporte y perseguir judicialmente las agresiones. El Metro y Metrobús tienen vagones destinados exclusivamente para mujeres, niños y ancianos, mientras que en diversas rutas de autobuses existen vehículos para uso particular de las mujeres. En las estaciones del Metro con mayor afluencia se han instalado módulos de “atención y denuncia”, Ministerios Públicos, en donde las mujeres pueden denunciar acosos o agresiones sexuales y recibir ayuda psicológica.

A pesar de todo esto, al día de hoy las autoridades aceptan que estas medidas no han logrado disminuir las denuncias por violencia sexual en el transporte. En una entrevista para un semanario nacional, la directora del organismo encargado del programa *Viajemos Seguras* mencionó que en 2012 habían aumentado en relación con las del año anterior. En

² Para ahondar más en los lineamientos y metas del programa puede consultarse: http://www.inmujeres.df.gob.mx/wb/inmujeres/programa_viajemos_seguras_en_el_transporte_publico

2010 la Procuraduría del Distrito Federal registró 160 denuncias, en 2011 132. Pero este decremento no perduró, al año siguiente la denuncias aumentaron a 182. (Proceso, 2013) Sin entrar en explicaciones sobre este aumento notable, y aceptando que las cifras serían distintas si se tomara en cuenta las agresiones no denunciadas, la funcionara dedicó el resto de la entrevista a mostrar los avances del programa. Su consideración sobre esos “avances” resulta importante para entender lo que significa para la autoridad este problema. No hay duda, que para el gobierno de la ciudad éste se circunscribe a los alcances de la atención y protección de las víctimas. En la práctica, el gobierno asume que difícilmente pueden evitarse las relaciones violentas y, por tanto, se concentra en prevenir y atender sus consecuencias.

Pero el problema y el tipo de medidas que se plantean para resolverlo no son particulares de la ciudad de México. En Tokio el tema del abuso sexual en el transporte público se discute desde hace casi un siglo. De hecho fue ahí en donde por primera vez se implementaron los vagones exclusivos para mujeres. En Nueva York se ha convertido en un tema de actualidad política, toda vez que el ahora alcalde de la ciudad, Bill di Blasio, incluyó entre sus compromisos de campaña dirigidos a las mujeres, alentar programas de información para prevenir las agresiones sexuales en las calles, así como realizar las gestiones necesarias en materia legislativa para definir lo que popularmente se conoce como “subway grindig” como un delito que se castigue con cárcel. En los mismos Estados Unidos, la organización *Stop street harassment* tiene como tarea informar y combatir la violencia sexual en los espacios públicos. Sigue como consigna denunciar que no hay bromas o juguetes inofensivos en los piropos callejeros, y por el contrario representan una expresión cotidiana de la desigualdad de género. Definen este tipo expresiones como una violación a los derechos humanos. De esto derivan sus dos principales acciones: documentar e instrumentar estrategias para detener el abuso y la violencia sexual ocurridos en la vía

pública, particularmente en contra de las mujeres.³

La mayoría de los gobiernos coinciden en tratar el problema de las agresiones sexuales en la vía pública, y de manera particular en el transporte, con la separación de hombres y mujeres. Pero la segregación es sobre todo una acción preventiva que confirma la imposibilidad de una convivencia exenta de violencia entre hombres y mujeres. Con ello la autoridad reproduce el presupuesto de que los hombres son incontinentes sexuales por “naturaleza” y que suelen ser violentos con las mujeres al tratar de satisfacer sus deseos. Las mujeres, por su parte, son débiles y víctimas potenciales de aquellos. Ante esta certeza evidente para la autoridad, parece no existir la posibilidad de una convivencia armónica de ambos, por lo que la separación resulta la única opción viable para resolver un problema cuyo origen está en la “naturaleza”. En tiempos de una lucha por la equidad de género y de un activismo feminista que ha logrado que algunas de sus demandas sean incluidas en la agenda de los gobiernos, paradójicamente éstos las transforman en políticas públicas que reproducen la hegemonía patriarcal y los prejuicios que aquellos movimientos cuestionan.⁴

Desde otra perspectiva, las relaciones en espacios públicos de hombres y mujeres rebasan los contornos del esencialismo y expresan una flexibilidad y diversidad evidentes, particularmente en situaciones que están marcadas por la seducción y la atracción física. Bajo estos impulsos, algunas personas que utilizan el Metro de la Ciudad de México no solo se relacionan mediante la violencia. Las aglomeraciones en hora punta no significan una condición propicia únicamente para acosos y agresiones, es también una situación favorable para interacciones orientadas también por el deseo sexual pero de manera consensuada. Un

³ <http://www.stopstreetharassment.org/about/>

⁴ Un inmejorable resumen del curso por el que se instauró la categoría de género para el análisis social, sus problemas y matices se encuentra en el artículo fundador de Marta Lamas, “La antropología feminista y la categoría de género” en *Cuerpo: diferencia sexual y género*, México, Taurus, 2002.

ejemplo son las prácticas seductoras o eróticas⁵ que se establecen entre pasajeros. Los marcos que orientan estas interacciones permiten un contacto momentáneo, efímero, que pocas veces rebasa los límites de un intercambio de gestos y miradas.

Contrario al tema de la violencia, este otro apenas si se trata públicamente. Suele ser lugar común en películas y anécdotas en notas de prensa. A finales del año 2013, diferentes diarios en Europa y América dieron espacio al proyecto del Metro de Praga que destinaba vagones “exclusivos para solteros” que sirvieran de espacio para buscar pareja. Dotándolo de un sentido más cotidiano y menos utilitario, como podría pensarse de un medio de transporte, la administración del transporte praguense –según la nota de prensa– buscaba incentivar entre los jóvenes el uso del transporte público. (EFE/EI Universal, 2013)

Una expresión cercana a ésta mucho más elaborada por sus espacios y “códigos” de relación es el “metreo”. (Elizalde:2010) Parte de la población capitalina identifica con este nombre a un conjunto de prácticas ocurridas en el último vagón del tren en donde hombres homosexuales, prácticamente en silencio⁶ y privilegiando una serie de gestos, delimitan un espacio exclusivo para el flirteo. Según algunos pasajeros estas prácticas se realizan desde hace algunos cuantos años en las líneas más transitadas del Metro. Un ejemplo del grado de repercusión que el tema alcanzó en la vida cotidiana del Metro fueron los cierres nocturnos de vagones impuestos por el gobierno de la ciudad en 2011. El gobierno negó que los cierres tuvieran un vínculo directo con el “metreo”. Una nota de prensa expresaba textualmente: “El Director de Medios del STC Metro, Francisco de Souza, negó que la decisión sea con el fin de evitar los actos sexuales que, presuntamente, llevaban a cabo algunas parejas de hombres con mujeres, pero *sobre todo de hombres con hombres*, dentro de estos vagones.”

⁵ Se utiliza la palabra en su acepción de adjetivo que califica a una acción como relativa “al amor sensual” o que “excita el apetito sexual”. DRAE.

⁶ José Antonio Langarita Adiego analiza una práctica similar, también de ligue homosexual, en el espacio público de Barcelona.

(Espinosa, 2011) Por el contrario, aseguraba que los cierres se debían a que la escasa presencia de pasajeros después de las 23 horas podía propiciar asaltos u otro tipo de delitos. La medida duró solo algunos cuantos meses. Claramente el *metreo* era más que una anécdota curiosa o parte del folklore del transporte de la capital mexicana. “Metrear” es un neologismo extendido entre la comunidad gay que pretende describir una manera particular de “ligar”, de hallar una aventura sexual, y no necesariamente una relación duradera ni seria.

Por otra parte, hablar del *metreo* y de otras tantas formas eróticas de vincularse en el espacio público involucra un cuestionamiento a la moral y a las reglas culturales sobre el ejercicio “adecuado” de la sexualidad. Una de esas reglas, tal vez la más importantes, es que la sexualidad es un asunto rigurosamente privado y entre conocidos. El coqueteo o las relaciones sexuales explícitas en vagones y en andenes del Metro rompen el sentido común sobre la sexualidad, pero también ilustran la diversidad de expresiones que ésta puede cobrar en situaciones particulares, en donde se originan espacios y prácticas “excepcionales” o simplemente permiten rebasar las fronteras impuestas social y culturalmente al cuerpo y a las maneras en las que puede satisfacerse el deseo sexual.⁷ Cuando se trastocan esos límites las reglas se transforman. Los contextos cambian.

⁷ Más adelante se tratan ejemplos de estas formas eróticas que ocurren en el Metro.

IV. EL METRO DE LA CIUDAD DE MÉXICO

Por la distancia que abarca y los puntos que conecta –tanto al interior como al exterior de la ciudad–, pero sobre todo por el número de personas que traslada, el metro es el principal medio de transporte público de la capital de México. Según su administración, durante los meses de julio a septiembre de 2013 la afluencia total en sus doce líneas fue de 430,282,311.⁸ En un desglose línea por línea, las tres primeras cubren casi la mitad de dicha afluencia.

Las líneas uno, dos y tres son las más antiguas y las más largas de la red. Sus rutas alcanzan los cuatro puntos cardinales de la ciudad, conectando sitios que en su momento representaron los límites de la misma.⁹ Estas rutas se han convertido en el núcleo interior de movilidad de personas más importante de la capital mexicana. Evidentemente, siguiendo un fundamento cuantitativo, pero también desde uno cualitativo, si se consideran los estratos sociales que componen las cifras.

Un número importante de ciudadanos, no sólo de niveles sociales altos, tienen en el automóvil su principal forma de movilidad, sin embargo, es posible identificar en los andenes de las líneas uno, dos y tres un gradiente social que representa la mayoría de la población capitalina. Algo que también puede identificarse si se toman en cuenta esas mismas clasificaciones pero considerando la escala social de los lugares que relacionan. Al final se encontraría que, además de conjuntar la mayor afluencia de pasajeros del sistema de transporte, éstas concentran, de manera representativa, casi la totalidad de perfiles sociales identificables en la ciudad de México. Tal representatividad permite tener una muestra

⁸ <http://www.metro.df.gob.mx/operacion/afluencia.html>

⁹ De hecho las terminales Pantitlán de la línea uno y Cuatro Caminos de la línea dos se encuentran en la frontera con el Estado de México.

confiable de las formas de interacción social de la población capitalina, particularmente en las situaciones cara a cara, condicionadas por los tiempos y los espacios del Metro.

V. EL METRO DE LA CIUDAD DE MÉXICO COMO CONTEXTO: SUS REGLAS Y SUS DINÁMICAS

En el Metro de la ciudad de México se presentan una serie de características que comparten casi todas las estaciones que lo componen. No hay duda de la intención de tal uniformidad en términos de los espacios por los que la arquitectura de esas estaciones “encaminan” al pasajero. Pero en esto habría que detenerse, porque algo que escapó a los que originalmente pensaron y concretaron estos espacios fueron los cientos de puestos ambulantes, de venta de comida o de múltiples mercancías, que intervienen ostensiblemente en la caracterización espacial del Metro y que encauzan igualmente las maneras en las que los pasajeros lo experimentan. Esto resulta más evidente en las estaciones terminales y en las de transbordo con mayor número de afluencia.

En la estación Universidad de la línea tres es casi imposible evitar los puestos de periódicos, comida, regalos, papelería, discos compactos y ropa que preceden a las taquillas y los andenes. Con los “obstáculos” de esta estación pasa lo mismo que con los de las otras, en la práctica son una extensión de los pasillos del Metro, pero con la particularidad de que aquí se privilegia la exposición de las mercancías en detrimento de la circulación de personas. El pasajero es un comprador o comensal en potencia gracias a la disposición espacial de los puestos que los ofrece como destinos posibles.

Antes de pasar al factor contextual más importante de este trabajo –andenes y vagones– no podría pasarse por alto el del tiempo; que forma parte del contexto en tanto origina una serie de condiciones espaciales precisas. A primera vista, esto parecería romper con las consideraciones del espacio arriba mencionadas, no obstante, el ordenamiento social del tiempo influye notablemente en los usos del espacio. Por ejemplo, los horarios laborales

llevan a las personas a una configuración determinada de éste. En el caso del Metro de México esto es notable en las líneas de mayor afluencia. En la tres, dirección Indios Verdes – Universidad, durante los días laborales, entre las siete y las nueve de la mañana, si uno aborda el Metro en una estación posterior a la terminal es imposible encontrar los vagones vacíos. Después de la estación Centro Médico la afluencia es menor pero no lo suficiente para encontrar un asiento disponible. Los usuarios cotidianos lo saben y asumen los apretujones y las dificultades para entrar y salir del vagón.

A su regreso la situación no cambia mucho. Desde las cinco de la tarde hasta las nueve de la noche, en dirección Universidad – Indios Verdes, ingresar a los vagones significa una espera de varios minutos en la terminal. Para estas personas la vivencia del espacio es muy distinta comparada con la que tienen los que viajan en otros horarios. El viaje es diferente porque la disposición espacial que se ofrece implica estrategias específicas para realizar el viaje, y tal disposición está relacionada sustancialmente con la organización del tiempo laboral en la ciudad.

A éste responden los tres horarios del Metro de la ciudad de México, que se distinguen entre sí por las horas de apertura, puesto que la de cierre es siempre a las doce la noche. En días laborales se abre a las cinco de la mañana, los sábados a las seis y los domingos y días festivos a las siete. Como en muchas otras ciudades, en el Metro de México existen horas “pico”, momentos en los que la afluencia en las estaciones llega al máximo. En gran parte de las líneas éstos ocurren entre las 6.30 y las 10.30 de la mañana, aunque según una nota de prensa de 2012, en algunas líneas como la dos apenas si se percibe la diferencia entre las hora pico y las de menor afluencia. En una entrevista, el entonces director del Metro mencionaba que en esa línea las “hora pico” prácticamente habían desaparecido, ya que la demanda del servicio superaba el “millón de viajes”, algo parecido a lo que sucedía en la línea uno y tres.

Finalmente, el contexto de los andenes es una línea paralela al tren, diseñada para facilitar la entrada y salida de los pasajeros. En la mayoría de las estaciones los pasillos que dan entrada a los andenes se encuentran al centro, para que de aquí los pasajeros se distribuyan a lo largo del convoy, aunque existen casos en donde, obedeciendo a las condiciones de la superficie, este modelo se modificó. Eso ocurrió en la estación Viveros de la línea tres, en donde las entradas y salidas se encuentran en uno de los extremos de los andenes. En otras existen pasillos cerca del final del andén que pretenden facilitar la entrada y la salida, pues conectan directamente con las entradas y salidas del centro. En algunos casos los pasillos se sitúan a la par de los andenes para evitar su saturación, idealmente uno serviría de entrada y otro de salida, pero difícilmente sucede pues la gente suele ignorar este orden.

Según los horarios, la administración del Metro ha optado por modificar el contexto de los andenes. De nuevo, podemos comprobar de qué forma la periodización social del trabajo influye en la vivencia de los espacios públicos, aunque esta vez ocurre como un recurso de la autoridad para mantener un orden espacial determinado. En las estaciones de mayor afluencia, durante las horas punta, policías conducen la entrada y salida de los pasajeros, modificando por completo el orden “normal” de los espacios. Por las mañanas, en la terminal Indios Verdes de la línea tres la transformación es evidente. En dirección a Universidad, desde la calle se destina un pasillo exclusivo para entrar y uno para salir, además de dividir el de la entrada en un paso para mujeres y otro para hombres. Los recorridos cotidianos de entradas y salidas se transforman para mantener este orden hasta los andenes. Si así lo deciden, hombres y mujeres no se encontrarán jamás en su viaje.

Por último, la disposición espacial de los vagones del Metro de la ciudad de México varía de una línea a otra. Los de la línea dos son prácticamente nuevos, tienen un pasillo que permite atravesar todos los vagones sin salir de ellos. Los asientos se encuentran a los

costados, debajo de las ventanas, de manera que los que viajan sentados miran directamente a sus compañeros de viaje. En el resto de las líneas la disposición espacial se caracteriza también por un pasillo central, pero flanqueado por un acomodo muy distinto de los asientos. Un vagón tiene al principio y al final un asiento a los acostados, y después de las puertas se acomodan cuatro “juegos” de tres asientos. Cada uno de ellos tiene dos asientos contiguos y uno en frente. Dos personas pueden acomodarse juntas sin tener que mirar directamente a otra, cuya orientación estará dirigida al que viaja en el mismo lugar pero en el otro extremo. No obstante, si esta tercera persona no es un desconocido puede compartir fácilmente con las otras una charla. Un par de los asientos contiguos mira hacia atrás y otro al frente. Generalmente, los asientos individuales están reservados para mujeres embarazadas, adultos mayores y discapacitados. La experiencia espacial en estos vagones es diferente a los que tienen los asientos en los extremos, en los que, a pesar de la contigüidad de las personas y la orientación hacia los pasajeros de enfrente, resulta más difícil establecer algún tipo de contacto, visual o corporal. La amplitud del pasillo central y la barrera social que implica observar explícitamente al de a lado impiden el contacto personal. Lo que no ocurre en los vagones de las otras líneas, en donde la disposición de los asientos privilegia el contacto, por lo menos visual, entre los que van sentados, permitiéndoles al mismo tiempo observar más fácilmente a los que entran y van parados. En los vagones de estas líneas las aglomeraciones son más constantes y es donde generalmente se practica el “metreo”.



VI. PASAJEROS, MUJERES Y HOMBRES EN EL METRO

El contexto del Metro de la ciudad de México es el del *lugar* de los pasajeros. Todo está diseñado para orientarlos y conducirlos pues tal es el rol típico que supone los límites físicos del espacio. No obstante esto ocurre sólo en términos normativos porque en el día a día, y de manera particular en las horas de más afluencia, el contexto y los roles performativos tienen un carácter que se ajusta típicamente a los de género. En este sentido conviene regresar a los ejemplos antes mencionados sobre las estaciones en donde el espacio se transforma para dividirlo entre el que concierne a hombres y el que corresponde a mujeres, lo que implica dejar de lado una identificación del pasajero en general. Estas particularidades se asumen por todos los participantes del viaje en Metro, según las circunstancias, implícita e explícitamente, pero siempre ajustándose a consideraciones sobre los roles de género y los rasgos que los caracterizan, incluidos los del comportamiento sexual. Éstos son tangibles por un conjunto de expresiones corporales, de gestos, miradas, modos de caminar y estar que en términos de valores distinguen dos tipos de personas. Por un lado las pasivas, débiles, vulnerables, por otro, las activas, fuertes y agresivas. Pero esto no significa que tales expresiones remitan obligatoriamente a las relaciones de género en todas las situaciones posibles.

En otras relaciones por ejemplo, laborales, dichos roles adoptan expresiones distintas, según se enfrentan a un contexto espacial con orientaciones distintas y a una serie de relaciones personales con diferentes niveles. Aquí no se habla de personas desconocidas, y un conjunto de jerarquías marcan de manera importante las expresiones corporales propias de la interacción. Los gestos de dos compañeros de trabajo –hombre y mujer– no son los de dos extraños en un vagón de Metro. En un contexto similar, tampoco lo son la de un

subordinado con su jefa. Un mismo tipo de expresión corporal puede corresponder a distintos roles. Los movimientos de un padre para vigilar y proteger a su hijo en un centro comercial, por ejemplo, estarían muy cercanos a los identificados en el Metro cuando uno hombre intenta proteger a su novia de otros hombres y, por ningún motivo, tendrían relación con los roles de género.

En el Metro el camino que va de la calle a los andenes puede ser un ejercicio arduo, pues no se trata, como se mencionó antes, de seguir solo las orientaciones que el contexto de la arquitectura de las estaciones impone, es igualmente necesario integrar el ambulante, las deficiencias propias de las instalaciones y un número nunca determinado de contingencias. Hasta aquí los movimientos implicados para abordar los vagones son generalizados. La gente procede de la misma forma.

Pero la situación es diferente dentro del vagón, aquí las formas de expresarse, de *usar* el espacio y convertirlo en *territorio* son otras, e involucran una distinción de los pasajeros según lo señalado antes. En el abordaje y “acomodo” los comportamientos responden a estrategias encaminadas a mantener la distancia “prudente” con el extraño. (Hall, 2001) Podría hablarse de comunicaciones corporales mediante las que de hecho se construye una distancia y, por tanto, un espacio culturalmente prescrito para estas situaciones.¹⁰ A primera vista esto refiere el proceder general de todos los pasajeros en el vagón, pero en el detalle existen ejercicios corporales que resultan pertinentes solo para mujeres y otros solo para hombres. Esto particularmente en las horas pico, cuando hay gran cantidad de gente y los vagones van atestados.

Los gestos generalizados pertenecen al conjunto de esquemas dispuestos para las

¹⁰ Sobre el sentido de la categoría extraño que utilizó en este trabajo Olga Sabido Ramos tiene una definición muy pertinente: “A la pregunta que ¿qué es un extraño? Puede responderse, no es una persona sino una forma social, una *forma de ser con otros*. En este caso, extraño no es un estado sino un acontecimiento en el que intervienen las personas y las pautas interpretativas instaladas en el cuerpo.” Las cursivas son de la autora. P. 177.

situaciones en donde la interacción se rige según el desconocimiento mutuo de las personas, adecuado en un ámbito público urbano, en donde el anonimato estructura las relaciones sociales inmediatas.¹¹ Expresiones gestuales similares pueden identificarse, por ejemplo, en elevadores, en otros transportes, en los pasillos de teatros y cines, en salas de espera y en muchas otras situaciones que exigen mantener las distancias espaciales en la convivencia con extraños.

Una imagen que sintetiza este comportamiento puede hallarse por las mañanas en la estación Indios Verdes de la línea tres, dirección Universidad. Durante estas horas la estación está llena y el orden en la entrada, procurado por personal policiaco, distingue hombres y mujeres. A excepción de los tres primeros vagones, los restantes van ocupados en su mayoría por hombres. Los andenes permanecen llenos por varias horas y los pasajeros tratan de *ganar un espacio* en donde, *calculan*, pueden “quedar” las entradas del convoy cuando se detenga por completo en la estación. La prisa es por ganar un asiento y, cuando el objetivo no se alcanza, por encontrar un lugar “adecuado”, generalmente cerca de las puertas, ya sea las que van abiertas en el trayecto o las que permanecen cerradas. Es común observar en los vagones de todas las líneas que mientras alrededor de las puertas hay aglomeraciones, en los pasillos queda espacio libre. En la mayoría de casos, la gente planea su viaje considerando el momento en que abandonara el vagón, incluso si eso ocurrirá varias estaciones adelante.

Una vez dentro, y durante el viaje, las prescripciones socioculturales advierten mantener la distancia con la persona desconocida, lo que ocurre efectivamente entre la

¹¹ De nuevo, Olga Sabido: “La forma *extraño* es una relación social que encuadra a las personas bajo esta *condición*. En este sentido, el extraño es una construcción en la medida en que con ello se enfatiza que el algo arbitrario, pues no está contenido en ninguna realidad sino más bien depende de posiciones que lo constituyen como tal. *Son determinado tipo de relaciones sociales las que colocan a las personas o en ocasiones a los grupos, en una situación de extrañamiento.*” Las cursivas son de la autora. P. 179

aglomeración y los apretones según diversas estrategias que intentan cumplir con las expectativas de las interacciones públicas. Las expresiones corporales son muy precisas en estas situaciones. Las primeras comunican a los demás la fatalidad del contacto físico y la convicción de que a pesar de ello se respeta la individualidad del acompañante imprevisto. Con la intención de mostrar explícitamente que no se quiere tocar al compañero de viaje, los brazos y las manos se tratan de exhibir, en las varias formas de sostenerse o sujetar algún objeto. Manos y brazos son importantes en la comunicación social, pues en el Metro una mano escondida puede perpetrar un robo o un roce no permitido.

Por otra parte, para las personas que ocupan los asientos, lo más recurrente es el ensimismamiento que permite sus lugares, lo que no significa evadirse completamente del entorno. (Aguilar, 2013: 98) En la interacción social nunca se está solo, aun y cuando se intente hacerlo. Joseph citado en Goffman, año, p.47) Por el contrario, se trata de un ejercicio que considera de manera particular la obligación de “aparentar” no preocuparse por lo que ocurre alrededor, y que en el dormir o internarse en la pantalla de un celular encuentra la mejor forma de cumplirla, lo cual cobra sentido siempre en la presencia de otras personas.

El reto es para aquellos que van parados y aglomerados en los pasillos y las salidas del vagón. Para los primeros, lo más sencillo es recargarse completamente sobre el pasamanos y mirar por las ventanas o perder la vista en las actividades de los que van sentados. Para los otros, lo más recurrente es ofrecer la espalda o acomodarse de tal manera que el pecho no coincida con el de los pasajeros más inmediatos. Pero cuando esto no es posible, porque simplemente la aglomeración no lo permite, la expresión más efectiva para producir la distancia es la mirada¹². El tema merecería un espacio más amplio sobre las

¹² “El hombre –menciona Isaac Joseph– es un ser de locomoción al que los encuentros y las experiencias de copresencia transforman en un enorme ojo. La ciudad instaaura el privilegio

formas en las que la interacción social permite construir distancia o “tocar”. Más adelante se volverá a ello.

Después de Indios Verdes, el recorrido del Metro en las siguientes tres estaciones es exterior. Los pasajeros, apretados en las entradas y en los pasillos, mantienen la proxémia buscando las ventanas para distanciarse de la persona más cercana, a veces tanto que en ocasiones resulta bastante complicado mover la mirada sin caer en la del compañero de viaje. En una ocasión pude ser testigo de esta situación. El tren había dejado la terminal y se encontraba repleto, de hecho, la capacidad de movimiento de los pasajeros había prácticamente colapsado. Un hombre de alrededor de sesenta años había quedado de frente a otro más joven, sus rostros se encontraban fácilmente pues eran casi de la misma altura. El más viejo buscó de inmediato la ventana detrás del rostro del otro, pero cuando el convoy ingresó al túnel sus estrategias para *evitar el contacto* y no importunar a su compañero de viaje variaron entre observar la oscuridad que ahora aparecía en la ventana, los ventiladores del techo del vagón y los anuncios arriba de la puerta. Por fin, en la estación Hidalgo, encontró el momento adecuado para moverse y romper con la situación. La mirada es el medio predominante para construir espacio y mantener la distancia. Sus expresiones pueden ser muy variadas, no obstante, permanece el criterio esencial del gesto en términos de los implícitos de las reglas de interacción social: no encontrar la mirada del otro y, menos todavía, mantenerla.

En un repaso general de las interacciones en el Metro puede comprobarse el predominio de los ejercicios corporales que sostienen los principios culturales de la interacción en sí misma, de aquello que hace posible un “orden público” en la convivencia

de sociológico de la vista (lo que se hace) sobre el oído (lo que se cuenta), pero al conjugar la diversidad y lo accesible, la ciudad afecta lo visible con un coeficiente de indeterminación y de alarma.” (2000: 21)

entre desconocidos.(Joseph, 2002: 104)¹³ Se trata de un cuidado de sí mismo, pero sobre todo del otro en situaciones en donde tal orden parece ponerse en riesgo. Se cuida por tanto de una frontera que da integridad a la comunidad social, aunque los ejercicios corporales empleados no se ajusten a los que generalmente se suelen emplear para ello. Existen, además de las comunicaciones corporales mencionadas, esquemas distribuidos según roles de género. Nuevamente, se trata de disposiciones culturalmente establecidas sobre la interacción social pública, pero con énfasis en lo que corresponde para mantener la lógica de ésta.

Como se mencionó antes, en el día a día del Metro hay principalmente *hombres y mujeres* sus expresiones sexuales son socialmente autorizadas o censuradas, ya sea por la moral, las reglas de “urbanidad” o los derechos de las personas a la intimidad. Volvemos al tema de la frontera, pero esta vez no únicamente referida al respeto de la individualidad, si no también al respeto de los espacios destinados socialmente para el ejercicio de la sexualidad. Esto expresa a la perfección el concepto de lo urbano que defiende Manuel Delgado, para quien la característica esencial de la urbanidad como forma de vida sería la inestabilidad, pues se compone particularmente de “disoluciones y simultaneidades, de negociaciones minimalistas y frías, de vínculos débiles y precarios conectados entre sí hasta el infinito, pero en los que los cortocircuitos no dejan de ser frecuentes.” (Delgado, 1999 :26) La única certidumbre sería la de unos ejes que orientan la práctica cotidiana, pero que “raras veces son instituciones estables, sino una pauta de fluctuaciones, ondas, intermitencias, cadencias irregulares, confluencias, encontronazos.” (Delgado, 1999 :27)

Únicamente “pautas de fluctuaciones”. La experiencia de lo urbano estaría constreñida a la experiencia de la contingencia de las interacciones sociales públicas. Esta reflexión

¹³ Isaac Joseph, hablando sobre los principios de la investigación microsociológica repara en el “descubrimiento” de la reserva indispensable en la interacción de las grandes ciudades. Al respecto Erving Goffman ahonda en el tema en su *Relations in Public*.

cabría en una explicación antropológica del comportamiento de las personas en el Metro, que no podría sintetizarse en una única caracterización. Hay que hacer notar de alguna manera la contingencia: al mismo tiempo hay pasajeros viajando y también hombres y mujeres que exponen y se exponen a lo que comúnmente podría definirse como prácticas sexuales. La frontera apenas es perceptible, por lo que habría que afinar la tesis y decir que el análisis siempre se hace en un terreno que es esencialmente ambiguo y flexible. (Goffman, 1991: 177)

Junto con las expresiones corporales de los pasajeros para construir distancia con el extraño están las de los hombres y las mujeres inmersas en una situación sexual, particularmente en los horarios punta. Como se mencionó más arriba, el gobierno de la ciudad de México es el primero que asume esto y, a su manera, implementa estrategias para orientar exclusivamente la experiencia del viaje. No obstante las rutinas cotidianas modifican la brújula. En las tres líneas del Metro estudiadas han podido identificarse situaciones de prácticas sexuales no exclusivamente heterosexual y no vinculadas de forma necesaria con el abuso y la violencia de género. El “metreo” es una evidencia de ello, de la misma manera que el ligue entre heterosexuales o, incluso, la prostitución de hombres y mujeres en los pasillos que conducen a los andenes.

Quienes intentan romper con estas situaciones lo hacen con comunicaciones corporales que distinguen, primordialmente, dos roles: hombres y mujeres. Las mujeres adoptan esquemas que culturalmente las identificarían como pasivas, vulnerables y víctimas de los hombres, mientras que éstos actúan el papel de protectores de las mujeres cuando son sus acompañantes y de victimarios y violentos cuando viajan solos. Es fácil identificar a parejas heterosexuales en las que el hombre “cuida” de la mujer intentando alejarla de otros hombres. La mujer debe ocupar los asientos junto a las ventanas, y así evitar quedar en el costado del pasillo, en donde pueden ser tocadas. En ocasiones, los hombres las rodean con los brazos o se recargan sobre ellas, obligándolas a juntarse a las ventanas y separarse más

del resto de pasajeros. Cuando las parejas no encuentran asiento, emplean otras estrategias. En una de las más recurrentes, las mujeres se recargan en las puertas que permanecen cerradas durante el trayecto y el hombre las protege con los brazos. En otras, el hombre abraza a la mujer por la espalda.

En uno de los viajes realizados en la línea uno, subió una de estas parejas, ambos cerca de los 19 o 20 años. Se sentaron en el último asiento del vagón, del lado contrario a la salida. La mujer ocupó el asiento y el hombre se quedó parado frente a ella, más cerca de lo que cualquier otro pasajero pudiera estar. La expresión marcaba explícitamente la “función” del hombre en estos casos, pues en un mismo gesto era acompañante y protector.

Cuando las mujeres viajan solas, en la mayoría de los casos, sus expresiones corporales comunican defensa y tratan de tener el menor contacto con hombres, sobre todo esquivan sus miradas, buscan los asientos más alejados de los pasillos y evitan ingresar a los vagones llenos. Por supuesto, de todo esto existen excepciones, además de otro tipo de expresiones de defensa. Por ejemplo, en uno de los viajes realizados en la línea uno, una mujer de alrededor de 35 años subió al vagón y durante su trayecto cubrió con la mano su escote. En esa ocasión no había mucha afluencia y era poca la gente viajando. En la estación Zapata de la línea tres, cerca de las seis de la tarde, subieron dos mujeres jóvenes, seguramente de menos de veinte años. Platicaban de cómo a una de ellas la había seguido un hombre en el Metro mientras regresaba de la escuela. En la siguiente estación se subió un hombre de alrededor de 30 años, llevaba un suéter gris y se paró justo en frente de ellas. Todos viajábamos arrinconados a la puerta contraria de la salida. Las mujeres seguían platicando mientras el hombre empezó a mirarlas, particularmente a una de ellas. Su mirada se dirigía al escote. Por supuesto, no ocultaba su interés por ella. Después de algunas estaciones, las mujeres se dieron cuenta de esto y trataron de voltearse pero el hombre insistió. Por fin, llegó la estación en donde las mujeres debían bajar, el hombre se percató de

esto y trató de juntarse un poco más a ellas, pero lograron salir rápidamente empujando a la gente que tenían enfrente. El gobierno del Distrito Federal ha tomado como base este tipo de situaciones para penalizar el abuso sexual de hombres sobre mujeres en el Metro.

Esta expresión no es la única que puede identificarse con un sentido sexual en el Metro. Una de las que públicamente sobresalen más es la del “Metreo”, como se conoce a la práctica que hombres homosexuales realizan en el último vagón en casi todas las líneas del Metro. En términos de este trabajo, el “Metreo” representa un ejemplo inmejorable de la forma en que las comunicaciones corporales construyen espacio, o como lo llama Isaac Joseph, un territorio situacional¹⁴ (Joseph, 2002: 27) . Un grupo de hombres se reúnen en la parte final del último vagón, algunos sentados y otros parados alrededor de los pasamanos y de las puertas. En esta situación, se impone el silencio y se intercambian primordialmente miradas y gestos. (Langarita, 2013:318-19) Cuando se ha logrado establecer contacto con otra persona, es decir, que un intercambio mantenido de miradas y gestos faciales, se “avanza” en la comunicación corporal. Las personas se acercan y en ocasiones alcanzan el contacto físico. Esto suele ocurrir sobre todo en las horas punta, cuando el vagón va completamente lleno y permite “ocultar” la reunión. Este es solo un esquema sintético de situaciones que pueden ser muy diversas, pero en las que predomina la producción de espacio. La comunión de hombres al final del vagón ha impuesto una frontera que respetan los pasajeros, particularmente los que viajan de manera cotidiana.¹⁵

Entre heterosexuales las situaciones de ligue parecen ocurrir menos, pues no tienen consecuencias tan explícitas como las del “Metreo”, además de que no cuestionan del todo

¹⁴ Este tipo de prácticas parecen ser recurrentes entre homosexuales hombres. Un ejemplo notable de otras formas de producción de espacio situacional lo expone

¹⁵ Isaac Joseph menciona sobre los “territorios de la interacción”: “Verdad que...son reservas y lugares cercados –geográficos o situacionales– cuya función es privativa. Todo el territorio implica pues una definición negativa (por defecto) de lo que es público y una negociación en el *umbral*.” Las cursivas son el autor. (2000: 27)

los fundamentos morales de la sociedad mexicana, en donde en general prevalece la homofobia(Langarita, 2013:328) no obstante esas situaciones suceden. En el límite entre mantener la frontera de la individualidad y la emoción que impulsa la interacción social, se esconden el flirteo, las sonrisas furtivas y las miradas correspondidas. Las comunicaciones de este tipo, más que otras, necesitan de un empeño sostenido. En la dinámica del contexto del viaje y de la lógica sociocultural de las relaciones en público, el coqueteo heterosexual resulta muy ambiguo, flexible y fácilmente confundible con una agresión. Nuevamente, la mirada es esencial y, a diferencia de lo que ocurre en el “Metro”, el contacto físico es mínimo, generalmente se trata de roces apenas perceptibles. (Elizalde, 2010) Además suelen ser intercambios fugaces, momentáneos, que no suelen pasar más allá de los vagones. Según pudo identificarse en el trabajo de campo, los hombres suelen tomar la iniciativa. Las mujeres son más reservadas en buena medida como prevención de expresiones que pueden interpretar violentas y agresivas. En uno de los casos observados, un hombre de alrededor de cuarenta años subió en al estación de Juárez, era medio día y el vagón estaba prácticamente vacío, sobraban asientos. A pesar de esto se acomodó cerca de la puerta de salida. Dos estaciones adelante subió una mujer joven, entre veinticinco y treinta años, llevaba un vestido rojo entallado y el cabello suelto. De inmediato el hombre comenzó a buscar su mirada, pero la mujer lo rechazó. El hombre insistió y también la mujer en su rechazo. Este intercambio terminó cuando la mujer descendió del vagón en la estación Centro Médico. Fue una situación que no culminó en consenso. No obstante, pueden identificarse casos de “éxito” en momentos que parecen poco propicios para ello. En otra ocasión, durante la mañana en hora pico, en la línea tres dirección Universidad, una mujer y un hombre lograron armonizar una serie de comunicaciones. El vagón iba casi lleno, la mujer había encontrado lugar y el hombre acaba de subir. El primer contacto ocurrió con la mirada, mientras el hombre hallaba lugar en el pasamanos justo en frente de la mujer. No hubo un

rechazo de ésta y la correspondencia fue mutua de inmediato. El hombre jamás intentó “pegarse” a su compañera de viaje, pero si persistió en encontrarle la mirada. Por su parte la mujer, cuya posición resultaba más difícil para corresponder las señales del otro, encontraba formas de hacerlo. Por ejemplo voltear constantemente a la entrada o mirar a las personas que rodeaban al hombre. Estos movimientos mutuos, separados por intervalos cortos, tratando de no mostrar una atención plena, permitían una sincronización en las miradas, que coincidían de manera continúa. La relación terminó cuando la mujer descendió en la estación Zapata. ¿Tal vez solo faltaron las palabras para concretar algo? ¿O es lo efímero del encuentro lo que se busca?

VII. REFLEXIONES FINALES

Para mantener el orden social o para transformarlo podemos preguntarnos ¿Cuáles son las fronteras entre un comportamiento correcto, prescrito socialmente y aquellos que lo trastornan? Este trabajo ha intentado demostrar que es imposible identificarlas sin entender que las formas de interacción social –en otras palabras, de comunicación social– solo son comprensibles en la relación de los factores que la hacen posible. El comportamiento de una persona frente a otra es un comportamiento ambiguo, sin una intencionalidad o un sentido claro y transparente de interacción, solo es viable al entender sus reglas, sus formas de procedimientos, pero esto no implica predecir la dirección de su desarrollo. La perspectiva microsociológica permite un análisis en este sentido, pues trasciende las fronteras de los estudios que buscan orígenes y causas en los fenómenos sociales.

Asumir que existen determinantes explícitas de los comportamientos sociales o causas que los originan es caminar en terreno fangoso.¹⁶ En el caso de las interacciones sucedidas en el Metro habría que pensar antes que en una fórmula que las produce, en la constante que las caracteriza, su variación y flexibilidad.

Por ejemplo en mayo de 2012, un diario de la ciudad de México publicó la historia de Raúl Meléndez, quien pasó dos años en la cárcel acusado por una mujer de acoso sexual en el Metro. Según Raúl, todo fue un invento para extorsionarlo, argumento que posteriormente confirmaron las investigaciones, y después de 621 días se le declaró inocente. También se halló que no era la primera vez que la mujer había levantado una denuncia como esta, lo había hecho antes con otro hombre a quién le solicitó dinero para no continuar con el

¹⁶ Al respecto Isaac Joseph menciona: “No se trata ya de pensar en el individuo, sino que se trata de pensar en el ‘siempre’ del mundo, el siempre de la no coincidencia y de la relación.” P. 14

procedimiento. El artículo menciona que este tipo de delitos son poco denunciados, lo que no significa que no sean recurrentes (La Razón, 2012). Ante la gravedad de las penas con las que se castiga el abuso sexual, y la evidente inclinación de las autoridades por la denuncia de las mujeres –*a priori* siempre víctimas–, buena parte de los extorsionados ceden. Otro hombre que fue extorsionado de nombre Jesús concluía: “es la palabra de una mujer que dice que fue agredida, en contra de la de un hombre que dice que no fue cierto. Y como la costumbre hace ley, [y] muchas mujeres son abusadas [por hombres] en el Metro, pues hay que agarrar a todos los hombres y meterlos al presidio.”¹⁷ La experiencia de la extorsión habría modificado las formas de interacción de Jesús en el Metro, particularmente los comportamientos que podrían *presentarse ambiguos*. Él narra: “actualmente...yo voy en el Metro y veo a una mujer y yo me alejo, meto las manos en las bolsas de atrás [del pantalón], a menos que vaya con mi esposa las saco.”

En contraste otra nota periodística nos permite asomarnos a la experiencia de Nayeli, una enfermera de 29 años, ella relata la forma en la que utiliza el viaje en Metro para obtener placer sexual. Todo comenzó como una “casualidad”: “La primera ocasión que me presté a un arrimón fue sin planearlo previamente.” El vagón estaba lleno y detrás de ella se paró un joven que poco podía hacer para mantener distancia: “era una especie de miedo y curiosidad que me agradó, pensé que no podía ocurrir nada más de unos roces, así que comencé a disfrutarlo, además el chico era de mi agrado, pues era bastante varonil.” Nayeli descubrió una forma de placer sexual –el froteurismo– que pudo integrar al tiempo que utiliza para transportarse durante su jornada laboral, que, según ella, “no le permite tener una relación formal.” Por medio de las redes sociales acuerda con otros pasajeros estaciones, horarios y vagones, preferentemente durante las horas pico, para tener “encuentros causales”: “Aprendí que para una cita así se necesita que el vagón esté completamente lleno

¹⁷ http://www.eluniversaltv.com.mx/videos/v_e96d87142fe5462eb37a0b5dc2889677.html

para que la gente no se dé cuenta, o que vaya en su totalidad vacío para que la pareja pueda tener privacidad.” El froteurismo es una forma de placer que ha encontrado en los comportamientos cotidianos ocurridos en el Metro (Murata, 2013) Estos ejemplos nos permiten conocer algunas de las formas de construcción del espacio social en donde los sujetos establecen interacciones y practican su sexualidad en el metro de la Ciudad de México.

VIII. BIBLIOGRAFÍA

Aguilar, M. A. (2013), "Ciudad de interacciones: el cuerpo y sus narrativas en el Metro de la ciudad de México" en Miguel Ángel Aguilar y Paula Soto Villagrán (Coords.) *Cuerpos, espacios y emociones. Aproximaciones desde las ciencias sociales*, México: Miguel Ángel Porrúa – UAM-I.

Berger, Thomas, y Luckmann, (2003), *La construcción social de la realidad*, Buenos Aires.
Calderon, Rivera, Edith, (2012), *La afectividad en antropología. Una estructura ausente*, México: Ciesas-UAM.

Bourdieu, Pierre, (2007), *El sentido práctico*, Buenos Aires, Siglo XXI editores.

Certeau, M. de (2000), *La invención de lo cotidiano. T.1 Artes de hacer*, México: UIA.

Delgado, M. (1999), *El animal público*, Madrid: Anagrama.

Elizalde Álvarez, A. (2010), *El Metro, un espacio de interacciones. El caso de los homosexuales*, México: Tesis de licenciatura, FCPyS – UNAM.

Di Meo, G. (2010), "Subjectivité, socialité, spatialité: le corps, cet impensé de la géographie" en *Annales de Géographie*, núm. 675, Paris: Armand Colin, pp.466-491.

EFE/El Universal (2013), "Metro de Praga alista 'vagones de solteros' para ligar", Artículo en línea disponible en <http://www.eluniversal.com.mx/notas/923752.html>, 23 de junio de 2014.

Espinosa, V. A. (2011), "Metro rechaza cierre de vagones por 'ligues gay'", Artículo en línea disponible en <http://www.eluniversaldf.mx/home/nota21062.html>, 14 de septiembre de 2014.

Goffman, E. (1982), *Interaction ritual. Essays on face-to-face behavior*, Nueva York: Pantheon.

Goffman, E. (1991), *Los momentos y sus hombres*. Textos seleccionados y presentados por Yves Winkin, Barcelona: Paidós.

Goffman, E. (2006), *Estigma. La identidad deteriorada*, Buenos Aires: Amorrortu editores.

Goffman, E. (2013), *Encounters. Two studies in the Sociology of Interaction*, Mansfield: Martino.

Hall, E.T. (2001), *La dimensión oculta*, México: Siglo XXI Editores.

Joseph, I. (2000), *El transeúnte y el espacio urbano. Sobre la dispersión y el espacio urbano*, Barcelona: Gedisa.

La Razón (2012), "Usan ley contra el abuso sexual para extorsionar", Artículo en línea disponible en <http://www.razon.com.mx/spip.php?article121999>, 14 de octubre de 2014.

Langarita Adiego, J. A. (2013), "Sexo sin palabras. La función del silencio en el intercambio sexual anónimo entre hombres" en *Revista de Antropología Social*, núm. 22, Madrid: Universidad Complutense, pp.313-333.

Mauss, Marcel. (2010), *Sociologie et anthropologie*, Paris: Puf.

Murata, G. (2013), "El 'arrimón': en busca del placer sin compromiso", Artículo en línea disponible en http://www.milenio.com/df/arrimon-busca-placer-compromiso_14_195720427.html, 13 de septiembre de 2014.

Proceso en línea (2013), "Reportan mil 92 casos de acoso y abuso sexual en el Metro en cinco años", Artículo en línea disponible en <http://www.proceso.com.mx/?p=358420>, 18 de

noviembre de 2014.

Sabido Ramos, O. (2012), *El cuerpo como recurso de sentido en la construcción del extraño. Una perspectiva sociológica*, Madrid: Sequitur – UAM-I.

Winkin, Y. (2008), “El telégrafo y la orquesta” en Gregory Bateson, Ray L. Birdwhistell et al. *La nueva comunicación*, selección e introducción de Yves Winkin, Barcelona: Kairos.