

**UNIDAD IZTAPALAPA**

DIVISIÓN DE CIENCIAS SOCIALES Y HUMANIDADES  
LICENCIATURA EN PSICOLOGÍA SOCIAL



**LA MULTITUD EN SUS CINCO SENTIDOS:  
LA EXPERIENCIA SOCIAL DEL PASAJERO EN EL  
SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO-METRO**

TESINA QUE PARA OBTENER EL TÍTULO DE LICENCIADO EN PSICOLOGÍA SOCIAL:

P R E S E N T A

BLANCA EUGENIA CERVANTES ORTEGA

*ASESOR: MIGUEL ANGEL AGUILAR DIAZ*

Negarse a que el acto delicado de  
girar el picaporte,  
ese acto por el cual todo podría  
transformarse,  
se cumpla con la fría eficacia de un  
reflejo cotidiano.  
Hasta luego, querida. Que te vaya  
bien

Julio Cortázar

## INDICE

|   |    |
|---|----|
| INTRODUCCIÓN                                  | 5  |
| CAPITULO I                                    |    |
| <b><i>Forasteros de la vida cotidiana</i></b> | 10 |
| 1. El Espacio                                 | 10 |
| 2. El No-lugar                                | 14 |
| 3. La Experiencia                             | 16 |
| CAPITULO II                                   |    |
| <b><i>Para bajar al subterráneo</i></b>       | 19 |
| 1. Objetivos                                  | 20 |
| 2. Metodología                                | 21 |
| CAPITULO III                                  |    |
| <b><i>Marcha ininterrumpida</i></b>           | 29 |
| 1. La Ciudad y el metropolitano               | 29 |
| 2. Un viaje                                   | 40 |
| 3. Antes del túnel                            | 50 |
| 3.1. <i>Estaciones</i>                        | 50 |
| 3.2. <i>Nomenclatura</i>                      | 52 |
| 3.3. <i>Señalamientos</i>                     | 52 |

|       |   |    |
|-------|---|----|
| 3.4.  | <i>El tiempo</i>  | 54 |
| 3.5.  | <i>Usos</i>   | 55 |
| 3.6.  | <i>Apropiación</i>  | 57 |
| 3.6.1 | <i>El metro como escuela</i>                                      | 58 |
| 3.7   | <i>Apuntes sobre la sociabilidad y el Imaginario</i>              | 61 |
| 3.7.1 | <i>El ciego como extraño amistoso</i>                             | 62 |
| 3.7.2 | <i>La fotografía</i>  | 62 |
| 3.7.3 | <i>La imagen ecológica, los colores y “los aires de libertad”</i> | 65 |
| 4.    | <i>Túnel</i>  | 66 |
| 4.1   | <i>El olor</i>  | 69 |
| 4.2   | <i>Lo que se escucha</i>  | 71 |
| 4.3   | <i>La mirada</i>  | 74 |
| 4.4   | <i>El tacto</i>   | 78 |
| 4.5   | <i>Viñetas de la alteridad</i>                                    | 81 |
| 4.5.1 | <i>La duración</i>  | 84 |
|       | <b><i>Estación Terminal</i></b>                                   | 85 |
|       | Bibliografía  | 88 |
|       | Agradecimientos   | 91 |

## INTRODUCCIÓN

*Entre las múltiples realidades  
existe una que se presenta como la realidad por excelencia.  
Es la realidad de la vida cotidiana,  
que se organiza alrededor del “aquí” de mi cuerpo  
y el “ahora” de mi presente.  
Este “aquí y ahora” es mi foco de atención ante la realidad,  
que sin embargo,  
no se agota por estas presencias inmediatas,  
sino que abarca fenómenos que no están presentes.*

Despertamos, vamos dejando atrás algunos recuerdos de los últimos sueños, para rápidamente establecer en segundos las actividades a dar comienzo después de abandonar la cama. Nos ocupamos entonces en ellas, y así continuamos, después de salir de casa, durante el traslado hacia el trabajo o la escuela, para una vez instalados en esos espacios, involucrarnos con el continuo de deberes, tareas, las más de las veces predecibles y rutinarias, pero también contingencias, retos a resolver durante el día. Poco nos interesa, entonces —y sobre todo cuando vamos tarde— lo que puede estar pasando en un país en guerra ha miles de kilómetros, o el descubrimiento que en ese mismo momento, realiza un investigador en un laboratorio lejano, a pesar de que ambos eventos, sin duda, impactarán de alguna forma, esa, nuestra realidad cotidiana.

Conversamos con quienes vivimos. Salimos, y encontramos gente en actividad, algunas señoras que regresan de la tienda o la panadería, hombres y mujeres hacia la parada del autobús, otros más en sus autos por calles y avenidas. Esa mañana, otra vez está ahí la calle, la ruta de todos los días y la gente, por que ese mundo de la vida cotidiana es compartido por todos. Mis sueños sólo tiene una existencia sensible para mí, pero en la calle todos sabemos hacia donde vamos o en qué lugar estamos y para qué, aunque claro, sea diferente para cada uno, de acuerdo a sus condiciones particulares. Lo que yo experimento en ese mismo espacio es diferente al niño de la calle a quien le digo que no, desde el interior de

mi auto, o al policía de tránsito insultado por más de un claxon, o al niño que va junto a su madre corriendo, con el cuerpo hacia delante para sobrellevar mejor el peso de su voluminosa mochila.

Sin embargo, a pesar de experimentar la vida cotidiana en diferentes grados de proximidad y alejamiento con los demás, nunca dejamos de interactuar y comunicarnos con otros, sea cual fuere la naturaleza de esos contactos, o su profundidad e intensidad en la ciudad.

De esta forma los espacios donde ocurre la vida cotidiana, se llenan de la actividad que todos desplegamos, y si queremos conocerlos, nos daremos cuenta que contienen más de lo que un inventario de objetos y presencias pueda considerar.

Por una parte el espacio está ya cargado por la historia de las sociedades que viven en él, con todas las implicaciones económicas, jurídicas, sociales, culturales y morales que el espacio contiene en sí mismo como creación de un proceso histórico dado. Pero también, es en su terreno donde se despliega el diario devenir de miles de personas —en el caso de las grandes capitales— que no sólo lo actualizan (reproduciendo relaciones sociales y económicas que han sido materia de análisis de las grandes teorías de disciplinas como la economía, la historia, la sociología) o lo deterioran, sino que lo recorren, lo emplean, lo reinventan en las maneras de apropiarse de él, al percibirlo, y utilizarlo de acuerdo a sus propias necesidades y disposiciones, a reserva del acceso real que éste tiene para determinados grupos.

Aunque, para percartarte así del espacio, hay que realizar un esfuerzo deliberado por *mirar* como extraño lo que parece no tener trascendencia, pues el mundo de la vida cotidiana se impone por sí solo, se da por establecido como *la realidad* que no requiere explicación, ni razón, ni investigación<sup>1</sup>. Y esto es equívoco.

---

<sup>1</sup> Aunque no todos sus aspectos se aprenden como rutinas no problemáticas, ni son siempre así, pues también se problematizan en algún momento. Por otro lado para aquellos aspectos que están fuera de ella, hay una serie de aprendizajes compartidos en el sentido común, que nos ayuda a retomarlos y controlarlos, desde el lenguaje, las formas de percepción y las explicaciones que compartimos en esta vida multicitada.

El metro es la vida cotidiana, y como tal se invisibiliza, pero está ahí como una lente de aumento de parte de una realidad social, y como un espejo de algunas de las formas en que los ciudadanos nos encontramos e interactuamos en un sobrepoblado Distrito Federal. Un hecho que podemos descubrir si entendemos lo que significa hacerse un forastero de la vida cotidiana.

En otras palabras, este espacio por todos conocido, es susceptible de ser problematizado, de convertirse en objeto de investigación. Y para ello, se requiere de otros lenguajes, unos que se alejan de los del sentido común, para poder *detenerlo*, y explorarlo como un espacio significativo, con su propia *espacialidad* más allá de su diseño físico, y su función evidente. Digamos, la espacialidad re creada desde la experiencia que los usuarios tienen en él (cómo lo perciben, cómo lo describen, qué sensibilidades y recursos despliegan, cómo lo usan y ocupan, cómo se encuentran con los demás, y qué otras dimensiones de su percepción más allá de la manifestación física del lugar, flota entre pasillos de acceso, andenes, y vagones del metro).

De la importancia del metro a escala económica y social se ha escrito ya, y de manera muy clara<sup>2</sup>. Todos conocemos las cifras millonarias del metro cuando registra a los usuarios transportados en un año determinado<sup>3</sup>. Y desde las ciencias sociales se le significa como un hecho social total, concepto que en palabras de Marcel Mauss, se refiere a “Los eventos que (... son) si se puede permitir el término, totales, o, si se prefiere — aunque no nos agrade la palabra— hechos sociales generales. Es decir, en ciertos casos ponen en marcha a toda la sociedad y sus instituciones. Todos estos fenómenos son simultáneamente legales, económicos, religiosos, aún estéticos, morfológicos, etc.” Y psicosociales, agregaríamos, aunque de la experiencia de esos millones de usuarios se ha investigado poco<sup>4</sup>. Quizá, por

---

<sup>2</sup> Desde la economía política como transporte popular urbano que debe ubicarse inmerso en la reproducción social del capital, “permitiendo una función reproductiva esencial como condición general para la reproducción de la fuerza de trabajo [los trabajadores y sus familias]”, en los trabajos del economista Bernardo Navarro (v. Bibliografía).

<sup>3</sup> Tenemos el dato, esta vez en miles, de pasajeros transportados diariamente, de enero de 1986 a noviembre del 2003: 3, 867.88, según información del GDF, Sistema de Transporte Colectivo-Metro, Dirección de Programación y Presupuesto.

<sup>4</sup> En una revisión en diferentes instituciones educativas, tan solo en la UNAM, a nivel licenciatura y posgrado se han realizado estudios sobre todo de ingeniería, administración, en el ámbito jurídico, aspectos médico legales, de seguridad industrial, economía informal y de trabajo social (servicio a usuarios), estudios

que los sitios de traslado parecen no significar mas que el paso intermedio de un origen hacia un destino definido, y ellos en su indefinición transitoria no parecen ser significativos.

Como investigación exploratoria, este trabajo persigue el fin de ilustrar el ejercicio de una manera de entrar a la experiencia que los pasajeros tienen en el Sistema de Transporte Colectivo-Metro (STC-M), durante sus traslados diarios, a partir de la observación participante, viñetas de carácter etnográfico, y sobre todo, a través de las narrativas de los propios usuarios, en entrevistas grupales (mediante un instrumento que se apoyó con fotografías del lugar); todas ellas técnicas, cuyo sustento teórico metodológico se fundamenta en la tradición<sup>5</sup> que privilegia la investigación centrada en el entendimiento e interpretación, en campos del fenómeno a pequeña escala, en contraste con la investigación concentrada en la descripción y explicación a través de datos cuantitativos y de conceptos teóricos abstractos y generales.

La construcción del primer capítulo, es un intento por descubrir ante el lector, las diversas fuentes desde donde se abastece el interés, los matices y, en suma, la mirada de *ese forastero* que busca extrañarse del espacio a través de reconocer la *experiencia*, y entrar a sí a la materia subjetiva de ese lugar llamado metro, por lo que se propone como la *primera estación*.

En el siguiente capítulo, partimos entonces de esa parada para explicar el qué y el cómo de esta investigación, y poder entonces llegar al capítulo central del trabajo (el capítulo III) que es un ejercicio de composición descriptiva, para trasladar al lector entre tres planos: el de la descripción de un observador, las narraciones de los entrevistados, y algunos apuntes teóricos, que ilustran varios elementos, como las narrativas, la apropiación y uso del espacio, lo público y lo privado, los imaginarios (que parten de disciplinas como la

---

publicitarios (una tesina), o incluso como medio de información directa de bolsa de trabajo para el incremento en el reclutamiento de personal operativo de una empresa. Estudios, entre los mas recientes, con fechas del '91 al '96, y el más próximo de 1999, una tesis de licenciatura de Ulises Torres Sánchez, de la Escuela Nacional de Trabajo Social, que registra la violencia cotidiana en éste transporte (v. Bibliografía).



psicología ambiental, la psicología social o la antropología urbana, pero que se usan aquí como nociones útiles disponibles para la exploración de las dimensiones cognitivas, discursivas y afectivas, en la experiencia de las personas y los espacios).

El metro aparecerá así, entre la metáfora (que encuentra su principio *afuera*), y su reconocimiento a través de los sentidos —el olor, el tacto, la mirada, lo que se escucha— en un cuerpo aletargado, que resulta ser el propio *túnel*, por donde se refugian las sensaciones fragmentarias; o las máscaras y disposiciones para ser irremediamente tocado y mirado, aunque se pierda al mismo tiempo entre la multitud.

---

<sup>5</sup> Estrictamente hablando no existe una tradición formal integrada y continua, sino una serie de propuestas que con ésta visión han producido diversos recursos conceptuales y metodológicos para la interpretación de lo social, lo mismo dentro de la Psicología Social, que la Sociología o la Antropología Social y Urbana.

# Forasteros de la vida cotidiana

## I

### 1. Espacio

Empecemos por el lenguaje<sup>6</sup>, por inquirir la definición de un término que todos damos por hecho: el *espacio*.

El espacio no es una categoría de análisis exclusiva de la geografía, o de las grandes dimensiones que lo determinan política, económica, e ideológicamente.

Del latín *spatium*, se define como el continente de todos los objetos sensibles que existen<sup>7</sup>.

Una entidad física que contiene, lo que ante nuestros sentidos y capacidades, se presenta como posibilidad para percibir, explorar, descubrir, y por lo tanto modificar y ocupar. Es así, que su estudio encierra una gran gama de posibilidades pasando de la atención al espacio natural, habitado y delimitado, por la acción humana en diferentes latitudes hasta el análisis de la serie de estímulos que interactúan con nuestras complejas estructuras fisiológicas, al percibirlo en nuestra vida cotidiana.

Pero, incluso en su materialidad inapelable, es también una realidad que se construye a través de significados compartidos, aprendidos y actualizados socialmente<sup>8</sup>.

El primer rasgo fundamental de ésta construcción, es que para cada época existe una forma

---

<sup>6</sup> Ya que a través de ese lenguaje compartido la vida cotidiana se mantiene también como la realidad fundamental.

<sup>7</sup> *Diccionario de la Lengua Española*, Real Academia Española, 21ª ed., T. I, ESPASA, Madrid, 1992, p. 1077.

<sup>8</sup> “La objetividad del mundo social significa que enfrenta al hombre como algo exterior a él mismo. La cuestión decisiva es saber si el hombre conserva conciencia de que el mundo social, aun objetivado, fue hecho por los hombres, y de que éstos, por consiguiente, pueden rehacerlo”. Los autores definen este hecho de “la aprehensión de los productos de la actividad humana *como si* fueran algo distinto de los productos humanos, como hechos de la naturaleza, como resultados de leyes cósmicas, o manifestaciones de la voluntad divina”, como *reificación*, que “es una modalidad de la conciencia, más exactamente una modalidad de la objetivación del mundo humano que realiza el hombre [...] La reificación implica que el hombre es capaz de olvidar que él mismo ha creado el mundo humano y, además, que la dialéctica entre el hombre, productor, y sus productos

específica de entender las cuestiones espaciales, no únicamente desde el punto de vista político como delimitación geográfica (territorio), sino en sus implicaciones jurídicas productivas, y sobretodo ideológicas y sociales: “antes del siglo XVIII, encontramos todavía la referencia al espacio natural, como el medio en que se desarrollaba la vida, de acuerdo a los ciclos naturales, que ordenaban y temporalizaban el desarrollo de las actividades para la existencia humana. La localidad era el recurrente punto de referencia en la vida de aquellos hombres y mujeres”.<sup>9</sup> Pero con la Revolución Industrial, y las grandes innovaciones tecnológicas del siglo XIX, estas concepciones y patrones territoriales, fueron afectados para siempre<sup>10</sup>.

Nacer, crecer, expandirse, dominar, controlar en forma creciente, acumular, son categorías sumamente relacionadas con el movimiento temporal y espacial. Dificilmente el espacio podía ser introvertido, sometido al ritmo de las cosechas o de las mareas, infinitamente repetitivo en la sucesión cíclica de la vida.<sup>11</sup>

La concepción moderna del espacio, se encuentra determinada por el modo de producción capitalista, en donde la noción de lo moderno, es la indicación del cambio en la velocidad, concretizada en los nuevos transportes, que permiten la realización de la expansión del mercado más allá de los límites hasta ese momento determinados por las distancias.

Es hoy evidente que [la aparición del ferrocarril] resultó ser un paso importante en el proceso de expansión del capitalismo, no sólo por el hecho de reducir los costos de transporte y extender las distancias de mercado, sino también a partir de la homogeneización necesaria de los tiempos a nivel mundial<sup>12</sup>.

El espacio es alcanzado en menos tiempo, por lo que es posible empezar a dimensionarlo, “geometrizarlo”, pasando por alto sus especificidades, sus historias diversas, y sus costumbres particulares (como hace mucho, que de pueblo en pueblo había una hora distinta). El tiempo así, cambió también, a una concepción lineal, necesariamente

---

pasa inadvertida para la conciencia”, Berger, Peter y Thomas Luckmann, *La Construcción Social de La Realidad*, Amorrortu, Buenos Aires, 1979, p. 116 y 117

<sup>9</sup> Hiernaux, Nicolas Daniel. “La Región Insoslayable”, en la *Revista EURE*, (Santiago de Chile), XXI: 1995, núm. 63, p. 33.

<sup>10</sup> Aunque aún hoy se mantengan ciertas regiones lejanas, al interior de los grandes Estados-Nación, que sigan funcionando como hace siglos.

<sup>11</sup> Hiernaux, Nicolas. *op. cit*, p. 35.

<sup>12</sup> Kern, Stephen. *The Culture of Time and Space, 1880-1918*, Cambridge, Mass. Harvard University Press, 1983, cit. en Hiernaux, Daniel, “Nuevas Tecnologías y Apropiación del Territorio”, CIUDADES, (México, D.F), abril-junio de 1997, núm. 34, p.4.

homogénea para alcanzar las distancias y ordenarlas a un mismo tiempo-horario, no fragmentado por las costumbres locales, ni determinado en los rituales del pasado.

Así, el tiempo y el espacio, son dos dimensiones que se implican y determinan una a la otra, gestándose a partir de las formas de producción, las imparable nuevas tecnologías, y las relaciones sociales que se despliegan a lo largo de nuestra historia, y que determinan en diferentes dimensiones y niveles, la forma en que nos relacionamos con los otros, en que concebimos y ordenamos los distintos aspectos de nuestras vidas.

Por que, nuestra relación con el ambiente no es unidireccional.

Si bien, al cambiar el espacio y el tiempo de nuestra experiencia del ambiente, los espacios se dimensionan, en el uso y función asignada, paralelamente los edificamos a través de sensaciones, emociones y pensamientos, modos de estar y concebir la acción conjunta.

Si bien percibimos el ambiente de forma distinta a nuestros ancestros, esta diferencia no sólo se fundamenta por la pura cualidad del exterior de un lugar artificialmente, sino por las formas de percibirlo, que se han transformado también. Percibir el entorno es una experiencia “fenomenal”<sup>13</sup> y a la vez que una directiva para la acción, nos encontramos en el centro de nuestra relación con lo que percibimos, en él desenvolvemos nuestra experiencia como organismos vivientes que se diferencian —de otros seres vivos— por el alcance de su capacidad para influir, utilizar y cambiar el medio en que habitan.

El espacio es una forma que en sí misma no produce efecto alguno [...] lo que tiene importancia social no es el espacio [como determinante exclusivo y unilateral], sino el eslabonamiento y conexión de las partes del espacio, producidos por factores espirituales<sup>14</sup> [...] El espacio no es mas que una actividad del alma [...] la manera que tienen los hombres de reunir, en intuiciones unitarias, los efectos sensoriales que en sí no poseen lazo alguno<sup>15</sup>

De esta manera, el espacio se abre a una nueva concepción: *no es sólo el mero continente de la acción; es también el lugar que se crea con la acción.*

---

<sup>13</sup> Aprehensión singular y subjetiva. Percepción “interior”. Discurrir interno, dotando entonces al lugar de significados personales, de acuerdo a la historia y percepción individual o compartida con otros.

<sup>14</sup> Este término nos remite a la idea de lo simbólico.

<sup>15</sup> Simmel, George. *Sociología: Estudios de las formas de interacción*, Alianza Editorial, Madrid, 1986, p. 644 y 645.

Acción y espacio son dos dimensiones cuya existencia es inimaginable desde un punto de vista lógico si no se consideran en relación.

La acción recíproca que tiene lugar entre los hombres —prescindiendo de lo que en otros aspectos signifique— se siente como el acto de llenar un espacio [...] cada una de ellas [cada persona que está en ese espacio] llena, con su sustancia y actividad, tan sólo el lugar que ocupa inmediatamente, y lo que queda entre este lugar y el ocupado por el próximo, es espacio vacío, prácticamente nada. Pero en el momento en que estas dos personas entran en acción recíproca, el espacio que existe entre ellas aparece lleno y animado.<sup>16</sup>

El espacio *se llena* con la interacción social, como refiere Simmel, con la acción recíproca de cada uno de nosotros, que no es sólo “conducta física”, sino lenguaje y pensamiento (la percepción, la imaginación, el razonamiento, la emoción son considerados parte del acto) aprendidos en sociedad, pues ésta, se fundamenta en significados compartidos, como Mead<sup>17</sup> y el interaccionismo simbólico en general<sup>18</sup>, lo argumentan.

---

<sup>16</sup> Ídem, p. 645

<sup>17</sup> *George Herbert Mead* (1863-1931), que desarrolló un modelo psicosocial acerca del desarrollo del ser humano, que no puede ser concebido sino a partir de una vida social preexistente. Sostiene que la actividad del hombre, y especialmente su mente, debían explicarse en función de la interacción del organismo con su medio ambiente, que en el caso del hombre es la sociedad. De esta forma, proporciona los planteamientos básicos para el estudio de lo que él considera la génesis del desarrollo de la personalidad. Intenta explicar como el *yo* es creado por la sociedad, y como ésta, determina en gran parte la conducta del individuo. El *yo social* se adquiere al internalizar las actitudes de otros hacia sí mismo.

El individuo adopta así, las actitudes de los otros individuos hacia él y de ellos entre sí dentro del proceso social<sup>17</sup>, e incorpora ese proceso social como un todo a su experiencia individual a través de la socialización primaria (al interactuar con el núcleo de personas más cercanas durante la infancia), y después la socialización secundaria (que se da con los grupos con los que el individuo va relacionándose fuera del primer círculo de relaciones sociales en su vida).

<sup>18</sup> El *interaccionismo simbólico* (I.S.), es un paradigma cuyo elemento fundamental es la centralidad que se concede a la comprensión subjetiva, así como a las percepciones que parten de y acerca de los demás. Conforme al *Interaccionismo Simbólico* lo que los hombres dicen y hacen es el resultado de su interpretación del mundo social, que depende más del aprendizaje que del instinto biológico. Los seres humanos se comunican lo que aprenden por medio de símbolos, el más común de los cuales es el lenguaje. Así, el elemento medular de la investigación interaccionista es la captura de la esencia de ese proceso de interpretación (o de atribución de significado) de los símbolos. *Por lo cual los significados son vistos como productos sociales formados a través de las actividades de las personas que interactúan entre sí en la vida de todos los días.* Cabe agregar lo que dice Frederic Munné, en *Entre el Individuo y la Sociedad*, “[el I. S.] es una corriente tan cercana a la sociología que a menudo se la trata dentro de ésta, y muchos interaccionistas simbólicos se autoconsideran sociólogos. Sin embargo, (a pesar de sus raíces tan heterogéneas), si se atiende a los supuestos teóricos que mantiene es indiscutible su filiación psicosocial”, p. 275.

Y si el espacio por excelencia en nuestros tiempos es la ciudad<sup>19</sup>, entonces podemos preguntar ¿cómo se *llenan* los espacios en ella?

## 2. El No-lugar

*“Asaltado por las imágenes que difunden con exceso el pasajero de los no lugares hace la experiencia simultánea del presente perpetuo y del encuentro de sí, es transparente en el silencio que impera en un vagón donde nadie se conoce. En ese aire denso cargado de monólogos evidentes, en soledades contiguas. Ese espacio semi-público en sincronía con lo privado”.*

*Marc Augé*

“Si un lugar puede definirse como lugar de identidad, relacional e histórico, un espacio que no puede definirse como espacio de identidad, ni como relacional, ni como histórico se definirá como no lugar”.<sup>20</sup> Y, según Marc Augé, los *no lugares* son la medida de nuestra época, pues en la actualidad el espacio dispersa, en continuo tránsito, y ocupación provisional. No crea memoria, marca o territorio.

Es en el *movimiento* de los espacios públicos en las ciudades, donde habrá que investigar otras nuevas formas de *llenar* los espacios, junto a las nuevas tecnologías (la red Internet, la televisión) que instauran *nuevas modalidades de la acción social*, de interacción, a descubrir y explorar. Formas de llenar el espacio, irremediablemente afectado por el tiempo ganado a las distancias —en los traslados y la comunicación—.

---

<sup>19</sup> “Hoy en día, cerca del 55% de la población mundial vive en ciudades con población mayor al millón de habitantes y cerca de 15% en ciudades con más de diez millones cada una la gran mayoría de las concentraciones urbanas oscila entre los 50 y los 800 mil habitantes. La ciudad es el fenómeno arquitectónico más importante de este fin de milenio. Existen pronósticos que indican que para el año 2020, el 75% de la población mundial vivirá en las ciudades; éste fenómeno se verá agudizado en los países asiáticos, africanos y latinoamericanos, que no cuentan con los recursos suficientes para adaptar adecuadamente sus ciudades y donde no existen alternativas, ni estrategias definidas, ni visión o voluntad para enfrentar lo que se avecina”, en *El futuro de las ciudades*, entrevista con Felipe Leal (profesor universitario, divulgador de urbanismo en las frecuencias de Radio UNAM y renovador de la arquitectura mexicana), por Pablo Lazo Elizondo, con motivo del Congreso Mundial de Arquitectura que se celebró en Barcelona. El tema general del encuentro, fue "El futuro de las ciudades. Arquitectura en las ciudades". Agosto 2003).

<sup>20</sup> Marc Augé. *Los “no lugares”. Espacios del anonimato. Una Antropología de la sobremodernidad*, Barcelona, Gedisa, 1993, p. 83.

Y más que partir de dicotomías inciertas, pues el mismo Augé dice en su texto: que “el lugar y el no lugar son más bien polaridades falsas: el primero no queda nunca completamente borrado y el segundo no se cumple totalmente: son palimpsestos donde se reinscribe sin cesar el juego intrincado de la identidad y la relación”,<sup>21</sup> esas nuevas modalidades pueden explorarse en sus intersticios,<sup>22</sup> en las prácticas sociales entre los espacios para la memoria, y los del recuerdo fugaz, entre el lugar y el no lugar que se inventa en las interacciones cotidianas, en las calles, en las plazas, en los hoteles, o en los transportes, como uno que se distingue de todos los demás, *el metro*, el subte, el metropolitano, el subway.

Por que si bien, el mismo autor lo concibe como emblemático de los no lugares, el metro también es un lugar “donde la ciudad se expone, pues el tipo de metro que tengamos está teñido, por la atmósfera de la época, nuestra biografía colectiva y la cultura [...] El metro, no sólo en su sistema de señalización nominativa, sino en cada experiencia cotidiana individual, actualiza las memorias y las soledades viajan acompañadas por proyectos y recuerdos, que en cada rostro o circunstancia del entorno encuentra un asidero coadyuvante”.<sup>23</sup>

Aunque aquí no se busca exponerlo en todas sus diferencias con el lugar,<sup>24</sup> o sus inquietantes momentos de cercanía, lo que ocupa el objetivo de esta trabajo es justamente explorar las prácticas híbridas de intersticio, entre el lugar y el no lugar. O mejor, ver a este espacio que es el metro, como Manuel Delgado postula sobre el espacio público en las ciudades, como “todo él, hecho de tránsito, espacio, por tanto de *liminalidad total, del trance permanente y generalizado* [...] que es] constantemente descubierto a punto de

---

<sup>21</sup> Marc Augé, *op. cit.* p. 85

<sup>22</sup> Aguilar, Miguel Angel. “La Cultura Urbana como descubrimiento del Lugar”, en CIUDADES, publicación trimestral, editada por la de la Red Nacional de Investigación Urbana, con sede en el DIAU-ICUAP. Año 7, julio-septiembre de 1995, núm. 27, p.55

<sup>23</sup> Abilio, Vergara César. *El Lugar Antropológico: Una construcción Identitaria*. ENAH, INAH, Documento de trabajo, presentado en el Coloquio: “Lugares antropológicos urbanos”, mayo 1997, p.21y18.

<sup>24</sup> “pues el lugar se constituye en una interrelación estrecha entre la biografía, colectiva e individual, interacción cotidiana y/o ritual y nominación [...] reflexionar sobre el lugar antropológico permite incorporar, de manera muy productiva conceptos como, frontera, actor, identidad, interacción, ritmo, ritual, tradición, imaginarios, símbolos, prácticas, proxemia, lenguaje, etc. que como puede verse, muy rápidamente nos traslada hacia otras disciplinas [...] la psicología, la historia, la sociología,. La estética, entre otras”, además claro del punto de partida para esta concepción: la antropología, *Ídem*, p. 2.

constituirse en territorio, pero sin que nunca acabe por reconocer límites ni marcas [...] Pues el espacio no es nada en sí mismo, sino a través de lo que se piensa de él, de lo que se imagina o se conoce, entonces es cuando se convierte en el espacio de la acción y el discurso lo que lo constituye. No sobrevive al movimiento que le dio existencia y desaparece con la dispersión de sus protagonistas o incluso con la simple irrupción de la actividad de éstos”.<sup>25</sup>

Para explorar al metro, desde una perspectiva que nos permita entrar a toda ésta materia subjetiva de la materialidad de un espacio, empezaremos a través de lo que se narra, de lo que se imagina, de cómo se usa, de cómo se recuerda. Empezaremos por preguntar la experiencia.

### 3. La experiencia

Estudiar la experiencia en contraposición de datos cuantitativos en la acción social, es estudiar, a partir de lo que pueden ser las cosas, no únicamente de lo que son en la objetividad material o cotidiana.

El concepto de experiencia no tiene la “normatividad” que otros conceptos, pero tampoco podemos decir que cada cual tiene una experiencia diferente y válida. Porque hay situaciones (o partes de ellas) que de alguna manera inducen a una tipicidad, sin que por ello se soslaye la espontaneidad personal, propias a las diferentes historias que matizan a cada uno de nosotros, respecto de los demás.

La palabra experiencia, viene del latín *experientia*, y quiere decir: enseñanza que se adquiere con el uso, la práctica o el vivir,<sup>26</sup> conocimiento acumulado, aprendizaje propio, o a partir de lo que otros me hayan contado a mí; pero cuando hablamos de ella, aludimos también a hechos o circunstancias vividas, o a algo que ocurre al nivel de conocimiento sensible y sensorial. Por que, cuando reconstruyo o interpreto a *algo*, o algún *otro* lo hago a

---

<sup>25</sup> Delgado, Manuel. *El Animal Público*, 4º ed., Anagrama, Madrid, 1999, p. 120,121 y 122.

<sup>26</sup> *Diccionario de la Real Academia Española*, T I, p. 935.



través de mi *experiencia interna*. La misma que soy capaz de extraer de mi *vivencia* original.

¿Qué estamos haciendo entonces al preguntar a una persona sobre su experiencia de un lugar?

La *vivencia* es una *experiencia* del fluir temporal nombrado como lo cotidiano,<sup>27</sup> por lo que no se narra, se vive (o como dijeron algunos de los entrevistados, para el caso del metro: *se tolera*).

Entonces al preguntar, el que responde *narra*. Y la *vivencia*, al ser narrada, comunicada, detiene el flujo temporal de lo “rutinario”, y deriva en reflexión.<sup>28</sup> Así, durante una entrevista, el entrevistado se vuelca hacia *su experiencia*, en un proceso de comunicación, en donde esta experiencia se transforma en una expresión, en una narración que se comunica, y que contiene elementos de conocimiento acumulado, circunstancias vividas, cosas que otros han dicho y contado de ese lugar, y sobre todo el conocimiento sensible y sensorial que también ocurre, la imaginación, las evocaciones sensoriales, la invención lúdica.

Según la Real Academia Española, narrar es “contar, referir lo sucedido, o un hecho o una historia ficticia”<sup>29</sup>, pero en este caso las narrativas son mucho más que describir eventos o acciones, son una apropiación selectiva de lo real, organizada por las mismas personas, que al referir sus experiencias se convierten en *otros*, por que se miran a sí mismos al tratar de transmitirlos. Así, una experiencia tiende a ser autorreferencial (sobre uno mismo, ejemplo “estoy cansado”. El yo es el referente de “tu” discurso) e induce a la reflexividad (analizar el yo como objeto de estudio, las razones del estar cansado), a través de las narrativas.

---

<sup>27</sup> Dice Wilhelm Dilthey en su *Crítica de la Razón Histórica*: “la vivencia es un ser cualitativo [...] Es un momento vital que puede ser vivido. Y además abarcamos como una sola vivencia aquello que en el recuerdo se enlaza en una conexión estructurada, aunque al vivirlo puedan distinguirse en ello segmentos temporales distintos” Dilthey, Wilhelm. *Crítica a la Razón Histórica*, Península, Barcelona, 1986, p.224.

<sup>28</sup> continúa Dilthey, “en la introspección, que está dirigida a la vivencia propia, no podemos aprehender el avance del curso psíquico, ya que toda fijación detiene lo fijado y le da una duración cualquiera. Pero la relación entre vivencia, expresión y comprensión hace posible también aquí la solución. Aprehendemos la expresión de la acción y la revivimos”, p. 225.

Las personas construimos narrativas para pensarnos a nosotras mismas, aunque no se usen frecuentemente —en la vida cotidiana— narrativas totalmente terminadas; sin embargo la estructura de nuestras narrativas nunca está ausente de nuestra cotidianidad, y al expresarlas alrededor de un tema, es cuando adquieren estructura, pues esos fragmentos se articulan en la expresión.

Por otro lado, hay una serie de presupuestos implícitos al narrar, como el de dar por sentado que nuestro “mundo interno” (la vivencia) es igual al de quien escucha (“así como yo percibo, todos perciben”), de ahí que *mi* narración esté saturada de tácitos, que contienen un repertorio de conocimientos transmitidos por predecesores, compartida por contemporáneos, y actualizada en sucesores. Ninguna experiencia se da en el vacío, la percepción misma está ya orientada por un aparato perceptual (con sus límites y facultades establecidas fisiológicamente), y organizada —al ser expresión— por el lenguaje dominante compartido por quien narra y el grupo al que pertenece<sup>30</sup>.

Esa es una de las razones por las que nuestras experiencias personales *narran* nuestra propia cultura.

En suma, quien trate de indagar las experiencias de las personas en determinado campo de conocimiento, no sólo lo que se refiere a la vivencia de un espacio dado, tendrá siempre acceso a sus narrativas, no así, a las experiencias mismas.<sup>31</sup>

---

<sup>29</sup> *Diccionario de la Lengua Española*. T II, p.1427.

<sup>30</sup> Mead sigue presente.

<sup>31</sup> Hay una serie de críticas sobre la validez de quien se basa en las narrativas, para dar cuenta de lo que sucede en un centro de interés para el estudio de lo social, pues el conocimiento de lo real, puede estar condicionado por estados afectivos, que varían de un sujeto a otro. A pesar de lo anterior, es fácil discernir aquellos casos en que las cualidades valorativas se muestran en el mundo en torno, como características de las cosas mismas, y aquellos otros en que su carácter objetivo no es patente. Además tal como hemos descrito brevemente, hay toda una tradición de pensadores y estudiosos, cuyos abundantes argumentos sobre la posibilidad y necesidad de investigar la experiencia del actor, también establece modelos y recursos metodológicos para llegar a esa clase de comprensión, sin negar sus límites evidentes también. También cabe aclarar que el concepto de narrativa, es un concepto más “estrecho” que el de *discurso*, pues ellas están íntimamente ligadas al deseo, a hacer de lo real un objeto de deseo, sin dejar de tener un carácter secuencial relacional, y de realizarse a través de descripciones categoriales. Las narrativas nos ayudan a unir, pasado, presente y futuro, y le dan sentido, ordenan el caótico acontecer de lo cotidiano, en la vivencia subjetiva de las personas.

## ***Para bajar al subterráneo***

### **II**

No a todo el mundo le es dado tomar un baño de multitudes:  
gozar de la muchedumbre es un arte;  
y tan sólo puede darse a una francachela de vitalidad, a expensas del género humano,  
aquel al que un hada ha insuflado en la cuna el gusto del disfraz y de la máscara,  
el odio al domicilio y la pasión del viaje

*Las Muchedumbres*  
Charles Baudelaire<sup>32</sup>

La multitud, que ya no muchedumbre de Baudelaire, se agolpa en un lugar cuya función es ganarle tiempo al espacio ocupado, y trasladar de continuo a través de la ciudad, sin mirarla,<sup>33</sup> temporalizando las distancias en minutos.

Tal como hemos visto, la sofisticación de los transportes al *correr* de la tecnología (y de las modalidades económicas junto a sus necesidades productivas), no sólo ha cambiado los modos de relación con el tiempo, sino también con el espacio, pues como brevemente argumentamos, ambos se determinan y construyen. Hoy es posible desplazarse sin moverse, ver por la pantalla del televisor lo que ocurre a cientos de kilómetros; o trasladarse sí, y percibir una realidad espacial, como una escena que ocurre allá afuera, a través de un cristal, donde las imágenes de la calle se van sucediendo, “y apenas estaba allá, ahora estoy aquí”, y entonces la realidad del desplazamiento convierte (si nos fijamos bien) de alguna forma en “irrealidad” al espacio que hemos recorrido.

Pero, ¿cómo entrar a esa experiencia? ¿Cómo explorar lo que pasa en el aparente embotamiento —al calor de la conglomeración— de quienes utilizamos el metro?.

---

<sup>32</sup> Baudelaire, Charles. *El Spleen de París*, Fontamara, México, 1989, p. 41

<sup>33</sup> Obviamente me refiero sólo a la modalidad subterránea del metro. La superficial y la elevada, acercan al usuario del STC-M, a la experiencia del automovilista (la primera), o le permiten percibir otro cariz de la ciudad, entre volcanes, en días despejados, o grises persistente, “asomándose” lo edificios más altos, y los espectaculares asentados en azoteas con cachivaches, o perros solitarios entre sus heces (la segunda).

Primero hay que plantear las líneas a seguir, con sus *estaciones* y *correspondencias*; para después, exponer bajo qué premisas se eligieron las técnicas e instrumentos de investigación.

## 1. Objetivos

Así, nuestro **objetivo general** es: *Explorar la experiencia que tiene el pasajero del Sistema de Transporte Colectivo-Metro durante sus traslados cotidianos.*

Este trabajo es un estudio exploratorio, que como tal, tuvo el objeto de examinar un tema poco estudiado desde la perspectiva planteada, pues como ya mencionamos en la introducción, el metro ha sido materia de análisis, sobre todo desde perspectivas macrosociales<sup>34</sup>, o bien, desde la antropología, con miradas lúcidas y sensibles, pero no desde la *vivencia narrada* de los usuarios del Sistema<sup>35</sup>.

En ese mismo sentido, este estudio exploratorio es un acercamiento a las posibilidades de llevar a cabo investigaciones más delimitadas sobre algunos de los temas que aparecieron durante las entrevistas,<sup>36</sup> por lo que se plantearon, las siguientes líneas de análisis para abarcar mejor los contenidos que se hallan inmersos en la experiencia, apropiación y uso de un espacio como el metro.

---

<sup>34</sup> Bernardo Navarro, en trabajos como *El Metro y sus Usuarios*, aborda el impacto socioeconómico del Sistema de Transporte Colectivo-Metro, en las familias trabajadoras de menores ingresos, habitantes de la periferia metropolitana de la ciudad de México, o en su Tesis de Doctorado titulada: *El Metro como Sistema de Transporte de la Fuerza de Trabajo*. Facultad de Economía. UNAM. 1991, 283 pp.; además de las tesis y estudios estructurales y económicos de estudiantes, e ingenieros o sociólogos analizando el tema del transporte en la ciudad de México.

<sup>35</sup> Podemos citar claro, el *Viajero Subterráneo* de Marc Augé, o el trabajo titulado *El Metro: Espacio Urbano, Símbolos y Viajes*, del profesor investigador César Abilio Vergara F. (ENAH). Y en otro ámbito, desde la literatura, la espléndida narrativa de Julio Cortázar en “Bajo Nivel” (La Jornada Semanal, 10 de marzo de 1996, p 11-16), o en sus cuentos: *Manuscrito hallado en un bolsillo*(T II p.65), *Cuello de gatito negro*(T II p. 106), y *El perseguidor* (Tomo I, p. 225), en *Cuentos Completos*, Alfaguara, México, 1996, 2 ts. 606 y 509 pp.)

<sup>36</sup> Temas que desde la perspectiva psicosocial, pueden ser “abordados en el metro”.

## Objetivos particulares:

- Identificar algunas de las categorías más recurrentes expresadas en las narrativas de los usuarios del metro, al dar testimonio de su experiencia.
- Explorar qué tipo de sensibilidades y recursos se despliegan en un viaje cotidiano, donde se está expuesto a la aglomeración.
- Describir el uso y apropiación del espacio que los usuarios realizan al interactuar en las instalaciones de este Sistema de Transporte.
- Ilustrar dimensiones como la sociabilidad, lo imaginario y la alteridad en un espacio público que se convierte en espacio semi-público por características propias de instalaciones y del uso que hace de él, el pasajero del Sistema.

Las formas en que se llevó a cabo tal exploración, parten de los recursos que proponen los métodos de investigación cualitativa, sobre los cuales queremos expresar algunas consideraciones.

## 2. Metodología

Además de principios teóricos, el interaccionismo simbólico también incluye una serie de postulados metodológicos. De hecho una de las principales críticas que se le hace (a la corriente principal de esta escuela, la orientación “blanda” [guiada por la intuición] de la Escuela de Chicago, representada por Blumer, vs. la “dura”, sostenida por Manford Kuhn, de la Escuela de Iowa, entre otras) es su rechazo a las técnicas científicas convencionales<sup>37</sup>; pero en este apartado, más que hablar de la metodología promovida por determinada escuela, o corriente interna o externa al interaccionismo simbólico, queremos referir

---

<sup>37</sup> Que aunada a la vaguedad de sus conceptos esenciales (en particular el yo, el mí, el self, la mente, de Mead, por que según se argumenta: “resulta imposible operativizar esos conceptos debido a su imprecisión y, por lo tanto, son incapaces de proporcionar firmes pilares a la teoría y a la investigación, pues el resultado es la imposibilidad de generar proposiciones verificables”, ya que para estos críticos el que “los contenidos de la conciencia sean cualitativos no implica que su expresión externa no pueda ser codificada, clasificada e, incluso explicada”). Estas objeciones se albergan también, —desde el punto de vista de quienes critican al interaccionismo simbólico— por el desmesurado interés por la vida cotidiana (y de ella “lo pasajero, episódico y fugaz”), así como la marginalidad o el desinterés por factores psicológicos tales como los motivos, las necesidades, las aspiraciones y las intenciones (factores que podrían impulsar al actor). Por lo que tenemos entonces, por una parte, a un I.S insuficientemente psicológico, y por la otra, su despreocupación por la estructura social (que es la crítica más fuerte entre todas), le hace no suficientemente sociológico. Ritzer, George. *Teoría Sociológica Contemporánea*, Mc Graw Hill, Madrid, 1993, p. 259

brevemente las razones que nos hicieron utilizar una serie de recursos que en su mayoría pertenecen a los así denominados *métodos cualitativos de investigación*, y que no son exclusivos del interaccionismo.

Tal vez sea el descubrimiento de significados la nota que mejor resume las razones que legitiman, en opinión de sus promotores, el uso de los métodos cualitativos frente a los cuantitativos [...] Por que, lo esencial en la investigación cualitativa es el análisis objetivo del significado subjetivo.<sup>38</sup>

Olabuena y Ispizua, resumen en los siguientes puntos, la diferencias entre métodos cualitativos y cuantitativos, “sin pretender establecer unas fronteras rígidas y estables”<sup>39</sup>:

- Los métodos cualitativos estudian significados intersubjetivos, situados y construidos, y los métodos cuantitativos analizan hechos objetivos, existentes y sometidos a leyes y patrones generales.
- Los métodos cualitativos eligen la entrevista abierta y la observación directa, al paso que los cuantitativos prefieren el experimento y el cuestionario estandarizado.
- Los métodos cualitativos estudian la vida social en su propio marco natural sin distorsionarla ni someterla a controles experimentales, los métodos cuantitativos apresan la realidad sometiéndola a controles que permitan un estudio alambicado y filtrado de adherencias contaminantes.
- Los métodos cualitativos eligen la descripción espesa y los conceptos comprensivos del lenguaje simbólico, los cuantitativos por su parte prefieren la precisión matemática y los modelos estadísticos de la codificación numérica.

Otros autores, manifiestan que este debate entre detractores y apologistas de los métodos cualitativos, es más “tribal que científica”<sup>40</sup>, pero que finalmente está contextualizada en toda una forma de ver y hacer la investigación, y sobre todo de obtener determinados resultados, válidos para una u otra escuela, y que en realidad parten de dos paradigmas irreductibles: el positivismo y la hermenéutica<sup>41</sup>.

---

<sup>38</sup> Olabuena Ruiz, I. José, y Ispizua, Ma. Antonieta. *La Decodificación de la Vida Cotidiana. Métodos de Investigación Cualitativa*, Universidad de Deusto, Bilbao, 1989, p.22.

<sup>39</sup> Ídem, p.24

<sup>40</sup> Ruiz Olabuénaga, J. Ignacio. *Metodología de la Investigación Cualitativa*. 2.º Ed., Universidad de Deusto, Bilbao, 1999, p. 11.

<sup>41</sup> “El positivismo se basa en el análisis estadístico de los datos recogidos por medio de estudios y experimentos descriptivos y comparativos. Asume que sólo el conocimiento obtenido a través de medidas y de identificaciones objetivas puede presumir de poseer la verdad. La hermenéutica por su parte, representa una reacción contra esta rigidez del positivismo respecto a ciertos tipos de problemas sociales. En lugar de explicar las relaciones causales por medio de ‘hechos objetivos’ y análisis estadísticos utiliza un proceso interpretativo más personal en orden a “comprender la realidad”. (Ídem, p. 12). Una vieja discusión para las ciencias sociales, entre quienes han querido abrazar los métodos de las ciencias “exactas”, y los que critican la supuesta “objetividad”, “imparcialidad”, etc. imposible de sostener ante la cualidad de lo que se estudia en

*Así comprender o explicar es el dilema.*

Por lo que, en este caso, comprender entonces es la opción, aunque en sentido estricto no existen necesariamente —a la hora de apoyar al investigador en la realización de su materia de trabajo— tales opciones divididas (por que para explicar hay que comprender, y cuando se comprende algo puede explicarse mejor), sino más bien se convierten en posibilidades, como un abanico de recursos idóneos para estudiar diferentes aspectos de aquello a lo que queremos no solo explicar, sino comprender y hasta cambiar.

Para defender la especificidad de la metodología cualitativa no es menester elaborar un ideal metodológico específico propio. Es suficiente conservar el ideal de servir como instrumento de aproximación fiable y válido a la realidad social. Esta realidad no tiene por qué ser la misma que captan los métodos cuantitativos, ni tienen que ser los mismos criterios que se apliquen para garantizar su fiabilidad y validez.<sup>42</sup>

Sin embargo, es obvio que cada método, invoca a todo un estilo de concebir la investigación y sus productos; incluso, por último (antes de exponer cómo se realizó lo que se reporta en el siguiente capítulo), queremos anotar que dentro de las mismas ciencias sociales persiste la discrepancia sobre los “detalles internos” de éste tipo de metodología. Para algunos (autores que provienen directamente de la etnografía, la antropología y el interaccionismo simbólico), el auténtico significado de los actos es conocido, privilegiada y primariamente, por los propios actores, de ahí que las técnicas más útiles, sean la observación participativa o la entrevista en profundidad, para captar la realidad tal como la ven, la viven y la construyen los propios individuos. Mientras que para otros (algunos sociólogos y etnometodólogos) habría que reservar para el investigador propiamente dicho, la capacidad de una interpretación más completa y genuina, sin “ver el mundo” a través de los ojos del sujeto. Conforme a ellos, es más acertado un planteamiento de sociología formal que, en contraste con la etnografía, examine a los individuos y los grupos desde fuera.

---

estas disciplinas, e incluso en algunas que parecieran difíciles de “subjetivarse”, como ya ha demostrado Michel Foucault, en el caso de la medicina, por ejemplo.

<sup>42</sup> Olabuenaga Ruiz, I. José, y Ispizua, Ma. Antonieta. *Op cit.*, p. 28.

Después de esta vista panorámica sobre discusiones y ciertos detalles relevantes sobre esta propuesta metodológica; para nuestro caso, la siguiente caracterización de los métodos cualitativos<sup>43</sup>, basta para precisar, en este trabajo, los motivos por lo cuales se utilizaron: *la observación participativa, y las entrevistas con grupos focales* (entrevistas semi-estructuradas, con preguntas abiertas y fotografías captadas en el metro), además de la utilización de un diario de campo (de donde se extrajeron las viñetas etnográficas que se leerán en los últimos cuatro apartados del capítulo III), y claro, la revisión bibliográfica, hemerográfica, etc. ineludible en cualquier tipo de investigación.



***Su objetivo es la captación y reconstrucción de significado***

Cuando una investigación pretende captar el significado de las cosas (procesos, comportamientos, actos) más bien que describir los hechos sociales.



***Su lenguaje es básicamente conceptual y metafórico***

Cuando una investigación utiliza primariamente el lenguaje de los conceptos y las metáforas más bien que el de los números y los test estadísticos, el de las viñetas, las narraciones y las descripciones más bien que el de los algoritmos, las tablas y las fórmulas estadísticas.



***Su modo de captar la información no es estructurado sino flexibles y desestructurado***

Se prefiere recoger la información a través de la observación reposada o de la entrevista en profundidad más bien que a través de los experimentos o de las encuestas estructuradas y masivas.



***Su procedimiento es más inductivo que deductivo***

Parte de los datos para intentar reconstruir un mundo cuya sistematización y teorización resulta difícil, en lugar de partir de una teoría y unas hipótesis perfectamente elaboradas y precisas.



***La orientación no es particularista y generalizadora sino holística y concretizadora.***

En vez de intentar generalizar de una muestra pequeña a un colectivo grande cualquier elemento particular de la sociedad, la investigación pretende captar todo el contenido de experiencias y significados que se dan en un solo caso.

---

<sup>43</sup> Ruiz Olabuénaga, J. Ignacio. *Op. cit.*, p.23.



Partiendo de estos postulados, y desde los horizontes que describimos ya en el capítulo anterior, junto con nuestra línea y sus estaciones, se llevaron a cabo 9 entrevistas grupales, realizadas en un lapso de tres meses, con grupos mixtos (salvo el caso de un grupo de obreros), en donde participaron un total de 20 mujeres (de 18 a 59 años) y 19 hombres (de 19 a 49 años); entre obreros (12), estudiantes (8, a nivel licenciatura, de escuelas públicas y privadas), empleados (9), subempleados (2), un técnico, dos personas que laboran por cuenta propia, y un comerciante formal. Además de cinco invidentes, y cuatro mujeres mazahuas ya incluidas en las demás categorías.<sup>44</sup>

Entre las personas entrevistadas, 36 se declararon usuarios asiduos, 2 usuarios ocasionales y una usuaria por sólo tres veces. Las entrevistas fueron realizadas en sus lugares de trabajo, o cerca de ellos, y tuvieron una duración en promedio de una hora.

Realizar entrevistas grupales es un proceso arduo, por que no siempre se encuentra disposición o el grupo con las características que se proponen (sexo, edad, ocupación).

En este caso, primero se trató de acceder — sobre todo para el grupo de obreras y obreros —, por petición formal a las empresas públicas y privadas. Como no dio resultado (después de oficios y semanas invertidas, a excepción de la Planta Industrializadora San Juan de Aragón) las demás entrevistas se efectuaron por medio de las diligencias de personas conocidas que permitieron el acceso, o la reunión de los entrevistados, a causa de la relación personal con quien esto escribe.

Los obreros fueron verdaderamente escurridizos, y hasta después de cinco intentos, se hizo un pacto con los *trabajadores itinerantes*, que cumplieron con su promesa de presentarse en un lugar cercano a su trabajo (en ese entonces, ahora quién sabe dónde andarán) para contarme sus experiencias en el metro.

---

<sup>44</sup> También se llevaron a cabo entrevistas con personal del STC-M (dos supervisores de vigilancia; el sr César Castro, del área de objetos perdidos) además de visitas al Audiometro, y al centro de exposiciones del metro en su centro de capacitación (estación Zaragoza), entre otras actividades para obtener información de parte del Sistema.

Las preguntas gustaron mucho a las personas que participaron, “era como decirme algo que simplemente nunca había pensado, como que me sacaste de algo”, me dijo un comerciante. Creo que la información, fue novedosa para ellos, al igual que las preguntas sobre un lugar aparentemente simple, conocido y donde se ve “lo de siempre”. Cuando las entrevistas terminaban, ocurrió invariablemente que el tema siguió flotando entre sus conversaciones y monólogos (lo supe por comentarios posteriores de las personas que me permitieron acceder a ellos), incluso algunos me acompañaban a la puerta con una serie de comentarios, anécdotas y recuerdos sueltos sobre lo que han visto, escuchado y relacionado con el metro.

En el caso de las mujeres mazahua, pude realizar la entrevista gracias a varias coincidencias que abrieron la oportunidad, pues son constantemente visitadas en su Cooperativa, además de la inestabilidad de sus horarios y ocupaciones; sin embargo con ellas siento que se necesitarían otras preguntas, o tiempo y recursos adicionales, a pesar de que tienen muchos años ya de haber emigrado. Con los invidentes hubo la ocasión perfecta en la Biblioteca México, pues tardan en darles la atención personalizada que se presta en el lugar. Muchos de ellos perdieron la vista después de su infancia o adolescencia, por lo que me dieron datos que parecerían ser las respuestas de quienes “aparentemente sí ven”.

Las fotografías fueron en verdad útiles para propiciar momentos particularmente relajados entre los participantes, igual que las preguntas sobre el olor y lo que se escucha.

Aquellas respuestas que aludieron a los contactos corporales por la aglomeración, se dieron con actitud abierta, entre bromas y risas por esa situación tan particular en el metro. Lo que no ocurrió cuando les solicité que pensarán en él, y me refirieran tres palabras inmediatamente, o cuando les pedí que me dijeran dónde se tomarían una fotografía, aunque fue notorio, en ese caso, la aparición inmediata en algunos, y la adición recurrente de otros, del túnel de la ciencia (“pero donde está la vía láctea”) como escenario favorito.

Las preguntas fueron las siguientes<sup>45</sup>:

---

<sup>45</sup> Cabe aclarar que para cada caso hubo algunas más, o bien, planteadas de diferente forma, de acuerdo a las particularidades de algunos participantes (como las integrantes de la Cooperativa Flor de Mazahua, y los invidentes), además de los temas que aparecieron en el proceso de cada entrevista.

- ✂ *¿Cómo es para ustedes un viaje común y corriente en el metro?*
- ✂ *¿Recuerdan la primera vez que estuvieron en el metro? ¿Qué sintieron? ¿Cómo lo vieron? ¿Qué les llamó la atención?*
- ✂ *Díganme tres palabras, las que se les ocurran primero, cuando piensan en el metro*
- ✂ *¿Creen ustedes que la gente cambia cuando viaja en el metro en comparación cuando viajan en peseros o camiones?*
- ✂ *Mostrar fotos, y preguntar: qué piensan, sienten o imaginan cuando ven éstas fotos tomadas en el metro*
- ✂ *¿Qué les gusta hacer (o hacen) cuando viajan en el metro?*
- ✂ *¿Qué olor le recuerda al metro?*
- ✂ *¿Dónde se tomarían ustedes una foto en el metro?*
- ✂ *¿Cómo decorarían ustedes el metro para que les gustara más viajar en él?*
- ✂ *¿Qué se oye en el metro?*
- ✂ *¿Qué le recuerda el metro en relación con su vida personal?*
- ✂ *¿A quién prohibiría la entrada al metro?*
- ✂ *¿Qué hacen cuando va apretados en un vagón?*
- ✂ *¿En el vagón, cuál es su lugar favorito y por qué?*
- ✂ *¿Se puede ligar en el metro?*
- ✂ *¿Alguna vez han conocido a alguien en el metro que halla llegado a ser alguien significativo para ustedes?*
- ✂ *¿Alguna vez se han perdido en el metro?*
- ✂ *¿Es igual viajar en el metro para hombres que para mujeres?*
- ✂ *¿A qué va uno predisuesto al metro?*
- ✂ *¿Qué le cambiarían al metro?*

Las cinco fotografías utilizadas, son cortesía del periódico La Jornada. Primero se trató de obtener un permiso para fotografiar escenas e interiores en el Sistema de Transporte Colectivo-Metro, pero debido a su reglamento interno no fue posible<sup>46</sup>, por lo que se decidió trabajar con éstas imágenes, que junto a las preguntas abiertas, como escribí antes, ayudaron mucho a la evocación, el intercambio, y la reflexión amena, entre los entrevistados.<sup>47</sup>

Así, las preguntas, las fotografías y la disposición de los entrevistados para hablar del metro (pues finalmente es un tema en el que se “exponen” sin sentirse fácilmente aludidos o confrontados), brindó mucha información sobre la experiencia de algunos de los sectores más representativos de usuarios de este transporte (los grupos fueron seleccionados de acuerdo a las ocupaciones más recurrentes entre los pasajeros del metro).

Parte de la información obtenida se presentará en el siguiente capítulo, no sin antes hablar de los sueños de marcha ininterrumpida en las ciudades contemporáneas.

---

<sup>46</sup> Tiempo después (casi un año), a posteriori de la realización de las entrevistas, me fue concedida la autorización para fotografiar todo lo que quisiera, excepto cabinas (interior) y zonas restringidas de por sí, pero no en “horas pico”. Parte del resultado de esa incursión de doce horas, ilustra algunas secciones del texto.

<sup>47</sup> La fotografía parece captar la realidad sin sesgo alguno, incluso hay quienes piensan que no es parte de las artes, debido a “su realidad” mecanizada, sin embargo, es un muy buen recurso para facilitar que los entrevistados *narren su experiencia*, y sin ser conscientes de ello, también estén exponiendo algo más: cada persona “lee” la realidad que aparece en la fotografía a través de su prisma particular, prisma que está íntimamente ligado a su peculiar entendimiento de la realidad que lo circunda, es decir, ligado a su narrativa identitaria, a los argumentos y personajes que la gente construye narrativamente para dar cuenta de su identidad y la de los “otros”. Y dado que la mayoría de la gente no es consciente del sesgo primigenio que tiñe a la fotografía (es decir, que la fotografía no es “objetiva”), pasa desapercibido, de manera tal que los entrevistados que comentan fotografías terminan creyendo que su percepción de una fotografía en particular es la percepción no sesgada del referente que muestra la toma.

Pero en realidad muchas veces sólo vemos lo que en realidad queremos ver y de la marea en que lo queremos percibir.

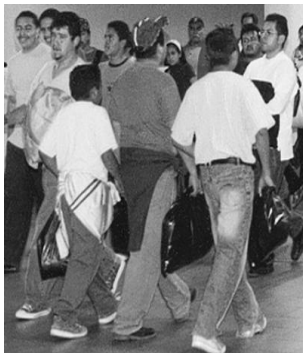
Y ésta es justamente la paradoja central de la fotografía, la paradoja que es la base de su utilidad como herramienta de investigación para estudiar temas de cultura e identidad. Muy poca gente es consciente del grado en que nuestras percepciones visuales son, de alguna manera, construcciones (sociales e individuales) altamente seleccionadas. Dos personas mirando la misma fotografía pueden, y de hecho ven, aspectos enteramente distintos de la misma toma” (Vila, Pablo. “Hacia una reconsideración de la Antropología visual como método de investigación social”, en *Estudios sobre las Culturas Contemporáneas*, 5/Segunda Época, Junio 1997, en prensa. El Paso, Texas, p.6.). Por lo que el recurso fotográfico está siendo utilizado con resultados muy propositivos para la investigación, pues la imagen es un texto a interpretar (cfr. Vilches, L. *La Lectura de la Imagen*, Paidós, Barcelona, 1988, pp. 13-28 y 25-68).

## ***Marcha ininterrumpida***

### III

#### 1. La Ciudad y el metropolitano

La prisa nos mueve desde la cama cuando escuchamos el aviso del reloj que se comporta igual, día tras día sin saber de sueños y tibiezas. Todo transcurre después, con la sola idea de llegar a tiempo: un baño rápido, la ropa, algún bocado y una última vista al espejo. Entonces nunca hay nada extraño en abrir la puerta cada mañana. Imposible pensar en que podría no volverse a casa nunca más. Ni siquiera un atisbo de incertidumbre por el día que empieza, por la gente que queda. El objetivo se revela claro, único en estas primeras horas: hay que salir y procurar llegar a donde se tiene que llegar. Siempre y cuando se tenga a dónde ir.



Y casi todo el mundo por la mañana en esta ciudad, parece saber con certidumbre incomparable cuál es su destino y qué camino debe tomar. Ya que cada camino impone cierta velocidad, de modo que las distancias se impregnan de estrategias diversas según los bolsillos; el tiempo perdido antes de salir de casa, o en la inútil espera del camión y el microbús que pasan de largo, repletos; y por supuesto los interminables embotellamientos causados por marchas, o accidentes de los que la voz en la radio nos advierte como el oráculo moderno contra el riesgo de las demoras; además de otros inconvenientes según el destino que se tenga, pues no es lo mismo correr el último trecho con el checador como meta, que tener la facilidad de partir, después que la mayoría, a un lugar sin tiempos de tolerancia. Hay que tener en mente que el hallazgo radica en saber usar la justa combinación, los empalmes adecuados, y demás “atajos” de un camino trillado en esas horas cuando todo mundo parece haber salido al mismo tiempo; y que esta pericia sólo se

alcanza dentro de las regiones que vamos conociendo mejor a fuerza de cruzarlas diariamente. Porque la ciudad es inagotable, inagotable siempre. A pesar de ser ya tan lejano el día en que nos aventuramos a cruzar el umbral de la colonia, del barrio, de la ruta cotidiana a la escuela, la ciudad prolonga su condición laberíntica a propios y extraños. Los sitios nuevos se suceden de continuo según diversas razones: un nuevo atajo; alguna calle comercial con mejores ofertas y surtido; las nuevas direcciones en busca de ciertos edificios gubernamentales o de servicios varios, que pasarán a formar parte de los mapas fragmentados, cuyos motivos principales son eminentemente prácticos y nada más.

Dichos recorridos, sin embargo, posibilitan también de vez en vez el encuentro con una región en la que experimentamos nuevamente la sensación de estar perdidos. Zonas de sombra, de peligro, áreas de tabú, espacios de mezcla y puntos de caos; lugares para la aventura y la imaginación que no guardan semejanza alguna con los recorridos cotidianos en los que muy pocos se desvían del destino moderno: *producir*, irreconciliable con el placer de vagabundear. Esa terrible sensación de molestia con uno mismo por estar perdiendo el tiempo, caminando por el puro gusto del movimiento en las calles.

Importa poco no saber orientarse en una ciudad.  
Perderse, en cambio, como quien se pierde en el bosque<sup>48</sup>.

*¿Perder el tiempo?* Si hay que llegar, sólo llegar. Y es que cómo pesan las calles cuando no se reconocen, cuando sólo se experimentan como un obstáculo entre el lugar en el que nos esperan, o mejor, al que no queremos hacer esperar más. Cuántas horas en ese estar *fuera*, con ganas de llegar a un *adentro*. A veces son tantas que la imaginación encendida por la inconformidad podría invocar un medio ante el que todos los obstáculos desaparecieran, en donde el espacio fuese un instante: un acto mágico como cerrar los ojos y con la pura fuerza del deseo, encontrarse en otro sitio al abrirlos. Aunque eso es pedir

---

<sup>48</sup> Citado por Claudia Kerik (comp.). *En torno a Walter Benjamín*, UAM, México, 1993, p.93.

demasiado, es pedir la desintegración y eso es algo muy serio. Sin embargo los sueños de *marcha ininterrumpida* se han ido acercando cada vez más a la realidad de una sociedad capitalista (ávida por acortar distancias y ganar tiempo, es decir, extender sus dominios mercantiles con la correspondiente reducción de costos en el transporte), desde la gran aparición de los trenes en el siglo pasado. Esos trenes que avanzan “poderosos, resoplantes, cruzando el espacio y la noche y la lluvia”<sup>49</sup>. Los oscuros trenes europeos en la bruma del vapor casi gris; los viejos y originales trenes del Oeste; los rudos trenes de la revolución Mexicana; los tristes trenes de las despedidas, de las huidas, de la búsqueda; pero también de los encuentros apasionados, irremediables con el amor, la muerte y la memoria. Esos mismos trenes que con su aparición resultaron dar uno de los pasos mas importantes, como ya mencionamos, para la homogeneización de los tiempos a nivel mundial.

Y por encima de la conocida inexactitud de los trenes en nuestro país, se sigue insistiendo en su irremediable partida: “no se te vaya a ir el último tren” “ya se lo llevó el tren”.

Los trenes que solían llevar a los antiguos habitantes de la ciudad hacia las provincias cercanas y lejanas, han cedido el paso a otros medios igual de irrevocables en la partida, con innegable avance aerodinámico, aunque todavía vulnerables a las contingencia naturales que pueden retrasarlos siempre.

Aquellos trenes que sortearon toda barrera natural tendiendo puentes entre los abismos, perforando grandes montañas y cordilleras divisorias en lugares apartados y de difíciles condiciones climáticas, han dejado de ser para muchos una opción valedera de comodidad y rapidez. Y si bien ya no corren en gran número hacia otras regiones, los trenes se han metamorfoceado lo suficiente para llegar al interior de las ciudades con sus sueños de marcha ininterrumpida.



---

<sup>49</sup> José de la Colina. *Viajes Narrados*, UAM, México, 1993 (Molinos de Viento, 81), p. 31.

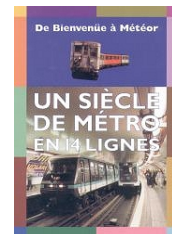
\* \* \*



El metro, el underground, el subway, el subterráneo, son los modernos trenes que marchan sobre Nueva York, Londres, París, Moscú, Tokio, Berlín, México, entre otras metrópolis alrededor del mundo. Aunque en realidad *marchar sobre*, es una frase equívoca, pues los hay superficiales, elevados y subterráneos, siendo éstos últimos modelos emblemáticos del transporte de vanguardia al interior de los congestionados parajes urbanos<sup>50</sup>.

Fue en Londres donde se originó el uso de los ferrocarriles metropolitanos<sup>51</sup> en 1863, con sus trenes de vapor. Después en Nueva York hacia 1868 se inauguró el primer tramo (también superficial) de la red que en la actualidad es la más grande del mundo. Siguió Chicago en 1892 con un tren elevado que precedería a los primeros trenes eléctricos en 1895. En París llegaron con el siglo. Y fueron precisamente los franceses quienes colaboraron en la introducción del *Metropolitano*<sup>52</sup> a la ciudad de México en 1969.

La diferencia es grande (ya sea en el número de trenes, los kilómetros ganados, o en la planeación y complejidad de rutas), aunque en otros sentidos estamos entre los de mayor importancia en el mundo (en 1995, Moscú transportó a 3,120 millones de pasajeros; Tokio a: 2,100 y en la



<sup>50</sup> Es sintomático que todos los reglamentos para usuarios del STC-M, colocados en las ventanillas de los cubículos de los jefes de estación, se refieran a los trenes indistintamente como subterráneos, ya que sólo una línea (entre once, incluidas la L-A y L-B) posee esa característica en todas sus estaciones a excepción de la terminal (L1); las demás son una combinación de estaciones subterráneas, superficiales y algunas elevadas (sólo dos líneas; entre las que se halla la línea elevada L4 con únicamente dos estaciones superficiales, la L9 con 8 subterráneas y 4 elevadas, y la B con tramos elevados en tres estaciones, para llegar a las superficiales hacia Ciudad Azteca) pero de las 154 estaciones que actualmente dan servicio, 103 son subterráneas, 57 superficiales y 15 elevadas. Sin duda la modalidad subterránea es la más utilizada.

<sup>51</sup> Lozano Sánchez Maritza. "El metro y los metros del mundo", Revista Metro y Tecnología Enero-Marzo. No. 6 México. 1990. p. 33.

<sup>52</sup> Metro es el apócope de *Metropolitano* que no es más que la forma abreviada de identificar a los Ferrocarriles metropolitanos



ciudad de México la afluencia total fue de 1, 474 millones de personas)<sup>53</sup>.

Es increíble ver los mapas de algunos metros extranjeros.

Mapas coordinados que presentan mayor extensión en la línea de las abscisas, las ordenadas; o bien guardan más o menos la misma proporción en todos los cuadrantes, de suerte que tenemos un gran pulpo que parece abarcarlo todo con sus tentáculos: posando



Plano del metro de Moscú

sus numerosas ventosas en sitios estratégicamente distantes, que en su conjunto asemejan áreas de polígonos irregulares (cóncavos, curvilíneos, convexos). Metros que brindan laberínticos caminos circulares; largos viajes a través de múltiples posibilidades de intersección y cambio.

Los metros en el mundo, extienden su marcha entre las grandes avenidas, sobre ellas; debajo de un paraje extralimitado, atrincherado en contra del tiempo-ganancia que el *pasajero* manifiesta en la presteza de sus pasos. Porque a pesar de las diferencias entre las ciudades que los contienen, y las correspondientes desigualdades entre sus metros, la gente allí, parece estar siempre de *prisa*. La prisa que impera en el metro, es una condición sencilla de constatar: ¿quién no se ha sorprendido, caminando al mismo ritmo de los demás, cuando en realidad puede ir con toda calma? .



Plano del metro de Tokyo

Dice Nestor G. Canclini en el capítulo primero de *La ciudad de los viajeros* que en nuestra ciudad no se solía ir tan de prisa como ahora se hace<sup>54</sup>, y es que desde un vagón del metro a las ocho de la mañana, es difícil imaginar el origen de la ciudad de México en un pequeño islote de 11 km<sup>2</sup> de extensión, poblado por 90,000 habitantes<sup>55</sup>. Gente desplazándose a lo largo y ancho de los cuatro calpullis mayores (antes veinte barrios), separados por las grandes calzadas de acceso, a partir de una organización agraria, que comprendía una de tipo político, militar y religioso. Amplios caminos, veredas y puentes de redes o vigas, que conectaron las calles entre los canales que las interrumpían —proyectados hacia la periferia

<sup>53</sup> Información obtenida en “Metromanía”, una exposición sobre algunos metros en otros países, en la estación Auditorio en la línea 7 (El Rosario-Barranca del Muerto)

<sup>54</sup>Néstor García Canclini, Alejandro Castellanos, Ana Rosas Mantecón. *La Ciudad de lo Viajeros. Travesías e imaginarios urbanos: México, 1940-2000, México*, UAMI-Gedisa, 1996, p.14.

o al interior—, para permitir el paso del agua, a través de acueductos y otros sistemas contra inundaciones. Una red geométrica de canales en un territorio irregular con superficie de casi mil hectáreas. Setenta y ocho templos y recintos de gobierno, con cuatro accesos cardinales que eran arranques de las amplias calzadas construidas sobre los lagos para comunicar a la isla con tierra firme.

Paisaje mítico rodeado de agua, trinchera natural contra los enemigos, y bendición para el riego, la pesca, el comercio y el transporte a través de canoas que circulaban por canales, acequias y extensos lagos.



Imagen testificada y reconstruida por muchos, en sus informes y memorias, narraciones gracias a las cuales podemos configurar un pasado que sin embargo, todavía es posible advertir a través de los signos, formas y materiales aún en pie. En la traza misma de algunos de los ejes viales y líneas del metro, todavía persiste el pasado.<sup>56</sup>

Cuando observamos así el paisaje que fue y que ahora es, podemos imaginarnos al tlameme (hombre de carga), por entre la gente en los antiguos tianguis, o a las trajineras transportando sus hortalizas y flores frescas. Después al caballo y la época colonial, y como si estuviéramos viendo un documental de los hermanos Casasola, encontrarnos con el tranvía de mulitas, para después —en un tiempo más próximo, al menos cinematográficamente— ver pasar al tranvía eléctrico, ahora tan lento en relación a un raudo microbusero, y darnos cuenta que “la historia urbana de la capital de la república ha estado constituida en buena medida por la historia de sus transportes, a partir del inicio del

---

<sup>55</sup> Toussaint Manuel, Gómez Orozco Federico y Fernández Justino. *Planos de la Ciudad de México*. XVI Congreso Internacional de Planificación y de la Habitación. MEX. MCMXC, 1° reimp., Instituto de Investigaciones Estéticas, UNAM-DDF, 1990, p.15.

<sup>56</sup> Aunque es verdaderamente arduo seguir la pista de esos signos, en medio de un paisaje, ahora denominado ciudad de México, urbe muy contaminada, extremadamente desordenada, donde se combinan los intereses más diversos, y en donde la lucha por el espacio llega a ser brutal, tanto en el aspecto residencial como en el comercial y de tránsito, resultado innegable del alto grado de concentración económica y política de la región en relación con el resto de la República, por ser el asiento de los poderes federales, entre otras causas.

siglo XIX”.<sup>57</sup> Pues la existencia de transporte es en ocasiones el principal motivo para la expansión y diversificación de las actividades humanas en la urbe, y esta expansión, a su vez demanda el crecimiento de las redes vial y de transporte<sup>58</sup>.

Primero vinieron los tranvías, después los camiones de pasajeros que convivían aún con los recorridos a pie, pero llegó la década de los cuarenta con el creciente desarrollo industrial que transformó los caminos urbanos. Entonces aparecieron los autobuses como la opción de aquel tiempo ante la creciente imparable de la ciudad, en población, territorio y centralismo.



Para 1967 la suerte estaba echada sin camino de regreso, el transporte era ya insuficiente, lento e ineficaz ante la saturación de la capital en todos los sentidos, por que el automóvil había dado comienzo a la batalla por ganar espacio en contraposición a los peatones.

Dos años después es inaugurada la primera línea subterránea del Metropolitano (como se le llamó originalmente) en una de las zonas con mayor densidad demográfica y de las más congestionadas en aquel entonces (aunque aún en la actualidad sigue siendo uno de los caminos más transitados). El 29 de abril de 1967 el Diario Oficial de la Federación publicó el decreto de la creación del Sistema de Transporte Colectivo Metropolitano, como un organismo descentralizado del Departamento del Distrito Federal. La primera línea fue inaugurada el 4 de septiembre de 1969, y corría de la estación Zaragoza a Chapultepec.

Con la construcción del Metro, la capital del país ya no sería la misma. Los cambios básicos que en lo físico se advierten a la fecha han tenido que ver, casi todos ellos y de alguna manera, con el STC-Metro. En particular esta afirmación resulta contundente para comprender la evolución ulterior de la transportación en relación con la expansión territorial del área metropolitana de la ciudad de México y la transportación popular<sup>59</sup>.

---

<sup>57</sup> Fernández Christlieb, Federico. Años, Gente, Símbolos y Espacio Público. *Aproximación teórico metodológica a la historia de la ciudad de México desde el análisis del orden y el uso de sus espacios*. Facultad de Filosofía y Letras. División de Estudios de Posgrado. Tesis de Maestría. UNAM. 1992, p. 50

<sup>58</sup> Islas, Víctor. *Llegando Tarde al Compromiso. La crisis del transporte en la ciudad de México*, El Colegio de México, 2000, p.37

Casi todas las avenidas principales que han redimensionado a la ciudad relevándose para recorrerla de extremo a extremo, tienen rutas paralelas en el Sistema de Transporte Colectivo-Metro. Desde su proyecto definitivo el Metro fue concebido como un medio de transporte troncal, como la base de un sistema complejo de transporte masivo, apoyado por una política de inversión para ampliar ininterrumpidamente la red a partir de 1977.

Con el decreto presidencial contra la contaminación publicado en febrero de 1986 (que obligó al transporte suburbano a dejar el pasaje en ciertas estaciones del Metro), sumado a la política gubernamental con relación a la integración física y tarifaria del transporte colectivo del Distrito Federal (estatizado y concesionado), es cuando efectivamente el Sistema de Transporte Colectivo Metro (SCT-M) se constituye en estructurador del transporte público de personas en la metrópoli y, en particular del transporte de los usuarios de menores ingresos, por que el metro es uno de los medios a través de los cuales el gobierno garantiza salarios bajos sin demasiada presión social; pero a un alto costo que se traduce en una carga económica muy pesada para el gobierno local y federal.

Ahora bien, desde la perspectiva de los cambios generados por la construcción de las diferentes líneas subterráneas, elevadas y superficiales, en el paisaje urbano, podemos decir en lo que se refiere al uso de suelo, que algunas estaciones, principalmente terminales y aquellas planeadas para reforzar centros urbanos, causaron cambios en su designación.



Grandes centros comerciales se localizan en las inmediaciones de algunas terminales. Aunque, tal vez el cambio más notable (de poca importancia en términos de distribución metropolitana del espacio, pero no en términos de percepción ambiental), fue la concentración de expendios de comida ligera, que ha devenido en un número creciente de vendedores de toda clase de mercancías, ganando espacio a los accesos de las estaciones,

---

<sup>59</sup> Navarro, Bernardo. *El Metro y sus usuarios*, p. 39

entre tendajos y olores penetrantes, característicos del paisaje que se deja cuando descendemos al subterráneo.

Ese es nuestro paisaje actual, por donde el metro corre, como llave maestra hacia ciertos puntos, que por otros medios serían inalcanzables para millones de usuarios, urgidos por el tiempo circunscrito de sus actividades y lugares de trabajo, verdaderamente alejados de sus puntos de partida. Pero también es otro más de los medios que diariamente se combinan para llegar al destino que se quiera alcanzar. Entre autobuses, microbuses, taxis, automóviles y recorridos a pie, en motocicleta y bicicleta, pues el transporte es una de las actividades que ocupa un lugar predominante entre las actividades diarias y el uso cotidiano del tiempo libre<sup>60</sup>.



Metro Indios Verde/LA JORNADA

Escenarios cotidianos para la mayoría de quienes habitamos las metrópolis, manifestación ejemplificadora de lo masivo, de lo efímero (de lo denso y fragmentario), los transportes, y entre ellos el metro, un espacio urbano por el que transitan millones de personas hacia el trabajo, la escuela.

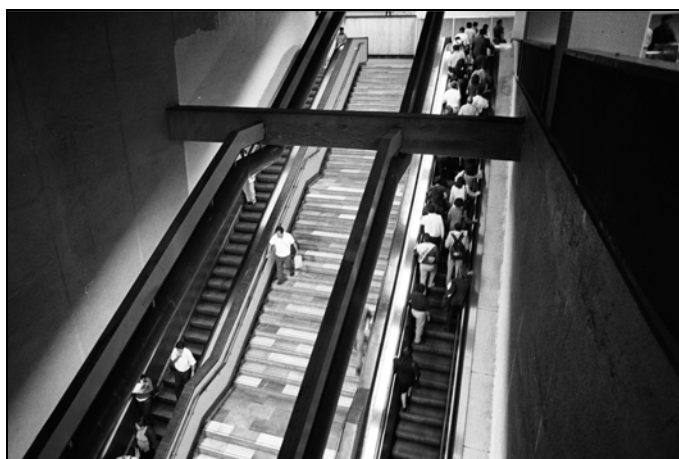
De tal suerte que el tiempo dilapidado en el traslado continuo, de un ir y venir por la ciudad, desde un adentro-origen hacia un adentro-destino, nos colocan por una o dos horas en un afuera-intermedio en el que podemos hacer varias actividades como leer, tejer, estudiar, escribir, coser, platicar, pensar, de acuerdo al tipo de móvil en el que seamos conducidos o no, y gozamos de un asiento o sólo lo anhelamos. Y que sin embargo propicie generalmente el puro acto de mirar sin mucho interés, de pensar, o incluso reparar algunas horas de sueño.

---

<sup>60</sup> Islas, Víctor, *Op. cit.*, p. 99

Si bien es cierto que los antiguos trenes brindaron “la magia de los viajes ferroviarios”:

(...) el traqueteo y bamboleo del tren, sus telescopiados pasillos, sus incontables compartimentos, sus ventanas al paisaje siempre móvil, siempre viniendo de adelante y huyendo hacia atrás, el pasar o detenerse ante las estaciones encendidas interiormente en la noche, las estaciones grises en el alba, oscuras contra los anocheceres, y las figuras, los rostros, los no sabidos nombres de los otros pasajeros dentro del tren, la gente en los andenes, la seriedad y muchedumbre y vértigo del mundo, toda esa serie de viajes circulares, entrecruzados, repetidos, de una ciudad a otra... el largo y uno y otra vez iniciado viaje del niño que fui en los trenes, los trenes, los trenes, el tren de sangre de nuestra vida, recorriéndonos una y otra vez<sup>61</sup>



Metro-ciudad/LA JORNADA

Los metros del mundo ofrecen un viaje hacia el encuentro con lo instantáneo (en los pasillos y andenes), o momentáneo (en los túneles); un viaje por lo demás rutinario, forzado. Un viaje en silencio completo (cuando se va solo) que ayuda al abandono necesario para no inquietarse por tanta diferencia, por tanto anonimato, por tantas miradas que pasan sin consecuencia aparente, y que nos ayudan a cultivar *lo paralelo* como diría Salvador Novo en sus tiempos del Tranvía: “*Es necesario viajar en tranvía, cultivar el sentido de lo paralelo y no tropezar con nadie nunca*”.<sup>62</sup>

<sup>61</sup> De la Colina, José. *Op. cit.*, p. 35.

<sup>62</sup> Citado en “Que al espejo te asomes, derrotado” por Carlos Monsiváis. *Revista Universidad de México*, Vol. XXXV, No. 2-3, OCT-NOV, 1980, p 24-35, p. 26.

## **NOTA INTRODUCTORIA**

Se dice que la investigación exploratoria no es un fin en sí mismo.

En éste caso, sin haber llegado a la rigurosidad de la investigación descriptiva, la exploración es en todos sentidos, incluyendo la construcción del texto cualitativo, que se presenta a continuación.

Hay tres voces: una que es una mirada que reporta una generalidad, digamos la sucesión de lo que el observador percibe (lo fenomenológico); otra, animada por los testimonios de los pasajeros. Y la tercera, que corre paralela, y se distingue de las demás, al ubicarse en notas sobre algunas nociones teóricas, o referentes a autores diversos.

# 1

## UN VIAJE

Empecemos otra vez por las palabras conocidas. El *viaje* (del catalán *viatge*)<sup>63</sup> es una jornada que se hace de una parte a otra, por aire, mar o tierra. Camino por donde se hace. Ida a cualquier parte, aunque no sea jornada. Se usa con especialidad cuando se lleva una carga. En cambio *travesía* (de *través*)<sup>64</sup> significa: camino transversal entre otros dos. Modo de estar una cosa al través. Distancia entre dos puntos de tierra o mar, y tiene como sinónimo al término periplo (del gr. *plein*, navegar, a través del lat. *periplus*)<sup>65</sup> que es un viaje de circunnavegación de antiguos marinos, por lo que tenemos el uso de éste término en geografía antigua, para indicar los viajes por alta mar, como el periplo en *Odiseo*, pues significa también recorrido o trayectoria espiritual de un sujeto.

En este sentido, si vamos a las imágenes, a las metáforas, podríamos decir que *una travesía* invoca la representación de un viaje más bien interno, librado a través de distancias enormes y misteriosas (el mar), por el que se sufren toda clase de penurias, y derrotas, o al menos pérdidas que finalmente transforman a ese que fuimos al partir. Era una forma de “viajar” distancias en lunas, días, semanas, meses y años. Una forma de mirar lo que se iba encontrando con mayor atención, porque se gozaba de la lentitud en donde se pueden tejer redes más definidas del acontecer exterior con las sutilezas de los paisajes internos.

Otra naturaleza anima al *viaje* en su acepción actual, pues es una palabra de diferente duración (en minutos, horas o días), y si bien no deja de brindar la posibilidad del encuentro con lo inesperado, adolece de la duración necesaria para que el viajero pueda tender puentes entre las vías paralelas del mundo externo y su *travesía* personal. Porque ahora somos *pasajeros*, término utilizado para designar a quienes viajamos en los interiores de los

---

<sup>63</sup> *Diccionario de la Lengua Española*, T. II, p. 2084

<sup>64</sup> *Ídem*, p. 2018

<sup>65</sup> *Ídem*, p. 1577



límites ciudadanos, e incluso fuera de ellos, en un avión. Y justamente *pasajero* como sustantivo quiere decir: que pasa o va de camino de un punto a otro. Pero como adjetivo, encaja mejor con esa condición de las multitudes en tránsito continuo, de ir o pasar de un punto a otro por vías o parajes públicos por donde quiera que se vea: *dícese del lugar por donde pasa mucha gente; que pasa pronto* (efímero, fugaz, fugitivo, interino, momentáneo, precario, provisional, provisorio, temporal, transitorio).

Por definición, la calle, la plaza, el vestíbulo de cualquier estación de tren, los bares o el autobús son espacios de *paso*, cuyos usuarios, las moléculas de la urbanidad —la sociedad urbana haciéndose y deshaciéndose constantemente—, son seres de la indefinición: ya han salido de su lugar de procedencia, pero todavía no se han incorporado a su nuevo rol. Siempre son iniciados, neófitos, pasajeros.<sup>66</sup>

Entonces, tenemos un viaje de corta duración, con un viajero “que pasa pronto” entre la simple rutina de un camino conocido, y que en el metro se convierte en un *usuario*. Alguien que utiliza las instalaciones, los vagones, por una relación contractual con el STC-Metro. Relación objetivada por un boleto.

*¿Qué podríamos encontrar al adquirir un boleto para Un Viaje?*



---

<sup>66</sup> Delgado, Manuel. *El Animal Público*, 4º ed., Anagrama, Madrid, 1999, p. 119.

\* \* \*



*Los olores de la calle van disminuyendo al descender sobre las losetas opacas de los escalones vencidos. El ruido del exterior se instala poco a poco en segundo plano. Largos pasillos con paredes desnudas de imágenes y la luz artificial, enmarcan el paso de la calle al interior. Sin embargo, es la sensación obvia de encierro, del aire y de las personas, uno de los signos más distintivos de la artificial atmósfera subterránea de las estaciones del metro.*

Aunque en la línea que corre de Barranca del Muerto al Rosario (L-7), la profundidad evidente en largas escaleras eléctricas y fijas, propicie el movimiento del aire, y las corrientes frías reciban al pasajero, destacando así la sensación de descender a una estación con dimensiones más espaciosas, y grandes domos lejanos en el techo, sin aire estancado.

En líneas elevadas, el viento en cambio transmite olores y percepciones de lo que ocurre y está afuera, además de la posibilidad de escuchar y mirar el exterior, por los extremos abiertos del andén. Mientras que en las estaciones superficiales, sencillamente la calle se “alcanza” desde el interior de las estaciones, a través de rejillas negras, en medio del flujo vehicular.

Sin embargo, la calle ha pugnado por entrar más consistentemente al metro, a través de locales comerciales y grandes carteles publicitarios, en pasillos de acceso y correspondencia. Sólo algunas líneas que presumiblemente no son sitios muy adecuados para las ventas (por su reducido número de usuarios, como la Línea 4 y la Línea 6)<sup>67</sup>, exhiben el fallido intento —¿atisbos privatizadores del Sistema de Transporte?— en locales vacíos y en franco deterioro.

---

<sup>67</sup> De acuerdo a datos proporcionados por el Departamento de Ingeniería y Desarrollo Tecnológico de la Gerencia de Ingeniería y Desarrollo, del Sistema de Transporte Colectivo-Metro, la Línea 4 tuvo una afluencia total de 71,708, y la Línea 6 de 102, 685, en comparación con las Líneas 3, 2 y 1, con una afluencia entre 657,541 a 771, 313 pasajeros durante el primer semestre el 2003.



*Alguien pide limosna.*

*El olfato estorba para evitar la picosa sensación, mezcla de orines y salitre.*

*Niños que piden dinero.*

*El sonido de un violín provinciano.*

*La visión de mendigos mudos con carteles pidiendo ayuda, por enfermedad, incapacidad o desempleo.*

*En la taquilla permanece la mezcla de olores entre la calle y el interior de la estación.*

*Estas dentro y el ruido de los trenes que vienen y se van, junto al aire pesado, te instalan en la densidad que vendrá más adelante, sobre todo en los días de mucho calor y temporada de lluvias.*

Según dice el *Manual de Introducción al Sistema de Transporte Colectivo-Metro*: “La zona de acceso, es el lugar donde inicia el uso de las instalaciones”<sup>68</sup>. Sin embargo, como todo lugar de tránsito, permite usos que desde la línea de torniquetes cuesta más transgredir. Entre vendedores ambulantes designados como “tolerados”, escaleras y pasillos que conducen al vestíbulo (ocupado por la taquilla, el cubículo del jefe de estación, los locales comerciales rentados a los particulares, teléfonos y mapas de barrio), el pasajero camina por una trama de signos, entre el *afuera* calle, y el *adentro* metro. Y existe uno en especial que casi siempre se ubican en una región metros antes o después de las escaleras de acceso. Un signo que, a excepción de algunas estaciones (como las de la línea 4), recibe diariamente a los usuarios. Los últimos latidos de la calle, con sus pordioseros o mendigos, aunque estos términos sean ya incapaces de contener los abundantes detalles merced a los cuales logras sentir simpatía, miedo, asco, terror, culpa, piedad, según el grado de abyección que te transmitan. El reglamento incluso va todavía más lejos, al utilizar sólo un término: *indigentes*. Los indigentes que no faltan con su presencia, al recibimiento de pasajeros escurridizos entre tácticas conocidas.

*Los hay quienes simplemente no ven; otros se cuidan de pasar lo suficientemente lejos, o de apurar el paso al amparo del que va adelante y es previamente interceptado; algunos que sí los miran no saben qué hacer, se paran y buscan en sus bolsas, otros regresan después de aceptar que no podrán seguir hasta no haber pagado su tributo*<sup>69</sup>.

*Y están también, quienes se apresuran por dejar atrás el llanto de un niño, el sonido irregular de un violín,*

<sup>68</sup> *Manual de Introducción al STC-Metro*. Departamento de Documentación para la Capacitación. STC, 1989, p. 5.

<sup>69</sup> Dice Marc Augé, en *El Viajero Subterráneo*: “Los mendigos son una frontera, representan lo infranqueable, como si ya estuvieran un poco muertos. Y la idea de la ofrenda hecha a esos muertos forma parte de una evidente e inmediata voluntad de permanecer nosotros en el interior de nuestras fronteras, la voluntad de no ser mendigos anónimos” (p. 85 y 86)

*la visión de los ancianos desvalidos, la inquietud por aquel pequeño dormido a quien parece le han inoculado un extraño sueño del que no puede despertar mientras el hombre que lo sostiene, pide ayuda para supuestos tratamientos médicos.*

Sólo en las grandes estaciones (sobre todo en las correspondencias) es posible encontrar en los pasillos a indigentes, pues es sinónimo de “permanencia” dentro de las instalaciones, el tratar de mantenerse en movimiento constante cuando se ha logrado entrar.

Un indigente en el área de acceso de las estaciones, como a las puertas de los templos, o sobre las banquetas, se halla *fuera del sistema*, cumpliendo paradójicamente, la parte que ese mismo sistema le asigna. Pero éstos significados escapan ante la “memoria del desplazamiento que automatiza”, como expresó un joven invidente.

El metro es otro mundo, las personas se conducen de otra manera arriba que abajo, abajo son más sensibles, porque hay mucha gente, se está encerrado, y la prisa. Arriba es más flexible, porque se pueden encontrar otros caminos, abajo es uno sólo, con o sin afluencia, y cuando la hay, simplemente no existe otro camino.  
*Supervisor de vigilancia de la línea 5.*



A diferencia de la marcha en la calle, donde las opciones y la vigilancia son incesantes, basta iniciar el descenso para que una mano invisible se apodere de la nuestra y nos lleve sin la menor posibilidad de elección al destino prefijado [...] flechas y pasajes y carteles y escaleras anulan todo margen de capricho, todo zigzag de superficie.

*Julio Cortázar*<sup>70</sup>

*¿Cuándo se empieza a estar en el metro?* Digamos que todo parte de cálculos mentales, origen y destino, “¿a qué hora voy a llegar al trabajo”<sup>71</sup>, deseos de “que no se vaya a detener”, y planes alternos cuando esto ocurra “para seguir hacia tu empleo”. Sin embargo, el tiempo- metro, no sólo geometriza la sensación de la distancia<sup>72</sup>, de la espacialidad (en

<sup>70</sup> Julio Cortázar, “Bajo Nivel”, p. 14

<sup>71</sup> Todas las frases entre comillas de ésta sección, que no remitan a otras fuentes, son opiniones de quienes participaron en las entrevistas realizadas.

<sup>72</sup> El metro marca trayectos a miles diariamente, un viaje de ida y regreso, que puede ser un recorrido simple, digamos partir de un origen **A** y llegar sin más a otra estación **B**. También podríamos partir de una estación **X** para interrumpir el curso y tomar alguna otra línea -atravesando la intersección **I**, hasta el destino **Y**. Hacer

medio de la ciudad que está afuera, inabarcable en los mapas mentales de lo que nos vamos representando fragmentariamente, de acuerdo a etapas de la vida, con sus actividades y respectivos traslados), también es un espacio que puentea, un espacio sensible, entre un *lugar* origen y destino.

La invariabilidad de las instalaciones y la regularidad del paso de los trenes, posibilita el cálculo del tiempo que vas a invertir en llegar a determinada estación, en contraste, con las contingencias y molestias por el desorden y la “falta de educación” entre quienes lo utilizan, y algunos encuentros que no están en la agenda diaria. Un espacio entre la funcionalidad, y el encuentro de *espejos* y *pantallas* entre los habitantes de la ciudad, que se *llena* entre lo controlable y lo alteritario<sup>73</sup>.

A la pregunta ¿a qué va uno predispuesto cuando viaja en el metro? Los entrevistados contestaron a “a que halla mucha gente”, “a que no se vaya a parar”, “A qué hora voy a llegar a mi trabajo”, “a maquillarse, leer el periódico que nos dan”, o para “pensar cosas... Cosas que va uno a hacer en el día”. Siempre y cuando “ojalá me toque a asaltar”, a que “abusen”; o con miedo, “miedo a que me vayan a tolerar, a “tener paciencia”, la disposición a “defenderme”, invidente que se predispone “a como lo afirma un joven tranquilizarme, por las burlas, por que también hay gente que se burla por que te topas con las ventanas, hay gente que no te soporta y que te avienta ‘¡Hágase para allá!’... y ahora sí que ponerse en las manos del sistema por que no hay otra manera de transportarse”.



“*Ponerse en las manos del Sistema*”... Si bien el metro es un espacio con características muy propias, que determina la movilidad, con límites de acceso precisos, por seguridad y diseño, en donde el pasajero ve fragmentos de las instalaciones completas, (pues hay zonas

---

tantos cruces y combinaciones ente X y Y, por I<sub>2</sub>, I<sub>3</sub>, I<sub>4</sub>, sin que esto se contextualice en una imagen de la ciudad, paralela al mapa de las líneas del Sistema.

<sup>73</sup> Como veremos en la sección titulada El Túnel.

prohibidas, y otras que ni siquiera se pueden mirar desde lejos, que seguramente para muchos, ni siquiera existen) también está determinado por el *afuera*. Por que lo que se ve en el metro, lo que se escucha y siente, es dato *evidente* de una condición que se vive en el exterior.<sup>74</sup>

Un viaje en el metro — dicen los entrevistados — es “rutina” “que no trasciende”, que “fastidia, tensa y aburre”.

“Lo cotidiano”, de un viaje diario entre “la rapidez y economía” para las mayorías en la ciudad por que “el metro es para todos, creo que es el único en que todo el mundo se va. Es el único democrático” (expresó un invidente, masajista y cantante en el metro); **la inseguridad** (“Porque dependiendo de la línea es como te sientes, por ejemplo si vas a la línea que pasa por Tepito, hasta miedo sientes, en Garibaldi seguro te asaltan. Nada más te ven y escuchas el silbido (del que te localiza y los demás cómplices te rodean). En la línea

de Carrera para Rosario, ahí que hasta son bonitas. la hora en que la utilices. sí, por dónde no, y la hora. Garibaldi, a menos que sea empleado de 44 años); **el** empujan, encuentras a un broncas personales y que se



no hay bronca. Hay líneas Depende de cada línea y de Vas conociendo por dónde Yo jamás paso por urgente o no halla de otra”, **abuso físico y sexual** (“te resto de gente que trae hasta quieren desquitar con los

demás, hay quienes te empujan con el hombro y encima todavía voltean... Pasa un hombre y me da un pasón, ¡hijole! ¿Así, de ladito! Coraje y pena, bueno pero lo mismo le hizo a una muchacha, y dije ¡éste sí está...! ¡No sabe ni para dónde tirarle!”, refirieron un empleado y un obrero), **o de autoridad** (“yo he visto cómo les pegan a los borrachitos y me da mucho coraje”, dice una mujer mazahua), y **la corrupción** (“los policías están de acuerdo con los ambulantes y los asaltantes”, afirma un maestro albañil), **que se aprenden**

---

<sup>74</sup> El tiempo-metro esta determinado por el tiempo del exterior con sus horas pico de acuerdo a horarios de trabajo, de escuela, de trámites burocráticos, o de horas en donde el espacio se transforma, como un viernes de quincena por la noche, en la estación Hidalgo, *a lo largo y ancho del andén, un travesti, cual pasarela venía y regresaba sobre sus pasos, ante la mirada de todos, entre los que hay varios hombres de miradas lujuriosas y alientos pesados.*

**a tolerar**, después de su diaria recurrencia, igual que el mal olor de los indigentes (“Te rascas sin tener comezón”, describió una secretaria), el pregón infatigable de comerciantes ambulantes (“Por que es su fuente de trabajo, todos le hacemos la lucha”, comentaron en todos los grupos), y la falta de consideración por parte de los hombres, quienes tienen derecho a no ser “caballerosos, y no ceder el asiento por que también ellos vienen muy cansados”, dijeron varias mujeres, empleadas, “sales tan cansado de aquí, que está bien que uno sea hombre, pero también vengo cansado, y como decimos ¿querían liberación femenina? ¡no?”, comenta un obrero.<sup>75</sup>

En él pueden estar incluidos todos aunque algunos no se quieran incluir jamás (“yo no he conocido a nadie que no haya viajado en metro”, “yo sí, lo vi en televisión, unas chavas que nunca se han subido en metro”, dicen dos jóvenes, uno estudiante de licenciatura y el otro músico autodidacto).

Cada estructura social tiene su cotidianidad, su modo de vida, todo eso que somos, que hacemos, que construimos, con enormes tácitos en lo económico, lo social, lo moral, lo jurídico, y lo cognoscitivo. Sobreentendidos que todos compartimos, porque simplemente es así, y así se viven en sus diferentes espacios. Por lo cual, lo que sucede en el metro, tal vez podría ser solucionado si “ponen un vagón más”, o “establecer un horario”, o adquirir más trenes” para evitar que “vayamos tan apretados”, como lo propusieron, jóvenes y adultos de mediana edad, hombres y mujeres. El metro puede seguir conteniendo a la multitud.

Pero, si un viaje en el metro es “lo más corriente, lo más común”, lo cotidiano que es una construcción de experiencias que a su vez llevan al pensar habitual y a la acción acrítica; qué más podemos ver en sus discursos.

---

<sup>75</sup> Concluyó un grupo de empleadas, (el mayor porcentaje de usuarias son las mujeres en edad de pertenecer a la población económicamente activa, poco más del 60% del total de usuarios, 10% son casadas, fuente: *Los Hombres del Metro*, STC-M-DDF, México, 1997, p. 163). También cabe anotar, que a la pregunta *¿Es igual viajar en el metro para hombres que para mujeres?* Todos los grupos concluyeron que es igual.

Si partimos de su experiencia más allá de su cotidianidad, ¿cómo adquiere ésta experiencia particularidad propia en la narrativa de quienes lo utilizan? Puesto que no se puede acceder a su experiencia, sino por principio a través de su discurso.

El metro para muchos es la metáfora de la vida en las ciudades, con el anonimato y la soledad, o la pérdida (“fue en la estación del metro Balderas...”); o por otra parte, se descubre como constructor de cultura.<sup>76</sup> Pero, en el caso de los entrevistados al hablar de su experiencia, lo hacen refiriéndose a otras, a través de la *metáfora*.

Para la retórica clásica la metáfora es un tropo, la sustitución de una palabra por una frase, que implica una imagen, como toda palabra, aunque la frase-metáfora implique una imagen *más espaciosa*. Por que la metáfora no es sólo un adorno discursivo, tienen más que un valor emotivo, pues ofrece mayor información. No es un dato, sino una propuesta, ya que ella no existe por sí sola, sino dentro y a través de una propuesta interpretativa. En suma, “una metáfora nos dice algo nuevo sobre la realidad”<sup>77</sup>.



Por que el metro es un “mercado andante y subterráneo”, “una discoteca”, o como la vida según un joven obrero: “Sí, que hay muchas subidas y bajadas, escaleras, y que hay muchos tropiezos para llegar, hay muchas paradas que si uno no las sabe resolver pues es lo mismo que en la vida. A

lo mejor de aquí a Jamaica, es un transcurso, que a lo mejor es parte de tu vida, que vas parada por parada, que a lo mejor en ese momento vas tú mismo solo, y va entrando y saliendo gente como en tu vida también, pero en una cierta parada se queda un buen tiempo, y ahí es donde también tú también te estancas, a lo mejor es un problema familiar, sexual, emocional, lo que sea, te quedas ahí... y para que vuelvas a caminar sobre tu vida, pues tienes que esperar hasta que se cierren las puertas y vuelvas a ir... “. O como un animal, en palabras de una indígena mazahua: “El metro me recuerda a un animal que existía en mi pueblo hace



<sup>76</sup> Abilio Vergara, César. *El Metro: Espacio Urbano, Símbolos y Viajes*, (ENAH), Mimio, p. 2.



muchos años. Era un animalito que medía más o menos como quince centímetros, pero yo lo veía largo, largo, a pesar de que era chiquito. Era naranja con rayitas negras, y le decían el ciempiés, pero no era el ciempiés como es aquí en la ciudad. Era un ciempiés que no hay ya. Se enrollaba y se enrollaba, y cuando te venía venir se iba rápido. Cuando yo vi por primera vez el metro me recordó ese animal. Me recordó al metro, porque el metro tiene muchas llantitas, y ese animal tiene muchas patitas. Me imaginé que de ahí sacaron la idea de hacer el metro. *Sí, el metro es como un animal. Nos traga y nos saca. Abre la trompa y fuera todos*".

*Un mercado subterráneo, una discoteca, la vida y un animal que nos traga.*

¿Qué nos dicen estas metáforas como dato nuevo de este espacio?

Si el espacio es una imagen, y ésta una metáfora: tenemos un lugar de intercambio de mercancías, que no se da en una plaza o centro en la superficie; un lugar de diversión, con sonido o ruido alto que no nos permite hablar pero si bailar; un proceso en el que se va viviendo, con etapas que se suceden, estancamientos, encuentros y desencuentros; y un ser animal que nos sobrepasa, que nos devora para expulsarnos en cada estación.

Tal vez, por el momento,<sup>78</sup> nos corroboren solamente que en el metro cada persona está en *tránsito*, pensando en otro *lugar*.



[...] el transeúnte está siempre *ausente*,  
en otra cosa, con la cabeza en otro sitio,  
es decir, en el sentido literal de la palabra, *en trance*.<sup>79</sup>

---

<sup>77</sup> Ricoeur, Paul. Teoría de la Interpretación. Pag. 65.

<sup>78</sup> ¿La economía monetaria que nos hace danzar con máscaras, a través de nuestra vida, en medio de la multitud, de la masa que devora y expulsa después? Una interpretación fácil y demasiado literal. ¿Por qué no proponer una investigación sobre la percepción del metro en metáforas de sus usuarios?

<sup>79</sup> Delgado, Manuel. *Op. cit.*, p. 119.

### 3

## ANTES DEL TUNEL



*Después de las escaleras fijas o eléctricas, llegamos al último pasillo antes del andén. La gente se distribuye de acuerdo a las zonas donde calcula que el vagón vendrá menos lleno, por lo regular en los extremos, pero si los pasillos de acceso al andén quedan muy cercanos a uno de ellos, el mayor flujo de gente se dirigirá en dirección opuesta.*

### ¿Qué nos dice el metro de sí mismo?

#### 3.1 Las estaciones

El diseño de las estaciones, según el Manual<sup>80</sup>: “presenta una variedad de aspectos arquitectónicos acordes con las características de los diferentes rumbos de la ciudad”; aunque ateniéndonos a la pura impresión de quienes usamos diariamente el metro, las diferencias están en la temporalidad en que se fueron construyendo, y obviamente las necesidades de acuerdo a la topografía de la ruta, es decir, el material elegido; tal vez límites presupuestales, nuevos diseños de construcción, tecnologías con otros materiales, entre otras contingencias como el descontento de los habitantes de Polanco por la construcción de la línea 7, a nivel superficial.

En éste sentido, la primera línea construida, tiene una mezcolanza de colores y acabados en sus paredes, como ninguna otra. Sencilla consecuencia del crecimiento del metro. Parches de sus tentáculos.

---

<sup>80</sup> *Manual de Introducción al STC-Metro*, p. 8.



*Esperamos... algunos tienen los ojos clavados en las vías. Entre los durmientes hay restos de comida, las cucarachas y pequeños ratones corren nerviosamente. Una vez vi a un gato, agazapado en el interior debajo del andén, asomándose desde una de esas puertecitas que hay en el muro de concreto, al lado de cada vía.*

*Una pareja platica al final del pasillo sentados en el piso, al igual que algunos vendedores reunidos, que parecen sólo descansar, y hacen bromas entre ellos. Al final del andén*

*destaca el letrero que indica la zona exclusiva para mujeres y niños menores de 12 años.*

*A ésta hora no está el policía que resguarda el acceso para abordar los primeros vagones. Hay niños que juegan cerca de sus madres, quienes los mantienen alejados de la línea amarilla. Sobresalen las quienes van acompañados y platican.*

Así es, particularmente en estaciones subterráneas, de líneas por todos conocidas como las de mayor afluencia. En todos los andenes hay locales técnicos y de servicio entre las placas de las paredes, una subestación de alumbrado y fuerza, un cuarto de extracción de aire, de bombeo de agua negra (cárcamo), cuarto de limpieza, baños y nichos de emergencia.



En las elevadas asciendes a una especie de apeadero de tren de provincia. La música se escucha mejor, la calle inunda con su luz, llega el sonido del tráfico de los autos, las palomas que descienden a sus nidos en los techos del andén, y la poca gente que espera, lo hace todo bien distinto a los *encierros subterráneos*. A

menos que se trate de estaciones que cuente con respiraderos a lo largo del andén, por los que llegará la luz del exterior entre otros ecos de la calle.

### 3.2 Nomenclatura

Las estaciones, además de tener nombres alusivos al pasado: *heroes nacionales*<sup>81</sup>; *hechos históricos*<sup>82</sup>; *paisajes ya extintos*<sup>83</sup>; *personajes relevantes*<sup>84</sup>; o referentes inciertos (los indios que no son verdes); en su mayoría, *se nombran de acuerdo a lo que hay afuera*, otra vez *afuera*: una avenida, un hospital, un deportivo, una universidad, un monumento, un parque, una colonia, un barrio, un río, un embarcadero de un paisaje que una vez fue, pero que no existe más. Una memoria “logográfica”, pero vacía de contenido para quienes ya no ven en el exterior esos paisajes, ni esa heroicidad, y menos en estos tiempos de “corrupción videograbada”. Pero que se amontonan en los pasillos de la estación zócalo, para ir al “grito”, o alguna marcha, o ir a bailar en la plaza de las Tres Culturas, el segundo domingo de noviembre. Entonces el metro se llena de otra clase de actividad, de atuendos pasados, de alboroto verbal, pero la historia sigue siendo nombres dispersos en las once líneas, estaciones de llegada o partida, incluso en éste tipo de actos que se realizan en el presente con otros sentidos y consecuencias.



### 3.3 Señalamientos



Uno no se pierde en el metro, cuando se es habitante de la ciudad “sólo te desorientas”, coinciden los entrevistados. Uno sólo se pierde cuando no lo conoce, “cuando fue la primera vez”, o cuando se llega de provincia.

En contraste con todo el diseño visual, de los logotipos de las estaciones, y las señales auditivas que guían en el metro, no sólo a la minoría extranjera, sino a las mayorías

<sup>81</sup> Del pasado prehispánico y del revolucionario: Moctezuma, Cuauhtemoc, Tezozomoc, Cuitlahuac, Nezahualcoyotl; Zaragoza, Gomez Farias, Pino Suarez, Balderas, Hidalgo, Allende, General Anaya, Guerrero, Juárez, Niños Heroes, División Del Norte, Zapata, Martín Carrera, Morelos, Fray Servando, Valle Gomez, Aquiles Serdan, Flores Magon, Romero Rubio.

<sup>82</sup> Por ejemplo, Constitución de 1917 o La Raza.

<sup>83</sup> Río de los Remedios, Candelaria, Nativitas o Atlalilco.

<sup>84</sup> Un presidente, Lázaro Cárdenas; dos ingenieros Eduardo Molina y Miguel A. de Quevedo.

analfabetas, los señalamientos —en escaleras y pasillos— hablan de hombres de traje que llevan sus portafolios, suben y bajan, erguidos y delgados, y no fuman (eso sí, nadie fuma en el metro, no hace falta prohibirlo en el encierro).

Dentro de los vagones, por cada 12 asientos hay uno reservado para minusválidos, mujeres embarazadas o gente mayor, y recientemente, elevadores en escaleras, e instalaciones con pisos en pendiente y con barandal para caminar despacio, o pasar con sillas de ruedas; incluyendo también líneas-guía, con placas en braille para invidentes, sobre todo en estaciones cerca de hospitales importantes.

Pero todos estos espacios son invadidos consistentemente, por que se utilizan poco, (como



las rampas o el elevador en las escaleras) por las minorías a quienes desde los señalamientos se quiere incluir, pero que no pueden incluirse fácilmente sin recibir algún comentario o empujón reprobatorio, en un espacio donde la movilidad, la juventud, el rápido

ojeo, y los reflejos listos son necesarios. Aunque el caso de los ciegos es diferente, pues para ellos el metro es un lugar descifrable, un espacio fácil de reconocer, por la inmutabilidad de sus instalaciones; sin embargo explicaron que no utilizan las líneas guía, por que casi siempre encuentran los pies de algún usuario, y no se animarían a tocar las placas, por que luego las ensucian con “¡quién sabe qué!”.



Finalmente, en la línea de torniquetes se ha instalado ya, uno exclusivo para los accesos gratuitos, y en algunas estaciones, antes de las diez, hay una entrada para mujeres y otra para hombres, además de los vagones que desde hace poco, durante ese horario, se reservan para mujeres y niños. Los policías auxiliares se mantiene resguardando tales disposiciones, pues la masa se expande por donde puede, y más a horas pico. “Han decaído mucho las estaciones”, expuso Jorge que tiene de usuario de la L2, 23 años, “antes había bancas en casi todas para esperar el tren. Había puertas que se cerraban automáticamente cuando el

tren iba llegando, y que ya no permitían el paso al andén, pero los usuarios las forzaban, hasta que mejor las quitaron.” Tal vez es sólo que la afluencia ha ido creciendo, y es más difícil ordenarla.

*Muy pocos consultan los viejos planos, ¡ por fin han colocado otros nuevos!... Esta vez sí se escucha la música en la estación. Alguien vuelve a ver los anuncios de siempre, los estudia como si pudiera encontrar algo nuevo en alguno de sus detalles. La mayoría de los pasajeros revisan rápidamente los avisos sobre el pizarrón oscuro.*

### 3.4 El tiempo

En el metro siempre hay “movimiento, gente que sale y entra”, “rapidez y velocidad”, pero también una atmósfera anacrónica, un tiempo “inmovilizado” en los relojes descompuestos en el andén, o en una imagen que ya fue pasado afuera, un tiempo muerto siempre igual: “Básicamente yo quitaría la publicidad, o que la cambiaran, es siempre la misma, y lo dejan casi un mes. Si son películas ya se estrenaron, hasta están en DVD”, “hay que ir cambiando la publicidad para no aburrirse”, “ en lugar de publicidad que pongan mapas, que pongan fotos, las fotos que traes tú, para que la gente también sepa lo que está ocurriendo, en los pasillos, y en lugar de los anuncios” , propone un grupo de obreros.



*Algunos se detienen. Un hombre escupe desde la orilla del andén hacia las vías. Se escucha la marcha que se acerca, y el aire denso y caliente se siente en la cara y repliega las ropas. Se ven las luces que enmarcan la cabina del conductor. Quienes leían cierran sus textos y se aproximan. Hay un ciego que se acerca peligrosamente a la línea amarilla, todos lo miramos. Algunas señoras levantan gruesas bolsas. Un hombre lleva un oscuro y pesado morral al que introduce una de sus manos. Llegan corriendo algunos más antes de que abran las puertas, echan una rápida ojeada y escogen el lugar para introducirse al convoy. En muy pocas ocasiones el tren da dos oportunidades para entrar. Viene repleto. Parece imposible que entre otro pasajero. Se abren las puertas. Algunos se alejan de las entradas del vagón, mientras otros empujan para permanecer adentro; apoyan una de sus manos por encima de la puerta y contienen con su cuerpo a la masa que les repelen por la*

*simple falta de espacio. Logran la adecuada posición que les permitirá no estorbar el cierre. Otros se apuntalan con sus propios pies hasta ganar sitio suficiente para permitir el deslizamiento de las puertas que están por cerrarse... varios sonrían... otros evaden la mirada de los que tuvieron que empujar. Se escucha el sonido de cierre de puertas... Los que quedan afuera se solidarizan empujando a quienes han quedado entre ellas. Finalmente están dentro, pero la palanca de emergencia fue accionada. Las puertas se vuelven a abrir. La conductora sale corriendo con un artefacto en una de sus manos. Entra al vagón donde está prendida una luz verde, corre de regreso hacia la cabina, los pasajeros que pueden ver el pasillo siguen sus movimientos, se vuelve a sentir el empujón de los que insisten en subir antes de que se escuche otra vez el sonido inconfundible. Se cierran definitivamente las puertas. Los que quedan se colocan nuevamente y con mayor seguridad, de que les “tocará puerta” en el siguiente tren... Empieza otra vez la espera...*

### 3.5 Usos

Ahí donde la fugacidad es el recuerdo del rostro de la multitud, “ahí nos vamos a ver”. A la pregunta ¿qué les recuerda el metro en relación con su vida personal? Sólo uno de los entrevistados dijo que el metro es simplemente un transporte, los demás inmediatamente contestaron: *Citas* con ex novias o en general “El metro es un buen lugar para hacer citas... Es perfecto para hacer citas... por que ahí no te pierdes... “metro fulano dirección tal, adelante en medio o atrás, no te pierdes”, dice una joven, cantante del metro e invidente. “Las citas, fijate que sí, las citas con diferentes personas, para alegrarte, para pelearte, para lo que tú quieras, pero en el metro haces citas... y así es por lo general que lo que más se recuerda es eso, las citas”. También señalaron viajes con familiares (recordaron a quienes los llevaron por primera vez al metro, o viajes significativos para un niño cuya mamá iba a firmar boletas reprobadas), o con amigos, traslados a la escuela en compañía de novios y compañeros, o “para ir al fut” como ocurrió en la juventud de algunos empleados y de un comerciante.



Además, el metro todavía tiene espacios donde no sólo se espera, sino que se permanece también. Es particularmente notorio, que en las estaciones subterráneas con ventilación en el andén, a través de rejillas negras sobre la calle, se creó

una atmósfera crepuscular en todo el pasillo, o en la zona de ventilación, durante todo el día, hasta llegada la noche, cuando en estaciones como Mixiuhca, aún las parejas de todas edades, permanecen bajo los calados techos, besándose, descansando o simplemente platican.

Y en general en las instalaciones del metro, y dentro del vagón, las personas distinguen

**lugares de espera, de reposo, o de reunión** para determinados grupos (como los comerciantes ambulantes en Chabacano, o los homosexuales en Hidalgo, o los sordomudos en Centro Médico y Hospital General); **lugares de intimidad física** (escaleras y descansos, de las líneas elevadas, puertas de



subestaciones en la línea 6; entre la aglomeración dentro del vagón que acerca más los cuerpos, o el vacío de este en los últimos trenes por la noche, o en las últimas estaciones antes de llegar a la terminal); **lugares de trasgresión: para el robo** (estaciones, como antes mencioné, de la línea B, o Morelos en la línea 4, y en los vagones atestados); **el abuso sexual y el exhibicionismo** (otra vez en el vagón), **la prostitución** (estación Hidalgo), **el uso no autorizado de las instalaciones** (los jóvenes y adolescentes en grupo, que se animan a abordar la cabina desocupada, y abierta de vez en cuando, aunque desde un accidente fatal, se ha tenido más cuidado de mantenerlas cerradas, o también orinar, en



largos pasillos de correspondencia en estaciones que parecen solitarias siempre como Martín Carrera o algunas de la línea 6 y 7); **y de expresión**, (los graffitis en los pasillos de correspondencia y las esculturas de la estación instituto del Petroleo, L-6, o como el caso único del pasillo del “chicle” en la estación Jamaica, por la línea 9,

donde todo el techo, y parte de la pared sobre las escaleras que bajan al pasillo hay goma de mascar pegada de todos colores y tamaños, incluso algunas haciendo formas de flores o nombres; **del comercio informal y formal** (en vagones claro, y en pasillo muy largos de correspondencia, o itinerantes en las estaciones cerca de los andenes, y por la noche desplegados en pleno, como en la estación Hidalgo), **lugares para la mendicidad** (en las



entradas, y a veces en los pasillos entre las escaleras para pasar al otro lado del andén), **para la publicidad autorizada y panfletaria** (la primera en pizarrones y los lugares reservados arriba, o al final para algunas carteles sobre la pared; la segunda en ventanillas, puertas, cerca de los asientos), **para exposiciones y eventos culturales** (vitrinas y pasillos de acceso como en la estación Copilco, donde se han presentado obras de teatro, performance, o en el descanso entre las largas escaleras hacia la línea 2, donde por cierto en los últimos días de febrero se instaló un televisor que exhibe comerciales, frente a las escaleras automáticas que descienden hacia la línea 8).



Payaso/La Jornada



Dormida/La Jornada

Dentro del vagón, para dormir, mirar, leer, tejer, escuchar música, comprar, comer, platicar, robar, vender, adoctrinar, pedir limosna (en todas sus variantes: como los niños de la calle sobre vidrios, los que recitan poemas, los que dan consejos, los que piden ayuda por enfermedad o muerte de algún familiar); la sexualidad en sus varias manifestaciones (coqueteo, insinuación, “echar novio”, fajes, manoseo; la violencia o trasgresión, hostigamiento, violación, exhibicionismo, abusos sexuales, rayado de vidrios); acicalarse, escupir, cortarse las uñas, dormir, discutir, jugar y hacer bromas (niños y adolescentes).

### 3.6 Apropiación<sup>85</sup>

<sup>85</sup>La apropiación es un término de la Psicología Ambiental, que implica parte de los conceptos de territorialidad ligado con la ocupación, la pertinencia o el apego y la defensa del lugar. La Territorialidad, concepto básico en el estudio del comportamiento humano, “suele definirse”, como nos dice E. T. Hall (quien ha sentado las bases de una antropología del espacio, definida como Proxémica, que atiende las observaciones y teorías correlacionadas del empleo que, el hombre hace del espacio) como “ un comportamiento mediante el cual un ser vivo declara característicamente sus pretensiones a una extensión de espacio, que defiende contra los miembros de su propia especie. La Territorialidad es un sistema básico de comportamiento de los seres vivos, entre ellos el hombre”. (E. T. Hall, *La Dimensión Oculta*, 13 ° ed, S XXI, México, 1989, p. 15 y 18).

Sin embargo, el concepto de apropiación, remite no sólo a comportamientos dentro de un espacio dado, sino también a una dimensión cognoscitiva, simbólica y afectiva. “La apropiación del espacio consiste en la posibilidad de moverse, detenerse, poseer, actuar, resentir, admirar, soñar, aprender; crear de acuerdo a deseos, aspiraciones, proyectos. Corresponde a un conjunto de procesos psicosociales que se sitúan en una relación sujeto-objeto, entre el sujeto (individuo o grupo) que se apropia del espacio y objetos dispuestos

Desde que lo inauguraron, yo viajaba en él con mi familia. Por eso se me hace tan cotidiano y tan común, que no implica una situación de asombro. Por que viviste con él, creciste con él, te desarrollas y te desenvuelves con él, que podríamos decir que es tan familiar como llegar a tu casa, (empleado 40 años).

### 3.6.1 El metro como escuela

El metro es una escuela, que desarrolla las habilidades requeridas para incursionar en la sociedad de masas.

Cuando los entrevistados piensan en el metro, las palabras que refirieron con mas frecuencia son las relativas a la aglomeración (“el bochorno, el calor, los olores, la incomodidad, el ruido, los apretones y apachurrones; el abuso”).



Hay quienes no recuerdan cuándo abordaron el metro por primera vez, contestaron sencillamente que han viajado en él desde siempre:

“Uno crece con el metro”. Otros en cambio, evocaron experiencias de niño, de joven, de adulto novato o de provincia. Entre el miedo por la ignorancia de su funcionamiento, el abuso, o aparecer “como un aviso más de persona extraviada”, dijo una estudiante. Todas

---

alrededor de él en la vida cotidiana” Chombart de Lawe, P. H., *La fin des villes*, Calmann-Lévy, París, 1982, p. 54, citado en Aguilar, Miguel A. “La Construcción de una “Psicosociología Urbana”, en POLIS, Anuario de Sociología, UAM-Iztapalapa, (México, D.F.),1990, p. 415. La apropiación es un proceso, “[...]la apropiación introduce una perturbación relativa; la naturaleza conflictiva de la apropiación reside en la interdependencia de los componentes en acción por parte del espacio y por parte de los individuos o de los grupos. Esta interdependencia hace de la apropiación un juego que, por un lado, se define como un proceso creador de variaciones. Por lo que la apropiación debe ser considerada como un proceso de cambio.” Fischer, G. N. *Campos de Intervención en Psicología Social*. Ed. Narcea, Madrid, 1992, p.239 y 240.

estas memorias de la primera vez en el metro, contrastaron con aquellas donde los entrevistados fueron introducidos a sus instalaciones y funcionamiento por familiares o otros adultos alrededor, o cuando comprobaron la rapidez y las ventajas que el metro ofrece entre los congestionamientos afuera. Mientras que sólo uno de los entrevistados rememoró sus primeras veces en el metro como motivo de gran diversión, “gozaba de las escaleras eléctricas”, “era lo que más me gustaba” como dijo cuatro veces el joven músico que lo relató.

Sea como halla sido la primera vez, la multitud sigue siendo motivo de amenaza, a que te rebase, a no ser parte de ella, ser identificado, visto, cuando se es novato, niño perdido o provinciano, con pena<sup>86</sup> y temor de no integrarse a la masa que se mantiene anónima en su desplazamiento aprendido, sin pausa ante las escaleras eléctricas, o al pasillo del “transborde” adecuado, o en el silencio del vagón (“yo me siento como ese niño en la fotografía, solo en las escaleras, cuando no puedo subirme al metro”, dijo una indígena mazahua, que también contó: “a mí me tiraron en Candelaria, estaba embarazada y traía a un niño chiquito...



La Jornada

todos formados, pero cuando vieron que venía el metro, pasaron sobre mí....y gritaba).

Esa misma multitud que siempre son los otros, por que siempre son los otros “los mal educados”, “los que empujan”, “los que se malhumoran”, “los que abusan”, “la gente se mete como bestias”, “salen como ganado”, o como “jugando pac-man”, dice una empleada. Los demás que son el problema cuando a uno de los pasajeros le formulas una pregunta sobre los que viajan en el metro.

Y sin embargo, los entrevistados concluyeron que a nadie prohibirían la entrada al metro<sup>87</sup>, excepto a quienes ya se les prohíbe, aunque de vez en vez “se brinquen los torniquetes y

---

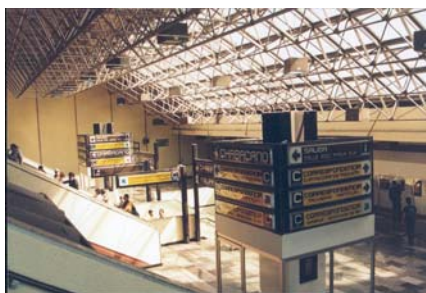
<sup>86</sup> Por ejemplo cuando se es objeto de algún abuso sexual, y mejor me “voy o me bajo”. “Me agarraron de las pompas, y casi me cargan y me sacan, y cuando volteé, todos estaban así (viendo para arriba), ¿A quién le reclamo, a quién le digo?”, relató una joven empleada.

<sup>87</sup> Lo que se presentó en todas las entrevistas es que al principio citaron no sólo a “los apestositos”, los chavos de la calle, los vendedores ambulantes, al personal de seguridad del metro (los obreros fueron los únicos que

entren”. Por que “El metro es para todos... Creo que es el único en que todo el mundo se va... Es el único democrático... A nadie por que todos los necesitamos... A nadie, por que eso es lo más bonito que tenemos: libertad”

Aunque: “Si hubiera una máquina detectora, sería prohibirle la entrada a gente maleada [los que te acosan]”... “Si pudiera detectarlos, a los agresivos, adictos”... “A la gente que vaya en un estado de agresión”... “Sería ideal que se le prohibiera la entrada a los rateros, a los misóginos, a los abusadores”. Una máquina detectora, una forma de saber la maldad oculta en la apariencia normal.

Los pasajeros además de asumirse en una condición de vulnerabilidad, que parece que es la condición actual de habitar los espacios públicos, lo revelan también como fastidio inevitable<sup>88</sup>: “¡Que Dios me acompañe!” “¡Qué lástima!” “¡Un despapaye!” “¡Que es un pinche desmadre!””, “Entras y ves a toda la gente y dices: ¡Uta madre cómo voy a llegar a mi trabajo!”<sup>89</sup>



*Hay muchos jóvenes en la entrada. Todos visten playeras verdes. El jefe de estación y tres policías auxiliares tratan de convencerlos para que no entren en tumulto.*

*No lo logran. Ingresan saltando los torniquetes. Los pasajeros avanzan rápido para evitar al grupo que marcha compacto a lo ancho del pasillo, cantan una especie de*

*himno y miran retando. En las correspondencias el grupo más numeroso se disgrega en las tres líneas que confluyen en éste lugar. Es el día del Estudiante, por la noche, en la estación Chabacano.*

*En otro pasillo, dos chicas comen tortas en uno de los establecimientos de comida rápida en los pasillos de las correspondencias de ésta estación tan grande. Es tarde, pero aún hay gente comiendo. Llega un hombre con ropa descuidada y aspecto cansado, le pide un café al dependiente,*

---

mencionaron a éste grupo), los chavos “drogos” (quienes inhalan PVC), borrachos y mariguanos, a la gente que lleva armas, que lleva mascotas (“por que hay riesgo”), chavos que forzan las puertas y los que rayan los vidrios; sino a otro tipo de personas que no es posible “detectar” con sólo verlos.

<sup>88</sup> Miguel Angel Aguilar.

<sup>89</sup> Contestaron, una mujer de 47 años, empleada; un maestro albañil y un joven obrero (que trabajan, itinerantes por diferentes lugares de la ciudad), ante la pregunta *¿a qué se predisponen cuando viajan en el metro?*.

a quien le comenta que hoy le fue muy bien. Voltea a ver a las chavas, les pregunta que si los ángeles también comen. Ellas lo miran y le sonríen sin ánimo de hacer plática. Él se contesta y dice que cree que los ángeles a veces sí bajan del cielo. Llega un joven pidiendo al dependiente que le cambie monedas por billetes grandes. El dependiente lo mira con desconfianza y le responde que no puede, el hombre que hablaba sobre los ángeles le dice que él puede hacer el cambio, el muchacho le da las monedas y después le pide que también le cambie un billete de doscientos pesos por billetes de cincuenta. El señor le pregunta si son auténticos. Ambos revisan el billete. El dependiente los mira sonriendo con una mueca de burla, las muchachas toman sus tortas y se van del lugar.

### 3.7. Apuntes sobre la sociabilidad<sup>90</sup> y el imaginario<sup>91</sup>

Gran parte de la experiencia acumulada a lo largo de la existencia está relacionada con un lugar. Los acontecimientos, las percepciones imaginarias<sup>92</sup> y las que no lo son, los

---

<sup>90</sup> La *sociabilidad*, que es una categoría, que se constata fuera de esa “realidad” definida por la sociedad económica y política, y que reivindica la dimensión lúdico-afectiva, por lo tanto libre, de nuestra existencia, para introducirla así, entre estas tensiones entre lo estructural y lo individual, en el discurso sociológico. La sociabilidad se muestra en aquellas formas de interacción sin una intencionalidad definida, y que tienen su razón de ser, o su sentido en ellas mismas. Dice Simmel: “considerándola desde las categorías sociológicas, designo la sociabilidad como la forma lúdica de la socialización, que se comporta —mutatis mutandis— respecto al carácter concreto determinado por los contenidos como la obra de arte respecto a la realidad. En primer lugar, sólo dentro de la sociabilidad llega a una solución el gran problema o, si se quiere, el mayor problema de la sociedad: ¿qué grado de importancia y acento le corresponde al individuo como tal, dentro y fuera del entorno social? Puesto que la sociabilidad en su configuración pura no tiene una finalidad material, no tiene contenido ni resultado que estuviera, por así decir, fuera del momento sociable como tal, se apoya por completo en las personalidades; no se persigue nada más que el estar satisfecho de este momento —como mucho aún de su resonancia posterior—, y así, el suceso, tanto en sus condiciones como en su resultado, queda limitado exclusivamente a los que lo sostienen personalmente. Las cualidades personales de la amabilidad, cultura, cordialidad y capacidad de atracción de todo tipo deciden sobre el carácter del estar juntos puramente sociable”.<sup>90</sup> Simmel, George. *Cuestiones Fundamentales de Sociología*. Tr. Ángela Ackermann Pilári, Gedisa, México, p.84.

<sup>91</sup> Por que el *espacio* también se puede aprehender en la percepción imaginaria. La capacidad evocadora que un factor ambiental tiene (color, forma, tamaño, configuración y otros) para recrear la vivencia de una persona en relación con ese lugar, ilustra la clase de percepción a la que nos referimos, pues en ella se reúnen elementos afectivos, “icónicos, cognitivos y simbólicos del entorno espacial”, Aguilar Miguel, A, Nieto Raul y Cinco Mónica, *Ciudades de presencias: dimensiones evaluativas y sensoriales en las evocaciones de la ciudad de México*, en Vergara, Abilio (coord.), *Imaginario: Horizontes plurales*, ENAH-BUAP, México, 2002.

<sup>92</sup> “[...] Pero cuando hablo de la percepción imaginaria lo hago ya no en tanto que sea “verdadera” o no su percepción; tampoco que sea o no un mensaje previsto por su enunciador, sino en la medida en que su percepción, digamos inconsciente, es afectada por los cruces fantasiosos de su construcción social y recae sobre ciudadanos reales de la urbe. Elaborar imaginarios no es una cuestión caprichosa. Obedece a reglas y formaciones discursivas y sociales muy profundas, de honda manifestación cultural”, Silva, Armando. *Imaginario Urbanos*. Tercer Mundo Editores. 1ª. Ed febrero 1992, Bogotá, p. 94.

recuerdos, los rostros de personas, situaciones, las palabras que conforman nuestras vivencias, todo ello es lo que realmente construye un espacio, es lo que anima su existencia material, desde lo cognitivo, afectivo y discursivo.

Así, los pasajeros del metro recuerdan cuando piensan en él, en relación a su vida personal, lo mismo asaltos, que “torteadas” (“o cuando yo torteé”, dice un obrero); citas, etapas de estudiante, trabajos, filtros, novias, abusos sexuales o de autoridad, o hechos muy personales, como el que recordó una de las entrevistadas por que su hermana “casi da a luz en el metro”.

### *3.7.1 El ciego como extraño amistoso*

“Aventura (lo que te vas a encontrar es diferente, siempre diferente), emoción, diversión (por que oyes cada plática y cosa que pasa), desde que conoces a alguien, te encuentras una persona, o te das un golpe por un enfrenón”, así evocaron los ciegos al metro, cuando se les pidió que refirieran lo primero que aparece cuando piensan en él.



Para ellos el metro es un descubrimiento, y una posibilidad de encontrarse con personas, que les ayudan, o simplemente se acercan a platicar, sobretodo cuando llevan un perro guía. Y así lo explica uno de ellos: “aquí se da el fenómeno de la ceguera, el fenómeno social de que te ven en forma inferior, tú evades la mirada de los demás porque te están mirando, no es lo mismo dirigirse al fulano que está enfrente, que al fulano que sientes inferior a ti (ciego), no inferior, sino inerme, indefenso. Se da ese fenómeno, hasta el más tímido se atreve a acercarse a ti, por que te ve, que es un ser diferente a él, pero indefenso hacia ti y hacia él, es ese fenómeno que se da en el caso nuestro”.

### *3.7.2 La fotografía*

Al mostrar las fotografías durante la entrevista, al principio, antes de verlas, los grupos empezaban a bromear y a decir frases como: “Ahí vamos a salir, ahí empujando”, o “¡Hijole!, ¿con quién te tomaron ésta foto? (Foto de jóvenes besándose).

Esos usuarios callados e indiferentes, empezaron a sentir, a sorprenderse, extrañarse y enojarse.



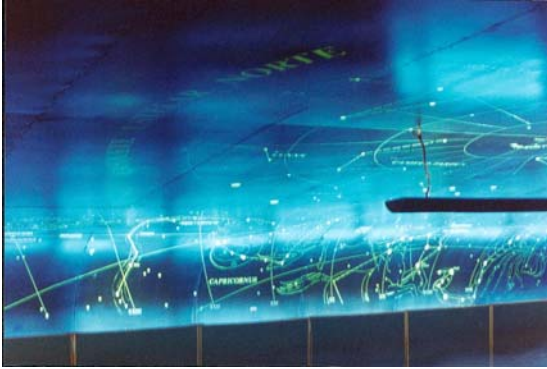
Besos gay/La Jornada

Una mujer mazahua dijo “parece que fuera su cuarto” (foto jóvenes besándose), mientras se refirieron a ella como “todos tenemos derecho es un mundo libre”, en cambio los obreros se quejaron de que “si ellos se lo buscan, por qué luego viene a pedir ayuda. Ante una escena posible y hasta normal para algunos, la aparente indiferencia cobra expresión real, aunque ya en el metro pocos se atrevan a descalificar abiertamente esta clase de expresiones.

Algunas de los temas que más refirieron los grupos, al mostrarles las fotografías, fueron:

- ✓ En el metro te puede pasar de todo
- ✓ Bromearon con que eran ellos (gays) o que en cualquiera de las fotos podrían haber sido captados ellos
- ✓ El metro es tan polifacético que se presta para diferentes formas de cultura
- ✓ La prostitución
- ✓ Las masturbaciones
- ✓ Los fajes
- ✓ El manoseo
- ✓ El exhibicionistas
- ✓ Los asaltos
- ✓ “Es lo cotidiano en el metro”
- ✓ “Todo es con la mirada”
- ✓ Combinación de clases
- ✓ El metro es una fuente de empleo (informal) para mucha gente
- ✓ Pobreza
- ✓ Diversidad
- ✓ Desconfianza
- ✓ Inseguridad
- ✓ Nojo por los grafiteros, y el maltrato en general de las instalaciones

Cuando a su vez se les preguntó dónde se tomarían una foto ellos, el escenario más citado fue el túnel de la ciencia.



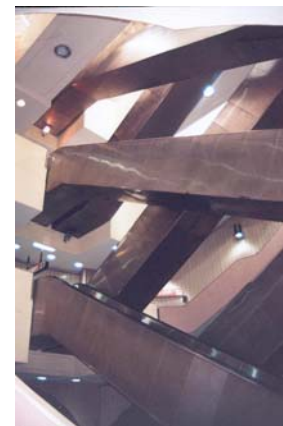
Después, algunos sitios específicos dentro de las estaciones, como Aquiles Serdán (“pero viendo hacia el domo”, contestó un empleado), y en Camarones, las escaleras eléctricas (“me encantan, por que es muy solitario ahí”, mencionó también otro hombre), San Lázaro o Aeropuerto (“el domo por encima de las vías, parece un mini-coliseo”, hombre de 37 años).

Refirieron también algunas estaciones o líneas, sin especificar en qué parte de ellas, como algunas estaciones de Barranca del Muerto incluida ella misma, las de Universidad, Miguel Ángel de Quevedo, Hidalgo, Chabacano, y en Iztapalapa.

Asimismo, donde hay exposiciones, “donde se han hecho hallazgos de algunas piezas arqueológicas”, escogió una invidente cantante del metro; Bellas Artes, Allende, o en el Zócalo, donde están las pirámides (las maquetas), según algunas empleadas.

Y en espacios prohibidos para el pasajero como las vías, el túnel, la cabina del conductor o la oficina de control.

Por otra parte algunos entrevistados preferirían fotografiar situaciones que se viven en el metro como “una foto a los rateros, a los que se están peleando, pero que no me vieran”, dijo una secretaria. “A mí me gustaría tomar una foto de por qué se tarda tanto el metro, y por qué hay tanta gente, ¿por qué el gobierno no ve ese problema?” propuso un obrero, “donde estuviera mucha marginación en el metro, vendedores, o con personas que fueran drogándose, yendo como usuario normal”, expresó una obrera.



Escaleras en Aquiles Serdán-L-7



Parece entonces, que se buscara un detalle, un escenario que hablara de “otro metro”, uno que le de significación y apariencia distinta a los pasillos y andenes rutinarios, parecidos.

### 3.7.3 La imagen ecológica, los colores y los “aires de libertad”

Los entrevistados dijeron que el metro podría ser decorado con paisajes marinos, de montañas, de lagos, de llanos de animales, colores, algo que "te mantenga a observar", que no sea una sola figura, que tengan pinturas, escritos, que la gente lea algo que le guste”



Igual que cuando hablaron de la publicidad “caduca”, expresaron la importancia de nuevas cosas que ver, cosas que “no fueran comunes en la ciudad, con paisajes que ya no se ven aquí, para que a lo mejor, los niños que nacieron aquí, siquiera eso conozcan. Sepan que [existen] Algo que de la sensación de libertad. Aires de libertad”, dice un invidente cantante del metro.

También aludieron a televisiones, y hasta una estación de radio especial, ambos medios con programación noticiosa o educativa, exclusiva para los usuarios del sistema.

En todo caso el referente ecológico, fue el más frecuente. Como oportunidad para estar en otro sitio, aunque sea en la imaginación, uno “con aires de libertad, “que te tranquilice”, como explicó una joven invidente, estudiante de licenciatura, que pondría fuentes en los pasillos largos y anchos de las principales correspondencias.

*Los más ansiosos miran frecuentemente hacia el interior el túnel en espera del próximo convoy; muy pocos miran hacia la oscuridad del túnel.*

*Varios consultan el reloj de la estación recargados en la pequeña barda que rodea a las escaleras para el cambio de dirección. Miran insistentemente el andén hasta que los últimos pasajeros abandonan el largo pasillo...*

*En otro lugar de la estación, mientras tanto, sólo se escucha el engranaje de las escaleras eléctricas que por fortuna no están paradas, a pesar del montón de escalones apilados frente a ellas...*

## 4

### TUNEL



*“¡Mira! fíjate, cómo todo mundo va en el metro pero cada quien va aislado”,  
“todo es con la mirada”,  
“las personas quieren que no les molesten.  
**Todos son observadores”**  
“En el metro hay muchas personas  
que llevamos nuestros propios problemas,  
nuestra propia alegría,  
todo, todo individual”.*

*Cuando el tren empieza a detenerse, los pasajeros siguen las puertas, y se ubican en el sitio con mayor probabilidad de acceso al vagón. Algunos resultan frente a las ventanas. Las puertas se abren. Quienes vienen a bordo salen con dificultad entre las filas de usuarios que ya ingresan. Apenas ceden el espacio suficiente para que salgan los últimos, y cada vez con mayor reticencia ante el inminente sonido de cierre.*

*Previamente, a través de las ventanillas, o al entrar, los primeros pasajeros ubican lugares disponibles y responden con anticipados movimientos, mediante esa discreción característica de saber exactamente quiénes compiten por el lugar, y cómo bloquear sus intentos para ganarlo, sin necesidad de voltear a mirarlos. Aunque en horas “pico”, no hay ninguna apariencia que guardar. Con dificultad bajan, por que quienes esperan forman una barrera que obliga la salida entre empujones y codazos. Y quienes ingresan se empujan sin disimulo, aunque la mirada directa sigue evasiva. Aún después del cierre de puertas hay que acabar de acomodarse, todo depende de la hora, por que en la aglomeración sólo queda tratar de alcanzar los tubos, y de resguardar los centímetros que impidan estar definitivamente pegado al otro, y cuando esto es irremediable, hay que interponer mochilas, bolsas, libros o lo que se lleve, entre los cuerpos. Específicamente entre ciertas zonas abajo y arriba, por detrás y enfrente.*

*Varios jóvenes permanecen sentados en el piso sin importar cuánto estorben. Una mujer peina sus cabellos con los dedos. Un hombre se corta las uñas hasta que una de ellas sale disparada hacia la cara de la pasajera de enfrente. Otra se maquilla ante la mirada curiosa de algunos. Una niña*

*trepas la escalera de emergencia después de echar un vistazo a la cabina del conductor, mientras otros niños pequeños se paran en los asientos y juegan con su reflejo proyectado en las ventanillas. Hombres y mujeres dormidos, cabecean, parecen perder el control, pero retoman el equilibrio otra vez, los demás observan discretamente, retirando la mirada cuando son descubiertos por la contemplación de otro pasajero. Una pareja joven conversa animosamente, callan de vez en vez para besarse. No miran a su alrededor. Sube otro vendedor que intercambia algunas palabras con el que ya estaba por bajar sin haber vendido ninguno de sus libros. Después, ambos bajan en la próxima estación. Aparece entre los nuevos pasajeros un viejo, sucio y enflaquecido. Se sienta frente a mí. Nadie lo mira de frente. No huele mal, por fortuna. Entra también una vendedora de discos. Un señor y una señora de aspecto humilde, ingresan y miran inmediatamente la línea con los símbolos de cada estación, se dicen algo y señalan varias veces una estación. No miran a nadie más. Hay un hombre que no ve a nadie. Mira hacia el piso, o hacia un lugar indeterminado entre los cuerpos y los rostros de los pasajeros. Otros repasan con la mirada los cuadros-murales que informan qué hacer en caso de incendio o sismo. Sube una pareja de mediana edad y se sientan. Sonríen entre sí. Lucen cansados. Ella se recarga en su compañero. Ambos cierran los ojos, y se quedan dormidos. La marcha del tren acomoda sus cabezas de tal forma que la nariz de ella parece sostener —por momentos— la quijada de su pareja. A pesar de estar inermes, los demás pasajeros no los ven directamente. La blusa de ella conserva la pieza de plástico que sostiene la etiqueta de papel que sí fue retirada. Un dije en forma de sol pende de una cadena que lleva en su cuello. Ambos sostienen bolsas con una mano. Sudan. Con sus cabellos despeinados y sus bocas entreabiertas se abandonan el uno al apoyo del otro. Sus ropas están arrugadas.*

Si los encuentros urbanos tienen como principio la única profundidad de las apariencias, y la mirada juega a un conocimiento instantáneo en esta clase de juegos habrá que distinguir las formas en que nuestros sentidos decodifican y orientan nuestra acción, habrá que partir del cuerpo no sólo como máscara significativa —a la manera de Goffman<sup>93</sup>— sino como espacio “cargado” de ciudad, a la manera de Simmel.<sup>94</sup> De un cuerpo que puede conocer de determinada manera, y desde ciertos cuadrantes con relación al espacio donde está.

---

<sup>93</sup> Erving Goffman (1922-1982) desarrolló el análisis dramático como una variante del interaccionismo simbólico. Goffman pensaba que existían múltiples analogías entre las representaciones teatrales y el tipo de “actos” que todos realizamos durante la acción e interacción cotidiana. Como las actuaciones son interacciones cara a cara, todas involucran máscaras, la apariencia física que el actor presenta ante el público.

<sup>94</sup> Según Simmel, (1858-1918), un brillante y fructífero generador de hipótesis sociológicas, la metrópoli organiza el comportamiento cotidiano de sus numerosos habitantes en función de la racionalidad económica: “El dinero sólo implica una relación con todo lo que es universalmente común y solicitado por el cambio de valor y reduce toda calidad y toda individualidad a la pregunta: “¿cuánto?”. La personalidad tiende a quedar

Entonces se habla de sensibilidades concretas movilizadas por la experiencia urbana.

Esa sensibilidad concreta a nuestro alcance, nuestro cuerpo con sus sentidos, es a la vez el principio evidente de nuestra identidad, desde las características propias como organismos vivo (profundamente arraigados en la biología y la fisiología), hasta las determinantes culturales que lo han modelado, pues los sistemas culturales norman el comportamiento de modos radicalmente diferentes.<sup>95</sup>

¿Cómo entonces en la experiencia del usuario, el cuerpo y sus sentidos son experimentados, qué los tamiza, qué les devuelve el lugar y la interacción con los demás en ese espacio?

---

sofocada, y se atrofian sus facultades de enriquecimiento intelectual individual, autónomo y de enriquecimiento emotivo. Es por eso que no se puede hablar de desarrollo de la subjetividad en sentido propio, sino de una *falsa subjetividad*. Se trata de un desarrollo unilateral donde el sujeto mantiene su identidad gracias a un papel económicamente predeterminado en el ámbito de un sistema donde el espacio para la expresión de una racionalidad no económica es muy reducido. La acción del ambiente social metropolitano no actúa, empero, sin hallar resistencia. La sociología de Simmel contiene un postulado antropológico y psicosocial de suma importancia para su perspectiva respecto a la metrópoli y la libertad: *el hombre es por naturaleza y esencialmente, un ser selectivo y discriminante*. El desgaste provocado por la sucesión de impresiones siempre nuevas, por la densidad de las sensaciones improvisadas e imprevistas — en vez de desembocar en la psicosis — estimula, según Simmel, gracias a la reacción voluntaria de autodefensa del individuo, la adaptación de la psique, actuando sobre aquel nivel más superficial, transparente y consciente que es el raciocinio. Las estimulaciones nerviosas continuas y llenas de contrastes (en el sentido de que someten el comportamiento a direcciones a veces opuestas) generan, difunden y consolidan una *actitud psíquica* que se manifiesta en el habitante de la metrópoli desde los primeros años de vida: la actitud denominada *blasé*. La esencia de la actitud *blasé* reside en la insensibilidad hacia toda distinción, pero esto no significa, como en el caso de la insuficiencia mental, que los objetos no se perciban, sino más bien que el significado y diverso valor de las cosas, y por consiguiente las cosas mismas, se perciben como no esenciales. “El individuo blasé se apoya un plano uniforme y de tonalidad opaca”. Es decir, que como respuesta a la angustiada mutabilidad de los estímulos externos, el habitante de la metrópoli “desarrollaría un órgano que lo protegería y libraría del clima amenazador que lo rodea”; la facultad intelectual sirve así de defensa a la vida subjetiva contra el poder opresor de la vida metropolitana. Esta actitud *intelectualista* que convierte en típico al habitante de la metrópoli occidental está relacionada, así, con el tipo de economía dominante en el contexto urbano, de esta manera Simmel formula algunas hipótesis-clave, centradas en la relación cultura del dinero, y el desarrollo de la personalidad en la metrópoli. Simmel, George. *Sociología: Estudios de las Formas de Sociabilización*, tr. Revista de Occidente (1927), Madrid, España, 2ª. Ed., 1977, p. 30

<sup>95</sup> Dice Hall, en la *Dimensión Oculta*, el aparato sensorio del hombre se divide en dos categorías que pueden clasificarse más o menos así: Los receptores a distancia, relacionados con el examen de objetos distantes, o sea los ojos, los oídos y la nariz. Los receptores de intermediación, empleados para examinar lo que está contiguo o pegado a nosotros, o sea lo relativo al tacto; las sensaciones que recibimos de la piel, las mucosas y los músculos. Aunque la piel es tanto receptor de distancias como de intermediación. La percepción del espacio no es sólo cuestión de lo que puede percibirse sino también de lo que puede eliminarse. Las personas que se han criado en diferentes culturas aprenden de niños, sin que jamás se den cuenta de ello, a excluir cierto tipo de información al mismo tiempo que atienden a información de otra clase. Los medios arquitectónicos y urbanos que crean las personas son manifestaciones de este proceso de tamización y filtración. En realidad son esos ambientes alternados por el hombre los que pueden enseñarnos cómo utilizan sus sentidos los diferentes pueblos. Por eso no se puede contar con que la experiencia sea un punto de referencia estable, ya que se da en un medio moldeado por el hombre.

Vayamos a los sentidos.

#### 4. 1 El olor

*En el vagón otra vez los olores. El piso húmedo que despide vapor de trapos varias veces enjuagados en la misma agua; el sudor de los hombres; a veces algunos perfumes, agradables o “extravagante que de momento aromatiza casi todo el vagón”<sup>96</sup>.*

*El pesado olor de zapatos y cabellos sucios; el inconfundible olor de la piel de viejas chamarras, bolsas y portafolios.*

*Algunos olores que pasarán inadvertidos después de tres o cuatro estaciones, otros que se mantendrán más tiempo, como el del vómito disperso en el piso, o ya seco en la puerta; o aquel del asiento que nadie ocupa, a pesar de verse limpio, pero que aún guarda la presencia invisible del niño indigente que lo abandonó dos estaciones atrás (la escena se repite, los nuevos pasajeros corren ávidos al ver el lugar desocupado, y se detienen a centímetros al ser repelidos por la pestilencia).*

“El olor te aísla, luego, luego” dice una joven obrera, “pero somos tanta gente que creo que ya ni se siente nada”, dice otro entrevistado. El olor como uno de los sentidos que también se aprende a adormecer para tolerar las condiciones que implica viajar con tanta gente, como describe un obrero, “bueno, pon tú, vienes a trabajar, pero hay unos que se echan su turrún y ¡ay!, volteas y ni sabes, y dice uno ¡ay quién es!. ¡U otros chavos, alzan su manita ¡Ay oríllate papá!, bueno cada quien sus broncas, y ni modo órale, pero aguantarlos!”.

Y que sin embargo sigue cumpliendo de vez en vez, sus funciones primitivas, como *alertar*, “empecé a olor raro, ‘a cola’, y sin voltear a ver me di cuenta que había un hombre frente a mí. No alcé la cabeza, supe que era un exhibicionista”, refirió una mujer discretamente fuera de la entrevista.

Y *orientar*, pues de acuerdo a los resultados de las entrevistas, cualquier pasajero del metro sabría que está en la Merced sin necesidad de constatarlo por sus otros sentidos.

Así, el olor, para quienes no ven, puede caracterizar además un “mapa olfativo” alterno en el caso de algunas estaciones:

---

<sup>96</sup> Como dijo un joven estudiante de la Universidad Anhuac.



- En Atlalilco siempre huele a pan...
  - Y en la primera parte de Pino Suárez también huele a pan...
  - En Tacuba huele a mucho humo mezclado con grasa de taco...
  - En Pantitlán también...
  - En taxqueña también huele a bisquites y a waffle...
  - Sabes que es muy común que huelan en el metro, pero en cualquier línea... a quemado, siempre huele a quemado, como a hule quemado.
- Juárez huele a drenaje.
  - Chabacano siempre huele a bisquites y a waffle...
  - En Hidalgo huele a tortas de soya...
  - En Balderas hacia Universidad siempre huele a jabón, como a detergente... no sé si estén haciendo limpieza, pero es así...
  - En la Merced huele a cebolla...
  - En Pino Suárez no huele a nada...

Pero ¿qué olor les recuerdas el metro? El olor entre todos, sigue siendo el irremediable olor humano, “sobacos de hombre y mujeres, ya no sabes dónde voltear”, “vómito”, “el dragonazo de las seis de la mañana”, “a pies, flatulencias”; aunque aparezca necesariamente entremezclado con el que despiden los materiales utilizados para el vagón y el mobiliario; y los olores de comercios y sus diversos productos, “como dice Kaló, que a cebolla y a chile, y después terminas haciendo un guacamole”, dice divertido un hombre de 44 años.

“Es agresivo ese olor en las personas”, por que tan cerca, el aliento implica a otro sentido, el *tacto*. En el metro, podemos ser “tocados” por el aliento del otro. Para placer o desagrado, “si vas rodeado de hombres, pues te da lo mismo, siempre y cuando no te claven los codos en las costillas para abrirse paso... si vas al lado de una muchacha y tiene un aroma bonito, pues gozarlo ¿no?...”, tal y como lo hace el hombre invidente que lo dijo.

El olor tiene la facultad de connotar, de sugerir, remite rápidamente a todo un ambiente, a un lugar, a un tiempo, al recuerdo. Esos recuerdos personales que para cada uno tuvieron como escenario alguna estación del metro. Pero también esa facultad de reconocimiento de los olores que se experimentan en privado, percibidos en público: como ilustra el

comentario de dos invidentes “... gente que tuvo relaciones y ya no le da tiempo de bañarse... Dicen que eso huele cuando hace frío... En diciembre huele mucho así”. Algo que implica el conocimiento de lo privado en el lugar público por la cercanía a la que somete el espacio<sup>97</sup>, un reconocimiento entre el descubrimiento del otro, de lo que “oculta”, de lo que hizo antes, de su salud, o su condición de vida, y el silencio que se guarda ante el desconocido. Un conocimiento finalmente inútil (a menos que implique una alerta en ese momento, ante el cual es mejor adormecerse) caer en el letargo del trayecto diario.

En el metro, como en cualquier lugar, nuestra cultura habla también a partir de olores: el olor de la pobreza, de la condición social, física o mental. De lo que comemos, bebemos, vestimos, y hacemos, y en el metro “huele a gente cansada”, gente “que viene de trabajar”, más allá de hábitos de aseo que individualmente se realizan, el ambiente olfativo de la ciudad y sus lugares habla de toda una condición de vida.

#### 4.2 *Lo que se escucha*

*El vendedor en turno recorre el vagón a pesar de tanta gente, dice las mismas frases que el que acaba de bajar. Hay otro más que espera a que termine su recorrido para iniciar su propio pregón.. Los que van juntos hablan entre sí, el resto de los pasajeros parece no seguir la conversación, pero muchos voltean, o miran de reojo, a ver quién está hablando.*

En el metro “se escucha de todo” es la percepción general. “Como si fuera “un mercado, una discoteca”, una referencia en metáfora de otros ambientes auditivos y de afuera otra vez, para hablar de lo que se escucha en el metro.

---

<sup>97</sup> Dice Pablo F. Christlieb en *El espíritu de la Calle*: “lo que se puede notar al cabo de la historia, es que ya no hay demarcación clara entre lo público y lo privado, sino que ambos están en todas partes, y todas partes tienen sus decretos y sus secretos: cada espacio tiene su publicidad y su privacidad (...) El significado de “hacer algo en público” depende del espacio en que se esté hablando”. Entonces “por público se puede entender todo aquello (ideas, sensaciones, gestos, objetos, colores, ropas, reglas, funciones, espacios, lo que sea) que es comprensible en un momento y lugar dados, pero que en otros ni es comprensible, ni sabido, ni compartido, ni conocido, ni real, ni público, y por lo tanto es privado, que es todo aquello que no cabe en un momento y lugar dados, y que no funciona como real ahí, aunque en otros tenga una realidad sólida y duradera” ...Y, ciertamente, cuando algo público se pone en privado, lo real se vuelve irreal. Y viceversa, cuando lo privado se hace público es que lo irreal se hace real...” (p.37 y p.42)

“Diferentes lenguajes; los vendedores ambulantes, disparates, la música del metro, los sonidos de teléfono, los cantantes, las pláticas de todo tipo de temas: intimidades, pleitos, peleas, robos (‘ahí oyes desde el que va contando su último atraco, [hasta] la que va hablando de sus amantes’); peticiones que en realidad son amenazas, groserías, majaderías; los sonidos característicos del metro”, cuando “se escucha de repente que llaman a alguien: ‘niño tal... preséntate en...’ ”. Hasta sonidos como los que emite un indigente que pide dinero “cantando”, cuando sólo prorrumpe monosílabos, acompañado del rasgueo monótono de una botella que pretende ser su güiro.

A la pregunta ¿qué le cambiarían al metro? Muchos contestaron que pondrían música ambiental en los vagones, con el volumen adecuado y de preferencia para tranquilizar, “la música debe ser uniforme, en su volumen, no estridente, y que anuncie las estaciones que siguen como en la línea A”, “unas buenas bocinas, buena música. Por que la música relaja”, dice un empleado. “¡Acuérdate que la música relaja a los animales!””, dijo una de sus compañeras.

Los ruidos de la maquinaria del metro vs la música ambiental que ya existe, emitida desde el Audiometro. Esa música a veces audible, que para algunos es inadecuada, “de perdida en la tarde que se pongan una salsa... por las condiciones en las que se viaja, el tipo de música no ayuda”, dice un obrero de 37 años. Mientras que brinda para otros una sensación agradable, “una distracción para olvidarte de que te vas a encontrar con gente... y con todo eso, por que además la música es de todo tipo”, dijo un hombre de 43 años.

Sin duda el oído es uno de los sentidos más difíciles de bloquear, y que implica gran tensión para los pasajeros. Cuando se va sólo no hay cortina que la bloquee, —a menos que se cuente con un wealkman o discman — mas que el sueño. Por lo que en las pláticas que se escuchan en el metro, se experimenta la *implicación*. Las pláticas que “escuchan todos” entre pasajeros o comerciantes ambulantes. Esas pláticas que cuando “vas solo vas escuchando sin proponértelo”, y te enteran de “la vida del que está al lado tuyo”, o “ya



cuando es una plática bien interesante... ¡ay! ¿Cuándo van a robar para ir con ellos?”, comenta un obrero.

“Sí, uno va de escuchón...” y lo que se escucha depende también de la línea, si vas en Universidad: las tareas, los trabajos; la de la Merced: el mandado; la de Vallejo ya se me hizo tarde para el trabajo; la de Taxqueña: un día de partido, silba una mentada, aunque no esté de acuerdo, es uno contra el mundo”. Como una geografía de la actividad, identificada por el oído.

O también del horario: “cuando es de noche, los chavos de la secundaria platican de la novia, de los cigarros... luego los que vienen de la oficina, dicen no: un día bien pesado y poco dinero, cuando ves a una señora de esas mayores de edad dicen: hay tengo que



trabajar cada día más por que no me alcanza, y vengo de malas, y vengo apestando a zorro, digo ni modo, y cuando ves a una viejita, lo primero que dice la viejita es ayúdenme a subir las escaleras y lo primero que decimos todos nosotros: quédate ahí por mensa”, dice un comerciante. En contraste con las pláticas por la mañana, o la ausencia de éstas ante el tiempo que apremia para llegar a cualquier destino.

En todo caso la implicación en la conversación de los otros, se basa en la apariencia de la desatención, de la distracción, una apariencia que se debe llevar a cabo para proteger esa privacidad irreal de las conversaciones en el metro, “yo una vez iba con un amigo, íbamos en la línea 2. Íbamos parados, y había dos chavos. Pues uno estaba con el brazo apoyado y el otro estaba esquinado, entonces pues, los dos veníamos platicando éste chavo y yo, y de repente pues, ya ves que se entrelazan porque hablan más fuerte allá, como que pierdes tu plática, luego no vas muy bien concentrado. Entonces nos quedamos escuchando qué le decía uno al otro, el que estaba recargado decía ándale vamos a vernos el martes, y el otro, es que no sé, ándale ¿qué te cuesta? ¿Qué tanto es tantito? Yo creo que en eso, ellos se dieron cuenta que los veníamos escuchando, y en eso voltean, y yo “Ay mamá!”, relató un joven músico.

Una privacidad irreal que sin embargo es “garantizada” por la remota posibilidad de encontrarse con alguno de los que vienen en el vagón, mañana otra vez.

El anonimato sin duda posibilita la confianza segura.

Pero cuando no hay conversaciones, como en las estaciones más profundas —pues el ruido del fragor de los trenes es más intenso, e impide platicar — o cuando nadie va acompañado, en un vagón de solitarios pasajeros, entonces aparecen los juegos para mirarse, esa manera de mirar en el metro ante la ausencia de contactos verbales, observación muda entre otra clase de murmullos del metro que no implican la voz humana y que particularmente recordaron un grupo de estudiantes: “la marcha del metro, los ventiladores, cuando viene llegando (el tren) al andén, ya se identifica cuando va llegar...pasa el aire”. “El sonido y la lucecita cuando va a cerrar.” Los “ murmullos... muchos sonidos de la calle”. El sonido de estar adentro o afuera “los metros, cómo van pasando, la descarga de aire de los mismos metros...”. O el ruido blanco que los otros representan. Al ser tantos y todos desconocidos.

#### 4.3 La mirada

*“Lo que pasa es que en el metro se vive la vida muy rápida.  
Poco te puedes dar tiempo para ver.”*

*Los anuncios impresos, son pocos y permanecen tanto tiempo. La sucesión de las estaciones no cambia, sus nombres y símbolos son los mismos.*

*Miras a otros también enmudecidos y algunos parecen haber encontrado el punto exacto entre las caras y cueros de los pasajeros, en donde pierden la mirada. Algunos más prefieren cerrar los ojos<sup>98</sup>.*

---

<sup>98</sup> Simmel compara al ciego y al sordo: “es la multiplicidad de lo que el rostro puede revelar lo que lo hace tan enigmático. En general, interpretamos lo que vemos en un hombre por lo que oímos decir de él; en tanto que lo contrario es mucho más raro. Por eso, aquel que ve sin oír está mucho más confuso, mucho más perplejo, más inquieto que aquel que oye sin ver. *Aquí debe de haber un factor significativo para la sociología de la gran ciudad.* Las relaciones de los hombres en las grandes ciudades, si se las compara con las relaciones en las pequeñas ciudades, se caracterizan por un pronunciado predominio de la actividad de la vista sobre el oído. Antes del desarrollo que en el siglo XIX tomaron los grandes medios de transporte, los ómnibus, los ferrocarriles, los tranvías, la gente no tenía la ocasión de poder o deber mirarse recíprocamente durante minutos u horas seguidas sin hablarse. Los medios de comunicación modernos ofrecen al sentido de la vista la mayor parte de todas las relaciones sensoriales de hombre a hombre, lo cual debe cambiar enteramente toda la base de los sentimientos sociológicos generales. El hecho de que un hombre se presente exclusivamente ante la vista revista un carácter enigmático más marcado que el de un hombre cuya presencia se revela por el oído, contribuye ciertamente a formar ese estado de incertidumbre inquieta, esa sensación de desorientación en relación con el conjunto de las demás vidas, esa sensación de aislamiento, esa sensación de

Otra vez, a falta de distancia, omisión. Mirar entonces directamente es una forma de protegerse, de advertir. De mandar señales de que uno está ahí. Y que no permitirá que le hagan daño. Que lo toquen, por lo que las guías a las que alude un entrevistado describen instrucciones limitadas, “fíjate que en las guías turísticas no aconsejan subirse al metro a los turistas, y si en caso de que lo quieran abordar, su mochila que portan en la espalda debe ir enfrente, no mirar a nadie fijamente a los ojos, no entablar plática con nadie, saber exactamente el símbolo... saber donde te vas a bajar, no preguntar”, por que en el metro mirarse no necesariamente derivará en un contacto verbal. A menos que sea una insinuación que encuentre eco en otra mirada, o una pregunta que implique alguna instrucción breve, o tal vez una plática con quienes se perciben iguales, como narró una mujer mazahua que sí platica con “las viejitas que creo que se identifican con uno porque son de pueblo, entonces me hablan”.



En el metro hay espejos y pantallas, que de vez en vez se rompen cuando alguien pregunta, habla, o cuando alguien toca. El trayecto subterráneo permite un juego de reflejos, espejos-ventanillas, utilizado con reserva al igual que el ojeo, o la fijación de un punto indeterminado entre los rostros, que permiten jugar a las suposiciones del verdadero centro de interés.

Dice Julio Cortázar, que en el metro “los ojos tienen hambre”, claro en las líneas subterráneas, por que las líneas superficiales permiten ver las calles y a los conductores que circulan por las avenidas, mientras que las elevadas, proveen de una imagen distinta a la ciudad y sus alrededores cuando el ambiente está despejado. Hay tan poco que ver que sea nuevo en el tiempo anacrónico del metro, y tanto que ver en los demás que se mueven de acuerdo a modas, y estilos, aunque la mayoría parezca en haberse “confeccionado en serie”:

---

que por todas partes choca uno con puertas cerradas. De tal condición es pues la gran ciudad, reino de la visión silencioso, que obliga a sufrir el despotismo de un ‘sentido único’ ”. Simmel, George. *Sociología: Estudios de las formas de interacción*, p.27.

“francamente yo no he puesto mucha atención a lo que la gente dice, en algunos aspectos soy muy, muy en mi mundo, como que no me pongo a escuchar. Yo los observo, y muchas veces a la gente la veo como triste, aburrida, no sonrío, a veces van con su esbozo... no se ven felices, se ven apagados, no siento que estén haciendo lo que más les plazca en la vida... por que quizás aunque yo voy a la escuela y va a ser algo difícil, voy con la predisposición de felicidad con una sonrisa por que estoy haciendo lo que me gusta, y yo no veo en la gente eso, eso a veces se me hace algo triste”, dice una joven estudiante de la Universidad Anáhuac.

*La luz espectral del vagón, el silencio entre los pasajeros, el ruido de la marcha, hacen aparecer a los cuerpos rígidos, a pesar de que se mueven y vibran según el bamboleo del tren, la inclinación de las vías, o la fuerza de la inercia cuando se detiene.*  
*La mujer terminó de maquillarse, algunos testificaron su pulso y habilidad para dibujar líneas, o no picarse los ojos con el aplicador de la máscara para pestañas.*  
*Hay un hombre que no deja de mirar a una chica. Ella lo mira y voltea con las cejas arrugadas hacia otro lugar. Nadie aborda en ésta estación.*

La mirada en el metro, puede ser un disparador de enojo, pena, asombro e incomodidad. Hay que aprender a mirar. “A mí me gusta, observar a la gente, me pongo a hacer historias sobre las personas que van en el metro, eso es lo que me encanta. Aunque a veces el observar trae problemas, ya cuando veo que va voltear (¿qué me ves?), me volteo”. O mejor, también se puede leer. Refugiar la mirada en cualquier texto, el libro vaquero, revistas sentimentales, periódicos de dos pesos, o libros y documentos de la escuela y el trabajo.



Sin embargo, en el tren subterráneo todos somos observadores, pues a pesar de la fugacidad del trayecto, nos vemos confinados a un espacio determinado por algunos minutos, lo que permite observar al otro con determinado detenimiento, y más cuando se encuentra inerte, dormido, o es alguien que no regresará la mirada, como un ciego.

---

Mirar o no mirar. Cuando se hace lo último el efecto es el aislamiento, y la reducción a sí mismo, o a cierto tipo de complicidad por miedo o impotencia, como en el caso de los robos, y de algunos abusos, sexuales o de autoridad (“yo he visto hombres que se sacan el pene y van agarrados del tubo, y así discretamente se les pegan a la mujer, y se te junta todo: impotencia, coraje, ganas de agarrarlo de las greñas, o sea todo se te junta y no sabes qué hacer. Porque piensas en tu familia”).

*Los pasajeros en los lugares individuales al final del convoy desaparecen entre los cuerpos amontonados.*

“El pequeño espacio en el asiento, ese pequeño espacio es tuyo, y tú lo ves la gente se meta totalmente en ese pequeño espacio, los únicos que van de alguna manera como observadores generales, son los que van parados en las puertas, y van solos. O incluso ni eso, porque te digo, que la gente es tan ensimismada que va viendo hacia el túnel. **¿Cómo sabes eso Raúl?** Cuando era niño yo veía. (Hombre, invidente)



Y ser visto, o no exponerse, ni salir del cuerpo compacto de la masa.

Como cuando se habla fuerte, se mueve con un tic nervioso imposible de controlar, o cuando se expone la pobreza, la enfermedad, la falta de trabajo o la ignorancia, una condición de novato, de ser provinciano o diferente.

*Una pareja de ancianos, se ven muy limpios, ella con el cabello trenzado, con larga falda y suéter tejido. Él con un sombrero alto, pantalón claro y botas. Mientras se inicia la marcha, el señor habla con un comerciante con toda calma estorbando el paso para otros pasajeros.*

*La mujer aparta un lugar con sus bolsas de plástico. El anciano compró un cortaúñas, se sienta y empieza a usarlo, las uñas caen al piso. Pasados unos minutos tose y escupe sin darse cuenta de la mirada de asco de la señorita de enfrente. Su esposa tampoco repara en los demás, come un dulce que ha sacado de su bolsa de mandado.*



La mirada como un protocolo de conducta indispensable para saber viajar en el metro.  
Saber mirar, sin que el otro se de cuenta, por que si no, uno toca también con los ojos.

#### 4. 4 El tacto



*Después de que se recorren diariamente  
las mismas rutas,  
el cuerpo se deja llevar.  
Su ritmo y movimiento  
responde a una disposición generalizada,  
consecuente con la prisa,  
ordenada por los accesos restringidos y bien  
delimitados.  
En este lugar el cuerpo se desdibuja al marchar en  
masa,  
y vuelve a encarnar en el momento del contacto.*

*Empieza la marcha, se puede mirar rápidamente el resto del andén, hay una joven acostada en el piso, rodeada por un policía y dos mujeres que tratan de reanimarla.*

*Más adelante, una pareja de jóvenes que se besan aprovechando el resquicio de la puerta de un cuarto -al final del andén- donde se supone hay máquinas para extracción de aire.*

*Adentro, nadie parece atento a una pareja de mediana edad, que se besa apasionadamente. Ella está apoyada en las puertas que se mantendrán cerradas hasta la estación terminal. Él, se sostiene con un brazo del tubo cercano, y con el otro soporta y abraza a la mujer. Ambos están muy cerca. Cierran los ojos. Ella empieza a acariciar su espalda, su vientre y sus costados. Todos sentimos la inclinación de la curva que estamos pasando, ella deja de acariciar por algunos minutos, y se detiene sin abrir los ojos, manteniéndose pegada al cuerpo del hombre. Llegamos a la siguiente estación, unos bajan, otros entran junto con dos vendedores más. El vagón vibra, y todos los cuerpos brincan también. Las mujeres llevan revistas, o sus brazos entrecruzados sobre su pecho. Los hombres alzan sus manos... otros... no. Bolsas entre las caderas, cabezas acomodadas para no estar de frente, y si lo están, ojos que no se encuentran. Parece como si se evadieran los alientos.*

El cuerpo como último refugio, como el último territorio a defender del hacinamiento. El espacio personal que se puede mantener apenas a centímetros del cuerpo de otro.

El cuerpo adormecido en la masa, despierta al contacto en el metro entre la sospecha, la agresión sexual o física, y la vergüenza.

La agresión sexual es el tema más recurrente entre las anécdotas que narraron mujeres y hombres en las entrevistas, “una chica me metió la mano, veníamos las dos sentadas, y me empezó a manosear, me empezó a agarrar las piernas y no supe qué hacer. Me quedé impactada. Me dio miedo porque cuando volteé a verla (yo dije debe estar loca) ella se reía, otra vez, me agarraron de las pompas, y casi me cargan y me sacan, y cuando volteé, todos estaban así (viendo para arriba), ¿A quién le reclamo, a quién le digo?”. “Yo cada vez que entro en las mañanas a estaciones que se llenan mucho, si me cuida, por que mi mamá me contó que incluso hay personas, o mujeres que te tratan de culpar, te quieren sacar algo de dinero, que tal vez no te le acercas a una mujer y ya te está acusando de acoso, y tú la llevas de perder, pro que eres varón y estás dentro del metro, y ya se han suscitado muchos hechos así pues qué pueden esperar si es verdad”. “Yo te voy a platicar una vez, venía del aeropuerto, estaba lleno iba a un juego de americano, cuando tenía yo veintidós años, me sentía bien seguro en el metro. Y se subieron dos pilotos, venían del aeropuerto y traían su uniforme de aviadores, entonces yo estaba con mi casco de americano, lo traía abajo, y llegaron y se me acercaron, y yo dije pues qué pasó, entonces me pegué a la pared y uno me manosea, y yo dije qué onda en qué mundo vivo, y diciendo yo si ustedes están más guapos que yo y haciendo cochinas ¡no puede ser!”.<sup>99</sup>

---

<sup>99</sup> En enero del 2001 se dio a conocer la iniciativa de ley de autoridades de este medio de transporte para incrementar las facultades del personal de vigilancia, así como las sanciones de los delitos cometido. La Asamblea Legislativa del Distrito Federal (ALDF), aceptó tal propuesta para crear mejores condiciones de seguridad a los usuarios, pero en aquel entonces, en las notas periodísticas se puso énfasis en que las mujeres serían las más beneficiadas, porque son las más agredidas por la delincuencia. De acuerdo con la investigación de Ulises Torres Sánchez, titulada “Violencia cotidiana en la red del STC Metro” los seis principales delitos cometidos en el metro son robo, agresión física, acoso sexual, abuso sexual, agresión verbal y riña. Al respecto, cabe mencionar que de 4.7 millones de usuarias y usuarios, las mujeres son las que en mayor número sufren los delitos de acoso y abuso sexual, casi tres denunciantes mujeres por cada hombre agraviado. Por otra parte, el robo ocupa las dos quintas partes del total de actos delictivos, del cual se registra que por cada mujer, cuatro hombres son robados dentro del metro. La agresión física es el segundo delito, en orden de importancia, del metro y ocupa el 18.6 por ciento. De este delito se registra que por cada mujer agredida hay dos varones agraviados. En tercer y cuarto lugar de denuncias se encuentran el acoso sexual (14.2 por ciento) y abuso sexual. En tanto la agresión verbal y la riña son delitos con incidencia del 10 y cuatro por ciento, respectivamente, los cuales afecta en menor medida a las mujeres, según el estudio antes citado. Por lo anterior, la seguridad pública en el STC es un reclamo generalizado de quienes viajan en Metro, pues el estudio indica que ocho de cada 10 personas tienen una mala impresión del personal de vigilancia del Metro y las mujeres son quienes más se quejan.

Pero la agresión física también hace “despertar” no sólo al individuo, “cuando hay una pelea se abre el espacio, donde parecía que ya no cabía alguien más, se abre la masa y se reacomoda. Se acomodan porque se acomodan”, dice un empelado de mediana edad.

En todo caso, el temor a ser tocados, una condición de vulnerabilidad del cuerpo, (que parece es la condición actual de habitar los espacios públicos). Vieja historia narrada hace mucho por Elias Cannetti en su Masa y Poder.

Por eso no es difícil percatarse por qué los entrevistados prefieren □ aunque depende si serán trayectos largos o cortos, y si se encuentran disponibles o no □ los asientos individuales, “por que nadie te molesta, llevas tus cosas sin estorbar”, o incluso puedes dormir. Aunque comúnmente se va parado, y hay que evitar los pasillos por el paso de vendedores, y los lugares inmediatos a la puerta en función, para mejor recargarse, “sobre la puerta que ya no abre, y mirar de frente” hacia la que está funcionando, o ir en las esquinas, “por que es la que tiene más espacio, más seguridad, y tengo más de dónde agarrarme, y desde ahí puedo ver todo lo que pasa en el vagón”. Si no existe ninguna de estas posibilidades hay quien dice rotundamente, “me espero hasta que esté menos lleno, por que así me han pellizado las pompas”.

En esos lugares “cada cual se aísla en su mundo, y eso hace que sientas confianza. El pequeño espacio en el asiento, ese pequeño espacio es tuyo, y tú lo ves, la gente se mete totalmente en ese pequeño espacio”.

El cuerpo, el microcosmos que se construye en unidad, apretados en el metro.

El cuerpo frente a la multitud es el propio cuerpo individual.

El propio cuerpo como mapa de la experiencia del viajar, como si el cuerpo fuera el vagón desde donde se viaja.

*...en todo caso,  
había un solo túnel,  
oscuro y solitario:  
el mío  
Ernesto Sábato<sup>100</sup>*

---

<sup>100</sup> Sábato Ernesto. El Túnel, REI, México, 1996 (Letras Hispánicas, 55), 5ª. Reimpr. De la 1º ed. De 1987, p.62.



#### 4.5 Viñetas de la alteridad



*“El otro comienza junto a mí...  
Todos los que encuentro en él, son otros en el sentido cabal del  
término.”  
Marc Augé  
El viajero Subterráneo.*

*“El metro es otro mundo, las personas se conducen de otra manera arriba que abajo, abajo son más sensibles, porque hay mucha gente, se está encerrado, y la prisa... Arriba es más flexible, porque se pueden encontrar otros caminos, abajo es uno sólo, con o sin afluencia, y cuando la hay, simplemente no existe otro camino”<sup>101</sup>.*

*Sigue la marcha. Aborda un mendigo que con monosílabos acompaña el ruido de un bote que toca como si fuera un güiro. La luz blanca del vagón le ilumina la cara, parece que simplemente no puede hablar... ni entender nada. Un joven amanerado abandona su lugar y baila alrededor de un tubo, el indigente se calla y lo mira sorprendido, vuelve a tocar y el joven inicia su baile otra vez, el indigente calla sin dejar de mirarlo con la boca abierta. Hay otro muchacho que mira fijamente el piso y que enrojece cada vez que el homosexual le pide disculpas por molestarlo sin ser esa su intención, según dice. Otro señor lee el periódico, no se le ve la cara. Llegamos a otra estación, la mayoría de los hombres abandona el vagón para cambiarse a otro.*

*Se escuchaba el fragor de la marcha. Un adolescente intenta cantar una canción a pesar de no poder pronunciar bien las palabras, dice algo así como que un hombre le dijo que lo ayudaría, lo citó en un parque, y en realidad pasaba algo, por lo que el joven pedía ayuda a Dios. Hay tres pasajeros que no dejan de mirarlo, el joven va y viene por el vagón. Todos enmudecen, algunos lo miran con la frente arrugada, otros buscan ver su boca y su cara. Otros cierran los ojos.*

*Entra una mujer obesa, hay lugares desocupados, se encamina a uno de ellos, el muchacho que está sentado en el asiento inmediato mira a su posible compañera de cuerpo entero sin moverse ni*

---

<sup>101</sup> Opinión de un supervisor de la línea 5, entrevistado en las oficinas generales, de la Gerencia de Vigilancia.

*un centímetro. Ella regresa sobre sus pasos, parece apenada, camina lentamente hacia otro lugar, esta vez el pasajero se hace a un lado antes de que ella haga la petición.*

*Por el túnel vemos varios respiraderos, el convoy para unos momentos, y podemos ver cómo entran los rayos de luz entre las rejillas. Hay agua encharcada, está verde. No hay ninguna sombra proyectándose, nadie camina en la superficie.*

*En primer lugar abordan dos mujeres, cada una gana un asiento, una de ellas luce descuidada, busca a alguien que ha abordado el convoy después de ella, la otra se sienta, y al voltear ve la cara de un hombre que ha ocupado el asiento de junto, y que sonrío a la mujer que antes lo buscaba con la mirada. La otra chica ha quedado en medio de ellos. Todos miran al hombre, tiene una cara deforme, su piel es oscura y muy gruesa, sus labios están crecidos en gran desproporción. Es un hombre elefante. La chica le cede el lugar, y él accede bajando la vista, abraza a la otra muchacha y empiezan a platicar. Hay tres hombres que no dejan de verlo. Él cierra los ojos y apoya la cabeza en el hombro de la mujer, que por cierto huele mal.*

*Otra vez el convoy ha detenido su marcha, quedamos justo frente a otro tren, sus puertas están abiertas, y la luz interior resalta en la oscuridad lo vacío que está. Es un tren estacionado en una tercera vía, paralela a la que viajamos, y que viene de un túnel alterno al de nuestra marcha. Se siente mucho calor.*

El **tiempo-túnel**: que posibilita en algunos la entrada a los recuerdos, a la muerte (los suicidas), a la ficción (en las historias que imaginamos al ver la cara triste de esa muchacha que parece no comprender la actitud de su novio, quien finalmente abandona el convoy), al deseo (no sólo por un cuerpo, un rostro, un extranjero; sino también un objeto ajeno, un vestido, una lectura...). Ese *tiempo-túnel* espacio limitado, que es la noche perenne. La noche contenida en un espacio por el que nos desplazamos, que nos traslada de vez en vez, a la alteridad. Que nos muestra a otros.

*Una mujer joven está justo en medio del espacio libre de asientos, frente a la puerta, sin poder detenerse de ningún pasamanos. Alza un brazo y sostiene un refresco de lata. Pierde el equilibrio varias veces, su cara está roja. Sus movimientos son torpes, los demás a su alrededor la sostienen al estar tan pegados. Finalmente llegamos a la estación donde se vaciará un poco el vagón porque es correspondencia, ella agita el refresco salpicando a todos alrededor, dice algo que no se entiende, pero se percibe como un reproche a los demás pasajeros. Sale corriendo del vagón. Hay sorpresa y enojo. Pocos ríen, pero nadie intenta seguirla.*

*Se cierran las puertas, parece que no cabe alguien más. Otra vez se inicia la marcha, se van terminando los comentarios de lo sucedido. Muchos bajan ésta vez. Entra un vendedor de discos, lee las canciones y los intérpretes, pero un par de ciegos no se detienen ante su pregón y empiezan a cantar.*

*Otra estación. Una pareja de niños de la calle pide dinero después de haberse acostado en un montón de vidrios.*

*En la siguiente estación entra un homomosexual, tiene la cara afilada y los ojos muy abiertos, como de sapo, habla de la asociación en lucha contra el SIDA de la que es voluntario, pide que no se rechace su mensaje. Después saluda y va distribuyendo un papel, algunos le dan monedas y él les pide de regreso el volante que otros suelen dejar a la persona que coopera. Nadie le dice que no. Él no sonríe, ni agradece. Baja hacia el otro vagón.*

*Entra una mujer vestida con atuendo azteca, trae a un bebé muy limpio entre sus brazos, habla del pasado glorioso de los Abuelos, de la majestuosidad de Tenochtitlan, de su pasado glorioso aún por rescatar, entona una canción, su voz es agradable, aunque no tan dulce como la de una invidente de la que no hablé antes. Al final de la tonada, relata su condición de madre soltera, habla de la violencia que vivió dentro de su familia sin decir exactamente qué pasó. Es extraño pero a pesar de esto no se siente queja en sus palabras. Termina aconsejando a las demás mujeres no permitir que eso les ocurra. La mayoría de las pasajeras le dan dinero, en contraste con el bote vacío del campesino de la Sierra de Puebla que acababa de recoger sólo uno de sus volantes al único pasajero que lo aceptó y que tampoco le dio nada. El humilde hombre no habló ni una palabra. Como en cambio el señor de voz ronca, que dijo que éramos todos unos agachados por seguir votando por el PRI y el PAN, aunque permaneció sólo una estación, y no tres, como el hombre que recitó poemas. Después subió un chavo que aunque repitió chistes por todos conocidos, e hizo la misma rutina que ya todos nos sabemos de memoria, hizo reír a muchos que discretamente escondieron su sonrisa.*

*Llegamos a la estación terminal, en ésta salimos del túnel, y en los camellones laterales se ven varios niños de la calle, sus cobijas, ropas en el pasto secándose y otros tendajos.*

*Todos nos preparamos para bajar, los que están dormidos son avisados por otros pasajeros, y se levantan precipitadamente. Los policías recorren los vagones, “nadie debe quedar a bordo”, dice el conductor entre ruidos que no dejan entender bien sus palabras. Hay un hombre con la cabeza rasurada y una larga gabardina, que no se baja. Los policías no han llegado hasta él. Finalmente el Tren da vuelta para continuar con otro recorrido. El hombre dará una vuelta más...*

Todas estas escenas, cualquiera que utilice el metro podrá recordarlas, aunque quizá con diferentes “personajes”, y esta confluencia en la memoria se manifiesta en varios sentidos. No únicamente en lo que se piensa o se siente entre tanta gente, sino en la *irrealidad* que irrumpe ante la presencia de los diferentes. De pronto todos coinciden en el esfuerzo por ocultar las deformidades ( contraviniendo la imagen ideal que los anuncios muestran en el andén), o tolerar las opciones sexuales, o simplemente callar ante la tragedia privada que se muestra en público, como dice Augé, “lo privado que se muestra en público”, como diría Fernández Christlieb, tornándose irreal. Entonces puede uno constatar los pertrechos que cada pasajero posee contra éstas imágenes de dolor ajeno, a pesar de ser ya una pantalla cotidiana, de la realidad.

#### *4.5.1 La duración*

Cuando se va acompañado, aparece una sensación experimentada por todo usuario: *“cuando voy con mi novio, el trayecto se hace más corto, y francamente es con la única persona que me gusta viajar en el metro. Y prefiero estar con él así, que mi papá me lleve, por que se hace interesante el camino de ida y de regreso, yo creo que esos son los momentos más agradables de viajar en el metro”, “como dice Adriana, a mí me gusta viajar, me gusta platicar, nos la pasamos muy bien, se pasa más rápido el tiempo es verdad, por que cuando vas solo dices ¡no inventes ¡cuántas estaciones faltan, faltan dos, falta una y sales”*. Cuando se platica se pasa el tiempo más rápido, la conversación hace una cápsula donde la percepción del tiempo cambia. La duración vs el tiempo “objetivamente” medido. El tiempo *subjetivo*, percibido así internamente. Esa manera en que todos experimentamos el tiempo que se mantiene medido en una distancia invariable en el girar de las manecillas, y que sin embargo nos hace decir, “una hora que se me hizo eterna”, “un año que se fue así como un día”, “veinte estaciones como si hubieran pasado tres”. El desplazamiento en el metro implica entonces una vivencia del tiempo de acuerdo a los ritmos y a la compañía con que se viaje.

—Apenas un  
tu tiempo, por el  
dicho  
Johnny—. Y  
metro y el  
sean. Entonces,  
yo haya estado  
de hora, eh,  
puede pensar un  
minuto y medio?



minuto y medio por  
tiempo de ésa —ha  
rencorosamente  
también por el del  
de mi reloj, malditos  
¿cómo puede ser que  
pensando un cuarto  
Bruno? ¿Cómo se  
cuarto de hora en un  
Te juro que ese día

no había fumado ni un pedacito, ni una hojita —agrega como un chico que se  
excusa—. Y después me ha vuelto a suceder, ahora me empieza a suceder en  
todas partes. Pero —agrega astutamente— sólo en el metro me puedo dar  
cuenta por que viajar en el metro es como estar metido en un reloj. Las  
estaciones son los minutos, comprendes, es ese tiempo de ustedes, de ahora;  
pero yo sé que hay otro, y he estado pensando, pensando...

El perseguidor.  
Julio Cortázar

## 5

### Estación terminal

*Si bajar al metro representa para mí una leve angustia,  
una crispación física que pasa enseguida, no es menos cierto que salir de él significa cada vez una indefinible  
renuncia, un regreso a la seguridad cobarde de la calle; como haber soslayado una indicación, un sistema de  
signos acaso descifrables si no se prefiriera casi siempre lo superficial*

Julio Cortázar

En realidad, acabo de ingresar al vagón.

No hubo tiempo para ir más allá de la descripción, o la mera acotación de algunas ideas en frases más bien evocativas, propuestas de imágenes, etc.

Creo que al trabajar en grupos focales, a partir sobre todo de sus sensaciones, de sus recuerdos, trae al escenario el *cuerpo*. El mismo que *aparece* (sin evitar ser *mirado* intensamente), y *el que se pierde* entre la multitud y la aglomeración que adormece.

El cuerpo como lo único que queda a resguardo, aunque se fragmente, pues solo determinadas zonas son objeto de cuidados más intensos (arriba, abajo, enfrente o detrás).

Tal vez acercarse al cuerpo, a través de las metáforas y el metro, en forma más precisa, podría darnos más elementos de cómo se vive en ese espacio, que finalmente está determinado por la ciudad, que por cierto no llega a presentarse en ésta exploración, por lo que cabe preguntar ¿cómo se evoca, se percibe, la ciudad desde el metro? Pues ella ha determinado su espacialidad, pero él le devuelve la consecuencia.

También sería interesante en esa línea, sobre la ciudad y el metro, trabajar con mapas contruidos en grupo, con temáticas libres: *de riesgo, de ensueño, de olores, de actividades* (geografía de la actividad, identificada por el oído, la mirada, la máscara); *de iconicidad* que le den rostro al metro.

¿Qué encontraríamos si les pedimos a los pasajeros hacer mapas del metro? Una visión fragmentaria finalmente, pero una manera de representar un lugar que tiene gran importancia si se le mirara así.

Un hombre dedicado a las artes, relató uno de los resultados de cierto performance que presentó en el metro. Había una chica maquillada y vestida de blanco, que jugaba con palitos y pintura intensamente roja. A su lado, se instaló un monitor con imágenes de mujeres golpeadas, algunos informes estadísticos, y fragmentos de documentales alusivos en general a la violencia en el hogar contra las mujeres. La chica debía mirar directamente a los ojos de quienes se acercaran a su vez a mirarla. Un hombre de mediana edad, se quedó parado frente a ella, fue tanto el tiempo que permaneció, que la chica hizo algo hasta ese momento no calculado, ella dirigió uno de los palitos —recién pintados hacia él— como si en cualquier momento decidiera salpicarlo. El hombre se dirigió consternado hacia el autor del performance, y le dijo: “yo golpeo así a mi mujer”, se desabotonó la camisa, y dejó ver las marcas de múltiples rasguños en su pecho, “estos son los rasguños de ella cuando trata de defenderse, ya no quiero hacerlo, ¿a dónde voy?”.

Si el metro es la vida cotidiana, lo recurrente, y nos adormecemos en su fragor, pero también inventamos y recreamos lo de *afuera* en él ¿qué pasaría si instaláramos elementos extraños, elementos que muestren otras imágenes, otros sonidos, otras presencias para que la masa despierte? aunque sea por un viaje.



## BIBLIOGRAFÍA

Abilio, Vergara César. *El Lugar Antropológico: Una construcción Identitaria*. ENAH, INAH, Documento de Trabajo, presentado en el Coloquio: “Lugares antropológicos urbanos”, mayo 1997, 24 pp..

Aguilar, Miguel Angel. “La Cultura Urbana como descubrimiento del Lugar”, en CIUDADES, publicación trimestral, editada por la de la Red Nacional de Investigación Urbana, con sede en el DIAU-ICUAP. Año 7, No. 27, julio-septiembre de 1995, pp. 51-55.

Aguilar, Miguel A. “La Construcción de una “Psicosociología Urbana”, en POLIS, Anuario de Sociología, UAM-Iztapalapa, (México, D.F.),1990, pp. 397-417.

Aguilar Miguel, A, Nieto Raul y Cinco Mónica, Ciudades de presencias: dimensiones evaluativas y sensoriales en las evocaciones de la ciudad de México, en Vergara, Abilio (coord.), *Imaginario: Horizontes plurales*, ENAH-BUAP, México, 2002.

Augé, Marc. *Los “no lugares”. Espacios del anonimato. Una Antropología de la sobremodernidad*, Barcelona, Gedisa, 1993, 125 pp.

Baudelaire, Charles. *El Spleen de París*, Fontamara, México, 1989, 159 pp.

Berger, Peter y Thomas Luckmann, *La Construcción Social de la Realidad*, Amorrortu, Buenos Aires, 1979, 233pp.

Césarman, Fernando (comp.), *Perfil de los Mexicanos de la Ciudad de México al Cambio de Milenio*, Consejo de la Crónica de la Ciudad de México- GDF, 1999, p. 127.

De la Colina, José. *Viajes Narrados*, UAM, México, 1993 (Molinos de Viento, 81), 131 pp.

Delgado, Manuel. *El Animal Público*, 4º ed., Anagrama, Madrid, 1999, 218 pp.

*Diccionario de la Lengua Española*. Real Academia Española. T II, 21º ed., Madrid, 1992.

Dilthey, Wilhelm. *Crítica a la Razón Histórica*, Península, Barcelona, 1986, 286 pp.

Fernández Christlieb, Pablo. *El Espíritu de la Calle. Psicología Política de la Cultura Cotidiana*. Editorial Universidad de Guadalajara. Guadalajara, 1991, 113 pp.

Fernández Christlieb, Federico. *Años, Gente, Símbolos y Espacio Público. Aproximación teórica metodológica a la historia de la ciudad de México desde el análisis del orden y el uso de sus espacios*. Facultad de Filosofía y Letras. División de Estudios de Posgrado. Tesis de Maestría. UNAM. 1992.



Fischer, G. N. *Campos de Intervención en Psicología Social*. Ed. Narcea, Madrid, 1992, 272 pp.

García Canclini, Néstor, Alejandro Castellanos, Ana Rosas Mantecón. *La Ciudad de lo Viajeros. Travesías e imaginarios urbanos: México, 1940-2000*, México, UAMI-Gedisa, 1996, 113 pp..

Hernández Tirado, Concepción. *El Sistema de Transporte Colectivo Metro de la Ciudad de México*. Tesis de Licenciatura en Ciencias Políticas y Administración Pública. UNAM. FCPyS. 1991, 147 pp.

Hiernaux, Nicolas Daniel. “La Región Insoslayable”, en la *Revista EURE*, (Santiago de Chile), XXI: 1995, núm. 63, pp.33-40.

Hiernaux, Daniel, “ Nuevas Tecnologías y Apropiación del Territorio”, CIUDADES, (México), 1997, no. 34, (abril-junio), p.4.

Ibáñez J. *El Regreso del Sujeto. La Investigación Social de Segundo Orden*, SXXI, Madrid, 1994, 150 pp.

Islas, Víctor. *Llegando Tarde al Compromiso. La crisis del transporte en la ciudad de México*, El Colegio de México, 2000, 603 pp.

Julio Cortázar en “Bajo Nivel” (La Jornada Semanal, 10 de marzo de 1996, p 11-16), o en sus cuentos: *Manuscrito hallado en un bolsillo*(T II p.65), *Cuello de gatito negro*(T II p. 106), y *El perseguidor* (Tomo I, p. 225) *Cuentos Completos*, Alfaguara, México, 1996, 2 ts. 606 y 509 pp.)

Lozano Sánchez Maritza. “El metro y los metros del mundo”, *Revista Metro y Tecnología* Enero-Marzo. No. 6 México. 1990. p. 32-58.

*Los Hombres del Metro*, STC-M-DDF, México, 1997, 197 pp.

Mejía Roldan, Víctor Hugo. Aspectos médico legales de las medidas de seguridad, implantadas en los usuarios del STC-Metro, de la Ciudad de México. (Tesis de Especialidad en Medicina Legal) UNAM, Facultad de Medicina, 1991, 44 pp.

Monsiváis, Carlos, “Que al espejo te asomes, derrotado”, en *Revista Universidad de México*, Vol. XXXV, No. 2-3, OCT-NOV, 1980, p 24-35, p. 26.

Munné, Frederic. *Entre el Individuo y la Sociedad*, Promociones y Publicaciones Universitarias, S. A. (PPU), Barcelona, 1989, 455 pp.

Navarro Benitez, Bernardo. *Ciudad de México: el Metro como sistema de Transporte de la Fuerza de Trabajo*. Tesis de Doctorado. Facultad de Economía. UNAM. 1991, 283 pp.

Navarro, Bernardo. *El Metro y sus Usuarios*, UAM-Xochimilco-DDF, México, 1993, 221 pp.

*Manual de Introducción al STC-Metro*. Departamento de Documentación para la Capacitación. STC-M, 1989, 260 pp.

Olabuena e Ispizúa. *La decodificación de la vida cotidiana*, Bilbao, Universidad de Bilbao, 1989, 241 pp..

Ricoeur, Paul. *Teoría de la interpretación : Discurso y excedente de sentido*, Mexico : Universidad iberoamericana : Siglo XXI, 1995, 112 pp.

Rivera González, Cesar Martín. Efecto publicitario en el sistema de transporte colectivo metro de la Ciudad de México. Tesis de Licenciatura. UNAM. Facultad de Contaduría y Administración. 1984, 117 pp.

Romero, Héctor Manuel. *Historia del Transporte en la Ciudad de México: de la Trajinera al metro*, México, Secretaría de Desarrollo Social, DDF, 1987, 157 pp.

Ruiz Olabuénaga, J. Ignacio. *Metodología de la Investigación Cualitativa*. 2.º Ed., Universidad de Deusto, Bilbao, 1999, 333 pp.

Silva, Armando. *Imaginario Urbano*. Tercer Mundo Editores. 1ª. Ed febrero 1992, Bogotá 293 pp.

Simmel, George. *Sociología: Estudios de las formas de interacción*, Alianza Editorial, Madrid, 1986, 2v. (808 pp).

Simmel, George. *Cuestiones Fundamentales de Sociología*. Tr. Ángela Ackermann Pilári, Gedisa, Barcelona, 1992, 155 pp.

Schellenberg, James. *Los fundadores de la Psicología social*. Alianza Editorial, Madrid, 1981, 142 pp.

Torres Sánchez, Ulises. Violencia cotidiana en la red del STC-Metro de la ciudad de México, durante el primer trimestre de 1999. ENTS, UNAM. 1999, 111 pp.

Vila, Pablo. "Hacia una reconsideración de la Antropología visual como método de investigación social", en *Estudios sobre las Culturas Contemporáneas*, 5/Segunda Época, Junio 1997, en prensa. El Paso, Texas, 40 pp.

Vilches, L. *La Lectura de la Imagen*, Paidós, Barcelona, 1988, pp. 13-28 y 25-68.

Wolf, Mauro. *Sociologías de la Vida Cotidiana*, 2º ed., CATEDRA, Madrid, 1979, 233 pp.

# AGRADECIMIENTOS

## A TODOS LOS QUE PARTICIPARON EN LAS ENTREVISTAS

**Planta Industrializadora San Juan de Aragón:** Claudia Patricia García Morales, Celia Armendáriz, Ulises Reyes, Jaime Días Pérez, Ignacio Nicolás, Ma. Dinorah Guerra. **A la Biblioteca México (Secc. Invidentes)** Erica Fabiola Bustillo D., Perla Zapata, Francis Fragoso, Víctor especial a Raúl López **Cooperativa Flor de Sánchez,** sra. sra. Antonia M. Mondragón, **Fábrica Caminos, LyF del** de Moreno, Estela Padilla Pardo, Juan Martínez, Silvestre **trabajadores itinerantes por la ciudad:** Miguel Angel Soto, Juan Carlos Pineda, José Luis P. Morales, Marcos Cervantes e Israel Cruz. **A los estudiantes** M. Berenice Canchola, Alejandra Cedillo, Edgar Flores, Pablo Salinas, Adriana Almeida y Gabriel Osama Montaña. **A los trabajadores de Giesecke y Devrient de México:** Verónica Parra, Olga Ramírez López, Judith Hinostraza e Idelfonso Contreras.



Y a quienes me abrieron las puertas hacia ellos: **Itzel C. Chavez, Verónica Torres Cadena, Hilda Flores, Lic. Sergio Jaber Ferretis, Gabriel Montaña, Ing. Rubén Castro, y Aideé P. Contreras Rosas**

A Gloria Plessy y Rafaela Bustamante del STC-M; a Rebeca Panameño de la Jornada, y en la Biblioteca México a Juana López.

A mis entrañablemente amigos, sin cuya colaboración y acompañamiento, habrían hecho de este viaje, un *pasaje* menos gozoso: Ma. de Lourdes López Camacho, al *negro* Rodrigo Lucena, Ana Lilia Escalante, y Vicente Arzamendi.

Con especial evocación, para mis amigos de la montaña *Asunción, el Marciano y Elia*, por su encuentro imperecedero.

Y con gran afecto para mis maestro: Fernando, Anee, Alfredo, Pedro, y en especial para Miguel Angel Aguilar, quien siempre me acompañó para volver hacia la última estación.

UNIVERSIDAD AUTONOMA METROPOLITANA

---

UNIDAD IZTAPALAPA

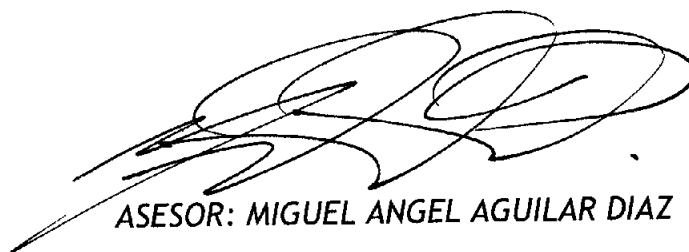
DIVISIÓN DE CIENCIAS SOCIALES Y HUMANIDADES  
LICENCIATURA EN PSICOLOGÍA SOCIAL

**LA MULTITUD EN SUS CINCO SENTIDOS:  
LA EXPERIENCIA SOCIAL DEL PASAJERO EN EL  
SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO-METRO**

TESINA QUE PARA OBTENER EL TÍTULO DE LICENCIADO EN PSICOLOGÍA SOCIAL:

P R E S E N T A

BLANCA EUGENIA CERVANTES ORTEGA



ASESOR: MIGUEL ANGEL AGUILAR DIAZ

MÉXICO, D.F.

MARZO, 2004