

- PASTOR, Ana y Amparo Bonilla Campos (2000), "Identidades y cuerpo: el efecto de las normas genéricas", *Papeles del Psicólogo*, núm. 75, pp. 34-39.
- REILLY, Andrew y Nancy Rudd (2006), "Is Internalized Homonegativity Related to Body Image?", *Family and Consumer Sciences Research Journal*, septiembre, vol. 35, núm. 1, pp. 58-73.
- RODRIGUEZ, Mariano (2004), "¿Por qué no deshacernos del problema mente-cuerpo mostrando, sencillamente, nuestra imposibilidad de resolverlo?", *Logos. Anales del Seminario de Metafísica*, vol. 37, pp. 367-374.
- SABIDO, Olga (2011), "El cuerpo y la afectividad como objetos de estudio en América Latina: intereses temáticos y proceso de insitucionalización reciente", *Sociológica*, núm. 74, septiembre-diciembre, pp. 33-78.
- TORRES NAFARRATE, Javier (1998), "Sistema y complejidad. La arquitectura de la teoría de Niklas Luhmann", *Metapolítica*, vol. 2, octubre-diciembre.
- WACQUANT, Loïc (1989), "Corps et âme. Carnets ethnographiques d'un apprenti boxeur", *Actes de la recherche en science sociales*, vol. 43, núm. 43-3.

Ciudad de interacciones: el cuerpo y sus narrativas en el metro de la Ciudad de México*

Miguel Ángel Aguilar D.**

INTRODUCCIÓN

El objetivo del presente trabajo es el explorar las interacciones sociales que ocurren en una situación urbana particular: el desplazamiento en el transporte colectivo. Se partió de la idea de que el traslado por la ciudad, el recorrido por múltiples escenarios, supone una puesta en práctica de múltiples estrategias de interacción, además de implicar el desciframiento de códigos urbanos sobre la circulación, la señalización y lo apropiado en diversos segmentos del viaje urbano. Así, el contacto con los otros usuarios anónimos del transporte colectivo pertenece, de manera importante, al repertorio de las formas de relación social en la vida urbana.

A diferencia del uso del transporte particular, en donde el cuerpo está aislado y protegido por el mismo auto, el transporte público implica, tanto el contacto directo con la calle, con la estructura del medio que se utiliza y con los otros usuarios. Lo anterior convoca una densa experiencia sensorial y social. Dentro de las múltiples modalidades del transporte público en la Ciudad de México el metro representa un caso significativo. La amplitud de su uso, se realizan en él más de tres millones ochocientos mil viajes al día, y su papel en la estructuración de actividades cotidianas avalan de inicio la elección. Igualmente, plenamente integrado a la ciudad, es objeto de información y discusión pública, además ha sido objeto de múltiples referencias culturales (música, cine) sobre la vida urbana. También es de

* En la realización del trabajo de campo y recolección de información documental participó Albe Viridiana Ramírez Ramos.

** Profesor-Investigador de la Universidad Autónoma Metropolitana, Unidad Iztapalapa, Departamento de Sociología.

considerar la relevancia asignada al medio de transporte en las historias y anécdotas de todos los días, aparece usualmente como un observatorio privilegiado de la ciudad y sus habitantes, de tal modo que el traslado es una fuente inagotable de historias y define una de las facetas más significativas de la experiencia urbana.²⁹

Para situar un poco más la dimensión del metro de la Ciudad de México cabe señalar que desde su inauguración en 1969, ha crecido en kilómetros y número de estaciones de manera constante. Para el 2010 contaba con 176 kilómetros de vías y da servicio en 175 estaciones, en su recorrido por 11 líneas. El costo del boleto es el de menor precio con respecto al transporte público de la Ciudad de México, tres pesos, es decir alrededor de 22 centavos de dólar.³⁰

Dada la fuerte diferenciación socio espacial de la Ciudad de México, el metro es empleado de manera predominante por los sectores populares y en menor medida por sectores de ingresos medios, quienes se trasladan usualmente en automóvil particular. Para los sectores de altos ingresos el metro es prácticamente inexistente como opción de transporte. Igualmente, las atmósferas y tipos de usuarios cambian en relación con el sector urbano y la línea por la que se desplaza el metro: hay sectores de vivienda popular e industria y áreas de fuerte concentración de oficinas o escuelas, lo que incide en el tipo de viajeros y propósito del viaje.

En relación con la forma arquitectónica de las estaciones y el desplazamiento en su interior hay que considerar que para el viajero el metro supone diversos ritmos de movimiento en una estructura abierta a la calle pero cerrada en su interior, representada por los pasillos para la circulación de viajeros y la red de vías y estaciones. Lo anterior crea el efecto de aislarse de la ciudad al transportarse por ella, ya que en la mayor parte de los trayectos no hay visibilidad hacia el exterior, y aunque esto ocurre en algunos tramos, el mundo visual y de sensaciones está todo dentro. Así, el usuario identifica la estación, ingresa a ella, recorre pasillos, espera en andenes, sube a los vagones y al llegar a la estación de destino inicia el desplaza-

²⁹ En un curso que impartí en la Universidad Autónoma Metropolitana-Iztapalapa sobre Antropología Urbana solicito a los alumnos que escriban en una página alguna experiencia significativa que les haya ocurrido en la ciudad en los últimos 15 días. La gran mayoría de los relatos elaborados tienen el traslado como soporte narrativo. Son historias en donde la ciudad es recreada como un espacio que emerge entre los puntos de salida y de llegada, es de algún modo un afuera constituido por la noción de lo abierto y lo posible.

³⁰ Consultado en www.metro.df.gob.mx.

miento inverso. Estos trayectos se realizan dentro de un contexto arquitectónico y humano. El contexto arquitectónico provee la forma del desplazamiento, el contexto humano le dota de un sentido al viaje urbano a través de poner en escena situaciones de encuentro y estrategias de interacción. En este sentido se puede afirmar que el viajero cumple múltiples papeles sociales: es público, actor y escenario.

Cabe recordar, igualmente que el cuerpo es tanto depositario de significaciones como creador de ellas. Esto es relevante para señalar que el sentido de una situación de interacción no sólo está en la mera interpretación de figuras abstractas, sino en la manera particular en que se entra en contacto con presencias concretas, también móviles, también participando de alguna escena particular. Este conjunto de presencias múltiples muestra a través de su cuerpo las claves para su interpretación, uniformados o no, portando cierto tipo de objetos o no, la manera en que se acercan, conversan o se alejan. Estos indicios, algunos evidentes u otros que requieren algún tipo de inferencia, permiten, a partir de la visibilidad mutua, enmarcar la naturaleza de la situación.

En el metro, las personas alrededor son mayoritariamente viajeros, por lo que se estaría en principio en un amplio mundo entre iguales al compararse con ellos la situación del traslado. Con todo, existen otros roles minoritarios en términos cuantitativos que aportan un elemento de contraste, y crean situaciones que requieren de estrategias de comprensión particulares: personal de limpieza, vigilantes, vendedores ambulantes (llamados "vagoneros" en la terminología local), músicos y personas que piden dinero, entre otros. Esta gama de presencias que no hacen del traslado su motivo de estar ahí requieren de formas particulares de comprensión.

LA CIUDAD DE INTERACCIONES PÚBLICAS

Desde los trabajos pioneros de los autores de la Escuela de Chicago ha quedado claramente asentado el carácter constitutivo de la heterogeneidad social en la vida urbana. Una de las múltiples implicaciones de los trabajos fundadores de este conjunto de estudiosos de lo urbano remite a la manera en que esta heterogeneidad anima el espacio público en las ciudades. La efervescencia de modos de apropiarse y circular por la ciudad parecería

resultar inevitablemente en una falta de coordinación poco propicia para desplazamientos y actividades urbanas cotidianas. Sin embargo, no suele ser así. Más allá de cierto pensamiento escéptico y ya instituido sobre los males de la vida urbana, resulta clara la existencia de un orden de la interacción, para emplear el término acuñado por E. Goffman (1994) en el uso de los espacios públicos urbanos.

El interés por el análisis de las interacciones sociales en los espacios públicos está animado por abordar aquellas micro situaciones que por su carácter efímero y naturalizado pasan regularmente desapercibidas. Se da por hecho que la ciudad supone el tránsito por sus espacios exteriores, calles, medios de transporte, parques, espacios comerciales, y por tanto es más usual fijar la mirada en los grandes procesos de construcción del territorio urbano, y no en aspectos relativamente no problemáticos de la vida cotidiana en la ciudad y ausentes de agendas mediáticas. Con todo, el creciente interés por el espacio público en la ciudad, provocado entre otros factores por la emergencia de políticas urbanas de corte privatizador, ha llevado a formular un rango amplio de preguntas que van desde inquirir sobre el significado y apropiación de espacios locales y comerciales, hasta indagar las reglas que estructuran un orden urbano (véase el trabajo de Duhau y Giglia, 2008).

Desde las ciencias sociales y la psicología social las aproximaciones al espacio público tienden a enfatizar su capacidad para producir apegos e identificaciones en diferentes escalas, lo mismo que para producir imágenes perdurables sobre la naturaleza de la vida urbana (véase P. Vivas *et al.*, 2005). Una constante en este tipo de trabajos es pensar de manera recurrente el vínculo entre espacio material o construido, espacio representado y espacio significado. Esto ha producido un sólido conocimiento sobre la importancia del espacio público para lograr un espacio urbano de calidad y significativo para sus habitantes, igualmente se han documentado las tensiones que atraviesan estos espacios al ser transformados desde intervenciones públicas o privadas.

Una veta interesante de análisis dentro de este contexto de estudios, sobre el espacio público, bien puede estar representada por un esfuerzo en captar algunas pautas de su uso desde la perspectiva de las micro interacciones que en él se realizan. Ello supone asumir el valor de los actos cotidianos, en apariencia intrascendentes, para captar una de las dimensio-

nes siempre presentes en la vida urbana constituida por el contacto interpersonal entre extraños. Este elemento por fugaz que pueda ser podría pensarse como un "texto cultural" en el sentido de proveer de indicios para analizar otras facetas de la vida social en la ciudad. Su análisis entonces no quedaría consueñido a las propias condiciones de su manifestación, ya que se asume que estas micro interacciones poseen capacidad para revelar aspectos significativos de un rango más amplio de socialidades urbanas.

En tanto, un tipo particular de interacción habría que reconocer de entrada que el contacto entre no conocidos es un elemento ineludible en el transitar en espacios públicos. De aquí emerge una primera constatación reflejada en el hecho de que si bien las personas encontradas en los traslados cotidianos no son conocidas, si es posible afirmar la existencia de un marco común de interacción que permite estos contactos (no conocernos a las personas, conocemos en cambio las normas que rigen el contacto con extraños). Este marco común no suele ser explícito en la medida en que pertenece a acervos de conocimiento lentamente elaborados desde estrategias de socialidad decantadas a través del tiempo. Con todo, su carácter de no explícito lo remite al ámbito del conocimiento tácito y pertinente situacionalmente. Un habitante de la ciudad difícilmente será capaz de poner en palabras todas aquellas normas presentes en el traslado y, sin embargo, lo realiza cotidianamente de manera efectiva. Se trata entonces más de un conocimiento puesto en actos que de una normatividad reconocida explícitamente, aun cuando múltiples espacios urbanos a partir de sistemas de señalizaciones marcan recurrentemente aquello que está prohibido siguiendo una lógica institucional paralela, se trata de sistema de señalizaciones del tipo "Deje salir antes de entrar", "Área para niños y mujeres", "Zona para personas en sillas de ruedas", "No fumar", etcétera.

Para diversos autores (véase Delgado, 1999, I. Joseph, 1988) la inestabilidad en las interacciones es una parte relevante de los contactos en el espacio público, y a partir de ello se les reconoce una naturaleza fluida, inaprensible y fugaz. Sin embargo, como ya se ha puntualizado, los intercambios sociales si bien contienen los elementos señalados por estos autores, ocurren dentro de un marco de interacción en el que se establecen los límites de lo posible y lo irruptivo. De hecho, buena parte del sentido de las interacciones deriva en que ocurren dentro de un contexto de comportamiento esperado, en cuyo caso se pone en juego un repertorio inte-

ractivo específico, al ocurrir un evento experimentado como ruptura supone buscar un marco interpretativo diferente al inicialmente asignado y que permita realizar lo apropiado en la situación. Con todo, la ambigüedad está presente en las interacciones, de tal manera que puede permanecer la duda sobre si la situación fue "leída" correctamente.

Para Lynn Lofland el espacio, en particular la ubicación, es uno de los elementos que proporcionan de manera clara indicios interpretativos:

El urbanita moderno, emplea en primer lugar la ubicación más que la apariencia para identificar a los extraños que lo rodean. En la ciudad pre industrial, el espacio era caótico, las apariencias estaban ordenadas. En la ciudad moderna, las apariencias son caóticas, el espacio está ordenado. En la ciudad pre industrial, un hombre era lo que llevaba puesto. En la ciudad moderna, un hombre es el lugar en que se encuentra (1985: 82).

Se puede apuntar que si bien el lugar es uno de los principios interpretativos, no es el único posible, en la medida en que al ubicar a un sujeto a partir de un lugar (en nuestro caso el metro que convierte a los sujetos en viajeros) la heterogeneidad de posibilidades dentro de esta categoría es apabullante.

Por tanto, es también posible afirmar que una parte importante del marco interpretativo que permite asignar un sentido a la interacción urbana se encuentra contenido en el cuerpo y la corporalidad. Las observaciones de Simmel para trazar una sociología de los sentidos resultan reveladoras de la importancia de las micro interacciones para entender la densa trama sensible que sostiene las interacciones en público. El énfasis simmeliano en la mirada social, el olfato, la importancia del rostro, abren un camino para pensar no solo en la relevancia de la reciprocidad y el carácter implicante de la presencia de los otros, sino también, en la manera en que espacios producidos por la modernidad inauguran nuevas formas de relación social. Este sería el caso de medios de transporte en donde personas que no conocen se encuentran en una situación de cercanía física y, sin embargo, no están involucradas en alguna actividad cooperativa o conjunta.⁷⁷ Esta sería para Simmel una de las primeras manifestaciones de una situación

⁷⁷ "En comparación con la ciudad pequeña, el tráfico de la gran ciudad se basa mucho más en el ver que en el oír... Antes de que en el siglo XIX surgiesen los omnibus, ferrocarriles y tranvías, los hombres no se hallaban nunca en la situación de estar mirándose mutuamente, minutos y horas, sin hablar"... (Simmel, 1986: 684).

en donde la cercanía física estaría descolocada de su hasta entonces correlativa cercanía social (véase Sabido, 2008).

Uno de los trabajos pioneros en psicología en donde se busca definir la manera en que el manejo de las distancias sociales e interpersonales expresa y construye formas de comunicación particulares es el de E.T. Hall (2003) a través del concepto de *proxémica*. En este antecedente se marca la importancia de la distancia entre personas, ya que a partir de la extensión de la separación entre los cuerpos es posible percibir ciertos rasgos sensibles de los otros (olores, sonidos, detalles corporales) y, con todo esto se añaden elementos que permiten interpretar y recrear la situación de interacción de manera particulares. Así, la cercanía corporal máxima expresa afectividad, agresión o negación del contacto, y la presencia de un otro es claramente percibida. Particularmente significativos resultan los trabajos de R. Sennett (1991) quien se ha preguntado por la relación entre los sentidos y la experiencia urbana. De ellos se desprende que temas cruciales en términos actuales como el reconocimiento del otro en condiciones de heterogeneidad y desigualdad social no pueden ser abordados sin considerar la existencia de dispositivos de contacto y convivencia en la trama urbana. Dispositivos que traducen en términos materiales formas de pensamiento que oscilan entre la expulsión, el contacto inevitable en una ciudad multitudinaria y la persistencia de un proyecto de calle como lugar de encuentro, aun y cuando los parámetros para juzgar la vida pública no estén ya dados por la intensidad de la experiencia en el afuera urbano, sino por los mecanismos de control informal existentes en lugares cerrados como los centros comerciales.

En términos contemporáneos la dimensión de la corporalidad ha sido retomada para dar cuenta de su construcción sociohistórica, en donde importa situar las determinantes sociales que producen determinadas construcciones corporales, habida cuenta de que toda experiencia humana requiere de este componente material. Igualmente, es relevante rescatar la idea de que el cuerpo es a "un tiempo constituido por significados socialmente atribuidos, así como agente que expresa lógicas sociales complejas en el diario acontecer; es construido y constituyente" (Sabido, 2010: 7). Esto implica entonces reconocer el dinamismo de la relación cuerpo sociedad en donde los sujetos no sólo disponen de su individualidad como recurso de acción: la individualidad está fuertemente anclada a un trabajo de referenciar el cuerpo a múltiples categorías de adscripción.

LOS MEDIOS HABLAN DEL METRO

Antes de realizar el abordaje de las experiencias sociales e interpersonales en el metro es pertinente hacer una semblanza de los temas más relevantes a través de los cuales aparece representado el metro de la Ciudad de México en la prensa escrita cotidiana. Esta estrategia permitirá ubicar las preocupaciones más recurrentes de autoridades gubernamentales, así como de ciudadanos, con respecto a este medio de transporte. Igualmente, esta primera aproximación brindará elementos para constatar la importancia que tiene el metro a nivel social. En particular se analizarán los temas dominantes de las notas prensa para así tener una idea sobre los aspectos principales que configuran el discurso sobre el metro ya que muestran agendas ciudadanas y oficiales sobre este medio de transporte.⁷⁸

Al hacer una primera lectura de las notas de prensa fue posible percibirse de que en términos tanto formales como de sentido existe una identificación de aquello que ocurre en el metro y la vida urbana de la Ciudad de México. Esto implica que el discurso sobre el metro es mayormente un discurso sobre la ciudad, sus carencias, potencialidades y dificultades. En las notas de prensa esto se hace patente en el formato mismo de la nota, en la medida en que la información sobre el metro es precedida o seguida de información sobre algún otro aspecto de la ciudad. Del mismo modo eventos que se relatan en las notas conectan la ciudad con el metro y viceversa: altas temperaturas en la ciudad que hace que se coloquen ventiladores en algunas estaciones; temporada de lluvias que provoca la lentitud en el tránsito de vagones dada la inundación en algunos tramos de vías, o bien, se escribe acerca de la ruptura de cables eléctricos durante la realización de obras de construcción de edificios que dejan al metro sin electricidad por varias horas. Así, hay un tránsito fluido de referencias y puntos de contacto entre ciudad y metro.

A pesar de la amplitud del metro, como se señaló anteriormente, con ya 175 estaciones y un poco menos de cuatro millones de viajes persona día en promedio, el rango de temas de los que se ocupa la prensa son

⁷⁸ A manera de nota metodológica cabe apuntar que se trabajó con un corpus consistente en notas prensa de dos diarios editados en la Ciudad de México y que tienen circulación a nivel nacional, estos son: *La Jornada* y *Reforma*. El periodo de tiempo que cubre el corpus de información es de septiembre de 2009 a septiembre de 2010. En total se contó con 137 notas de prensa.

relativamente limitados. De manera general, las principales tendencias temáticas se pueden ubicar como se verá en los siguientes apartados:

El metro y la ciudad eficiente

Los términos clave de "tecnología, eficiencia, sofisticado, inversión, ahorro, moderno, control, rehabilitación", remiten todos ellos a la idea de una ciudad capaz de actualizar el sistema de transporte colectivo bajo los parámetros del manejo adecuado de los recursos económicos y energéticos. Los principales hacedores de estos discursos son funcionarios públicos que enfatizan una imagen del metro de acuerdo a un proyecto de ciudad regido por criterios de optimización de recursos. No sólo se trata aquí de asegurar la efectividad en el traslado cotidiano de millones de personas, sino de adscribir esta acción a una política urbana que cumple con criterios modernos de cuidado del medio ambiente y adecuada aplicación de tecnologías. La eficiencia supone un discurso asentado en el valor de la tecnología y la administración. Prácticamente no hay sujetos en estas notas; el peso principal de las acciones recae en instancias administrativas y de gobierno.

El metro y la ciudad frágil

De manera contrastante con los temas agrupados en el apartado anterior, se tiene ahora que desde el auge de las preocupaciones securitarias son los términos de "armas, presos, vigilancia, videocámaras, policías, rayos X, ministerio público, robos, revisiones", los que revelan la perspectiva de las instituciones que han ubicado al metro como un espacio fragilizado. Llama la atención ahora el énfasis en la tecnología como dispositivo capaz de proveer de seguridad a los usuarios: la instrumentalización de la seguridad borra a los agentes encargados de mantener el orden en el transporte, y las lógicas que les subyacen, y hace de su actividad un asunto de eficiencia. Al ser un discurso elaborado predominantemente desde las autoridades de seguridad, son notas con un fuerte componente de estadísticas: número de robos denunciados y actas levantadas por el ministerio público.

Durante lapso de tiempo en analizado ocurrió, el 18 de septiembre de 2009, el caso de una persona que disparó en la estación Balderas sobre varios viajeros, provocando la muerte de dos de ellos. Este evento generó

una gran cantidad de notas periodísticas de reconstrucción de los eventos y, posteriormente, sobre las medidas de seguridad implementadas. Los polos de la discusión se centraron en la exaltación de uno de los fallecidos, que intentó detener al agresor, y en el reforzamiento de las medidas de vigilancia.

El metro y el cuerpo vulnerado.

En este rubro emerge una sexualización del espacio a través del uso de términos que denotan alguna transgresión: "abusos sexuales, ministerio público, tentones, tocamientos". Mientras que en el rubro anterior la referencia a la transgresión era abstracta, estadísticas de asaltos y programas por implementarse, ahora se le particulariza en términos de abusos sexuales. Emerge aquí la idea del contacto corporal como peligroso, aparece la idea de cuerpos femeninos bajo riesgo. Esto crea la noción de lo femenino como vulnerable y lo masculino, por omisión, como agresor.

Otros temas recurrentes, sin alcanzar la importancia cuantitativa de los ya mencionados, se refieren a programas para normar y evitar a los vendedores ambulantes que recorren los vagones e igualmente a las acciones culturales emprendidas dentro de las estaciones. Con respecto al primer punto cabe señalar que de manera recurrente se menciona la molestia que ocasiona en los viajeros la actividad de los vendedores ambulantes, de aquí la existencia de planes para reubicarlos, lo mismo que exhortaciones a los usuarios para que no compren las mercancías que venden. En relación al segundo punto, existe una amplia difusión de las actividades culturales que se llevan a cabo en el metro: exposiciones de pintura, divulgación científica, programas de lectura, etcétera.

Este conjunto de campos temáticos, que no agotan todos los discursos existentes, abren una línea de discusión interesante: la ausencia de continuidad discursiva entre el transporte colectivo como conjunto de tecnologías para el desplazamiento urbano y la naturaleza de la vida social que ocurre en su interior. Esta relativa autonomía de la tecnología en relación con los usuarios establece un deslinde frente a la vida social multitudinaria que se expresa en el transporte colectivo y señala la falta de discurso mediático consistente frente a lo cotidiano más allá de los temas recurrentes (inseguridad o aglomeraciones).

DE LAS MICROINTERACCIONES A LOS RELATOS EN MOVIMIENTO

En este apartado se busca explorar las interacciones interpersonales durante el viaje en metro bajo dos condiciones: la primera de ellas tiene que ver con analizar lo que ocurre entre los viajeros en el trayecto realizado en el vagón, la segunda es la de abordar estas interacciones a partir de su estructura, pensándolas como una narrativa puesta en escena. La primera condición enfaiza el hecho de abordar el viaje en el segmento de mayor concentración corporal, mayor número de personas en un lugar limitado, cerrado, y en donde no habría una actividad instrumental por realizar, lo que hay que hacer es esperar a que ocurra el desplazamiento. La segunda condición supone asumir el carácter de escenificación del contacto inevitable con extraños y que el tiempo-espacio de la estancia en el vagón es una unidad en sí misma que permite actividades que le son pariculares. Es decir, asumir que este segmento del viaje es un relato entre los cuerpos, o si se quiere se trata de narrativas corporalizadas.

Es pertinente explicitar la manera en que se entiende en este texto el concepto de narrativa. De acuerdo con Daiute y Lightfoot (2004) se pueden encontrar tres usos dominantes de este concepto: a) una metáfora para referirse al curso de vida, es decir, una teoría del desarrollo personal; b) una referencia a una fuerza cultural totalizadora y, c) método para interpretar el discurso narrativo sea oral o escrito.

En palabras de las autoras referidas

[...] las narrativas son algo más que palabras o ventanas que llevan a algo más. Los discursos narrativos son significados e interpretaciones culturales que guían la percepción, pensamiento, interacción y acción. Los discursos narrativos organizan la vida, —es decir, relaciones sociales, interpretaciones del pasado, y planes para el futuro—. La manera en que las personas cuentan historias influyen como perciben, recuerdan y preparan eventos futuros (2004: XI).

Siguiendo esta idea se busca entonces analizar la lógica subyacente a los distintos tipos de interacción en el metro como espacio público.

Así, se asume que hay una historia que tiene su origen en el ingreso al vagón y finaliza al abandonarlo, y el tiempo-espacio del viaje provee las condiciones para la representación. Lo representado bien puede ser banal,

con todo, no por eso se dejan de poner en práctica recursos expresivos plenamente integrados a las socialidades urbanas. Igualmente hay que considerar que la historia puesta en actos no responde a un afán intencional de representar algo, aunque esto pueda ocurrir (el caso de vendedores, o de grupos de jóvenes que enfatizan su presencia con sus voces y maneras de interpelarse entre ellos), se trata más bien de un fluir socialmente coordinado dentro de la situación.

Asimismo, este segmento del viaje se establece como un marco para la interacción, en el sentido que designa:

[...] disposiciones cognitivas y prácticas a través de las cuales los actores sociales definen su experiencia, y se comprometen con ella. Estas disposiciones se despliegan no solamente en un universo de lenguaje sino también en un medio espacial hecho de dispositivos, y de equipamientos físicos y sensibles en los que las condiciones de observación son variables. El marco de interacción conlleva fronteras y umbrales de accesibilidad por los cuales se distribuyen los territorios (Joseph, 1999: 89).

Así, un marco tiene un componente espacial en cuanto a que permite definir aquello pertinente dentro de ciertos límites, es ya un principio de interpretación y de acción, todo esto dentro de la temporalidad particular que es el trayecto en el vagón.

Siguiendo a Goffman y a Joseph hay que reconocer de entrada que la visibilidad mutua es condición de la vida pública en la medida que pone en juego tanto la interpretación del sentido de la situación como la coordinación de acciones. Un elemento fundamental en la interpretación de la situación es la valoración de la presencia del otro a través de su presentación corporal. En este sentido la veloz categorización del otro a través de sus atributos de presentación define el tipo de interacción a desarrollar, sea usuario común o distinto, o en el caso extremo "no persona", no hay marcos referencias para ubicarlo en algún rubro preexistente. En condiciones de densidad extrema los atributos que marcan la presencia no pertenecen sólo a la esfera de lo visual, operan aquí toda suerte de indicios sensoriales: olfativos, táctiles, auditivos. La mirada puede desviarse, sin embargo, otros desde estos referentes sensoriales es difícil la evitación, se crean por tanto complejas atmosferas humanas. Con todo, Marc Augé en su trabajo pionero *El viajero subterráneo. Un etnógrafo en el metro* (1987) apunta una categoría

capaz de describir la experiencia en el metro, esta es la de soledad. A pesar de las multitudes que se evocan al pensar en el transporte colectivo la experiencia de la soledad, o soledades, precisa el autor, define la tensión entre el aislamiento individual y el mundo de normas y complicidades que se requieren en el traslado.

Al situar el nivel de análisis en el de las interacciones cara a cara es pertinente recordar que E. Goffman en el texto de *Behavior in Public Places* (1963), propone distinguir entre interacciones no focalizadas e interacciones focalizadas. Las primeras remiten son esas formas de comunicación interpersonal que resultan de la simple copresencia y se caracterizan por brindar información sobre los atributos sociales del actor, la concepción de sí mismo, de los otros presentes y de la situación. Por otra parte, "La interacción focalizada supone que se acepta efectivamente mantener juntos y por un momento un solo foco de atención visual y cognitivo. Aquellos que mantienen juntos un foco único de atención se comprometen ciertamente también en interacciones no focalizadas" (l. 366). Ambos tipos de interacción son permeables en cuanto a que se entra y sale continuamente de ellos, sin configurar necesariamente un patrón estable. El ejemplo paradigmático de esto está consuetudinario por la desatención cortés a través de la cual la persona reconoce a través de la mirada explícitamente la presencia de algún otro, para después retirar la atención, mostrando así que no es objeto de ningún interés especial, en una dinámica de focalización/abandono.

Para poder realizar el análisis se llevaron a cabo un conjunto de observaciones en el lapso de 15 días en dos líneas del metro: la Línea 1, de la estación de Pantitlán a Observatorio, que comprende 20 estaciones, y la Línea 3, de la estación de Indios Verdes a Universidad, con 21 de ellas. Estas dos líneas son subterráneas y se accede a ellas a través de diversas áreas del espacio urbano: sectores de vivienda popular y media, zonas de servicios varios; equipamientos educativos y de salud, lo mismo que zonas de oficinas.

Se realizaron observaciones en horarios de mañanas, tarde y noche, para captar los diversos ritmos de la vida en el metro y tener así en abanico amplio respecto al tipo de usuarios, densidad en los vagones y actividades que ahí se llevan a cabo. La observaciones se hicieron al azar, a partir de ellas se redactaron viñetas caracterizando las principales pautas de comportamiento fuesen individuales, diádicas o bien en pequeños grupos. En

total se realizaron 94 observaciones. Para su presentación estas observaciones se agruparon de acuerdo al tipo de interacción dominante, fuese focalizada o no.

INTERACCIONES NO FOCALIZADAS⁷⁹

El viajero solitario, o el sí mismo en público

Probablemente la expresión más clara de la interacción no focalizada es la que pone en práctica el viajero que se traslada en solitario. La rutina básica es ir a entrar, buscar con la mirada en dónde ubicarse, si hay asiento desocupado tomarlo, hacer "algo" durante el trayecto y bajar del vagón. A partir de esta secuencia mínima de acciones se despliegan una multitud de posibilidades de acuerdo con el día, hora de traslado, densidad de ocupantes y, por supuesto, las situaciones creadas por otros usuarios.

En condiciones de baja densidad de ocupación hay un acuerdo tácito de silencio. Entrecerrar los ojos por pequeños lapsos, el rostro casi inmóvil y los ojos moviéndose con curiosidad hacia el alrededor, moverse sólo para dejar pasar parece ser parte de la dinámica acordada para practicar el aislamiento en común. Atmosferas breves en que son elaborados oasis personales que se trastocarán al llegar al lugar de destino. La ciudad cansa, parece ser la retórica involuntaria puesta en marcha del cuerpo sedente.

Más allá de la apreciación de la ciudad, como contagiada por un ritmo febril, una actividad común en el metro es la de buscar un lugar para sentarse. Esa es una estrategia recurrente al ingresar al vagón, recorrer con la mirada el espacio disponible. Si esto se logra, sentarse, es común dormir, entrar en un estado donde la vigilia y la somnolencia se turnan durante el viaje. Es un estado de ensimismamiento, interrumpido sólo por la llegada a la estación de destino. Lo mismo ocurre incluso cuando no se ha conseguido asiento. Dormitar de pie.

Sube un adulto mayor y se sienta en un lugar disponible. Observa el vagón, el mapa de las estaciones, a los otros pasajeros. De pronto se queda viendo el suelo como concentrándose en sus propios pensamientos. Cuando regresa de

⁷⁹En las siguientes secciones se insertaran algunos registros de observación como una manera de ilustrar los tópicos abordados.

su ensimismamiento revisa de nuevo el mapa del metro y dos estaciones más tarde descende del vagón.

El efecto de ensimismamiento, ahora con los ojos abiertos, es también común en las horas de la tarde-noche. No hay una búsqueda de información dentro del campo visual, lo que hay son eventualmente rostros sin expresión, una suerte de borramiento de la presencia de los otros con los cuales se podría interactuar de alguna manera. Es difícil no pensar en el efecto "metrópolis" en relación a la película de Fritz Lang: cuerpos que se desplazan rítmicamente de manera mecánica.

La puesta en marcha de la narrativa del sí mismo sin voluntad expresiva hace pensar en uno de los sentidos dados al anonimato en la vida urbana al practicar el repliegue sobre sí mismo en condiciones de copresencia. Señalaría esto la existencia de situaciones urbanas, y aquí el viaje es componente de ello, en donde el cuerpo en estado de latencia comunicativa es una estrategia para asumir el ritmo del desplazamiento que vendrá al llegar a la estación de destino. El cuerpo puesto en paréntesis.

Narrativas del tiempo y la duración

Una variante del esquema anterior está representada en la narrativa sobre el tiempo, en particular se trata de acciones que traducen el tiempo en actos que lo llenan. Así, la duración del viaje se convierte en actos de diversa índole que tienen por objeto ocupar, darle cierta materialidad, a la duración del trayecto. Se exponen a continuación diferentes modalidades en que ocurre esta objetivación del tiempo en actividades diversas, recordando que en las situaciones se anidan distintas estrategias de interacción fugaz (es decir, se comienza una situación, se pasa a otra y se vuelve a la precedente).

Repliegue. Se trata de una acción no intencional, sino situacional. A partir del lugar ocupado, el cuerpo se compacta, cuando el vagón está lleno. Los movimientos fluidos se interrumpen y la posición que se ocupa se vuelve centro de gravedad del viaje. Los objetos que se llevan consigo son incorporados a esta lógica, se adhieren al propio cuerpo, ahí en donde quedan rodeados con las manos o brazos. En muchos casos las mochilas que se llevan sobre la espalda son reacomodadas para tener el control de ellas. La defensa del emplazamiento del cuerpo es la actividad principal. El descenso implica el movimiento y el cuerpo ahora es instrumento de despla-

zamiento. Si se está relativamente lejos de la puerta, se indican las intenciones con la pregunta: "¿va a bajar?" o bien, "disculpe".

Prótesis tecnológicas. El manejo de celular o del reproductor de mp3, señala la integración a otro entorno visual y/o auditivo. La atención suele estar concentrada en lo que brinda el aparato, sea a través de la mirada en la pantalla o bien, del tararear para sí alguna melodía. Son también objetos ampliamente manipulables, se interactúa con ellos recurrentemente a partir del tacto. A pesar de su tamaño relativamente pequeño se les emplea a modo de escudo frente a los demás, establecen una barrera simbólica que anuncia en donde está la atención del viajero.⁸⁰

Exploración visual corporal. De manera abierta y fugaz se realiza una "revisión" del cuerpo cercano; en la dirección masculino-femenino. Se trata de interacciones asimétricas, una descripción posible las caracterizaría como acciones de grafitear con la mirada. A pesar de que no se deja una huella visible en el cuerpo, el gesto que se realiza al sorprender la mirada del otro sobre el sí mismo es la de disgusto y rechazo, como si efectivamente el cuerpo hubiera sido tocado/marcado de alguna manera.

La afluencia de gente comienza a bajar, un señor de unos 50 años entra al vagón y encuentra un lugar disponible frente a una muchacha de no más de 20 años quien va sentada. El señor observa a la chica mientras ella voltea a otro lado. Parece que la chica nunca lo nota, y si lo nota no quiere voltear a verlo. Cuando el señor termina de "revisar" a la chica comienza a observar afuera del vagón. Después de un rato llega a la estación en la que debe bajar y se levanta de su asiento cuando la puerta se abre y sale como si no tuviera prisa de llegar al lugar al que iba.

Otra variante en esta situación es la de percatarse de la mirada sobre sí misma y, sin embargo, no voltear a ver a quien mira, no enfrentar la situación. Hay una sutil ambigüedad en todo esto que se puede traducir no solo como "dejar pasar", sino también el sentimiento en quien lo experimenta esta mirada de vergüenza o incomodidad. En los casos observados hay también una diferencia de edad, hombres de más edad en relación con

⁸⁰ Claramente los objetos que llevan consigo los viajeros no se limitan a aquellos de tipo tecnológico. Lo que se lleva consigo expresa el sentido del viaje; así, es común la presencia de mochilas y portafolios en estudiantes y trabajadores no manuales; los obreros, a su vez, guardan en las mochilas sus ropas e instrumentos de trabajo. Las bolsas, de todos los tamaños, manifiestan los viajes de compras o bien se encuentran cajas con objetos vinculados a actividades laborales.

las mujeres miradas. Se trata evidentemente de un sexismo fugaz, casi etéreo, que sin embargo, provoca reacciones de evitación y disgusto.

Este conjunto de narrativas sobre el sí mismo y las maneras de "hacer tiempo" muestra una atención flotante en donde los acuerdos interpersonales son mínimos en la medida en que el viajero se mueve dentro de la situación con la seguridad de su autonomía frente a los otros. Se da por descontado que el viaje es asunto personal y como tal la rutina es la "dejar-se llevar" dentro de las fronteras del sí mismo a las cuales se encuentran ya incorporadas los dispositivos tecnológicos. La atención puesta en objetos y escenarios revela una exploración en condiciones de "seguridad interactiva", no se producirá ningún tipo de perturbación interpersonal al mirar detenidamente un mapa o un anuncio. La mirada masculina al cuerpo femenino probablemente asume de alguna manera que se trata de cuerpos sin mirada, sin capacidad de responder a ella, y en la rapidez del gesto cabe también que este no haya ocurrido.

Exploración visual iconográfica. En los vagones es escasa la publicidad en las paredes, lo que existe es un pequeño mapa en la parte alta del vagón en donde se ubica, a partir del nombre, color y un icono, a las estaciones que componen la línea por la que se viaja. La exploración de las estaciones de la línea es una práctica común, se localizan los puntos por los que se realiza el desplazamiento y abre una ventana a la ciudad ausente. La figura que representa a la estación en algunos casos guarda alguna relación con algún rasgo del nombre o de la zona, o bien evoca elementos abstractos. Los nombres y los iconos guardan relación con la superficie, se comparte el nombre de la avenida o calle en la que desembocan y se recupera gráficamente algún elemento material del entorno. Se le puede pensar como un sistema de metonimias en donde la parte representa al todo, una suerte de juego de espejos semántico.⁸¹

De la exploración del trazado de la línea por la que se transita la mirada suele también ocuparse de los anuncios publicitarios colocados igualmente en la parte alta del vagón, encima de las ventanas. Son anuncios con poco texto y algún tipo de fotografía o gráfica que llame la atención. Por su

⁸¹ El sistema de asignación de nombres de las estaciones, de acuerdo con Vergara (2010) sigue una lógica de expresión de relaciones de poder, las estaciones centrales remiten a los referentes de la historia oficial y de la clase en el poder. Las estaciones periféricas reciben nombre menos asociados con eventos de escala nacional, y se emplean referencias locales y poco significativas más allá de su ámbito inmediato.

ubicación, su lectura se realiza sin obstáculos y permite ejercer la mirada con una concentración que no sería posible si se realizara hacia otras personas: así, anuncios y mapa de la línea actúan como un punto de fuga de la atención.

INTERACCIONES FOCALIZADAS

Como ya se apuntaba las interacciones focalizadas se caracterizan por la existencia de un punto de atención común que suele definir la naturaleza de la situación para los participantes de ella. Lo que acontece en este tipo de interacciones no es excluyente respecto a las no focalizadas. Entre ambas brindan elementos para la composición de narrativas más complejas, son los puntos que conforman las historias que se pueden combinar, y de hecho lo hacen, de múltiples maneras, las piezas del rompecabezas de lo urbano.

Narrativas de lo interpersonal como red y frontera

A partir de las interacciones preexistentes a la entrada en el vagón se presentan modos de comunicación interpersonal potenciados por la relativa compresión de espacio y la presencia de extraños. Este es el caso de la grupalidad que emerge como forma física que ocupa el espacio. Los adolescentes hablan en voz alta, se muestran desde el lenguaje y los gestos. Escenifican abiertamente sus formas de socialidad. Parejas de amigos o amigas, hacen de la palabra una forma de establecer un límite frente a los demás, se abre un espacio limitado y público hecho de conversaciones fragmentadas o continuas. Las parejas de novios hacen de la cercanía física estrategia de contacto y deslinde.

Sube un grupo de adolescentes, hay demasiadas personas en el vagón, no hay lugar para apoyarse: se sostienen entre ellos, tratan de mantenerse juntos ante el ascenso y descenso de pasajeros. Sonríen y se miran entre ellos de manera continua, como si (a diferencia de otros tantos) les causara placer viajar de esa manera. Platican entre ellos, pero no pueden evitar notar a los otros pasajeros, se apartan para dejar bajar o subir a otros pasajeros.

Esta manera de ocupar el vagón crea el efecto de concentración de la atención hacia el interior del grupo a través de conversaciones, interaccio-

nes no verbales (tocarse e intercambiar miradas) con lo cual el viaje ocurre en un adentro marcado por esta comunicación interpersonal. Del mismo modo, la disposición de los cuerpos, sea a la manera de un círculo o bien a partir de una línea de contigüedad, dibuja una frontera hecha de voces o miradas frente a los demás usuarios.

Narrativas de la disrupción

En este rubro se integran aquellas interacciones focalizadas a partir de actores distintos a los viajeros y cuya presencia en el vagón tiene por objeto, en principio, conseguir algo de los pasajeros, para lo cual tienen que ser vistos y escuchados. Es el caso de vendedores ambulantes o bien de personas que piden dinero, que hacen de su voz o sonido la estrategia para marcar su ingreso al vagón, en donde por lo general solo se escucha el rumor del desplazamiento.

Vendedores ambulantes. En el sistema de clasificación de acciones lo rutinario posee ya formas previsible de interacción, mirar y regresar a lo precedente. Es el caso de los vendedores ambulantes, también llamados vagoneros, que forman parte del repertorio de presencias usuales en el metro. Otro, es el caso de las personas que piden dinero y/o presentan algún tipo de minusvalía física.

La manera en que se focaliza la atención en estos personajes es variable. Dado que los vendedores son ya una presencia común en los traslados su carácter irruptivo se ve aminorado. Se les escucha a partir de un pregón característico ("lleve, lleve", "como una oferta, una promoción") y luego se posa la mirada en ellos. Los objetos que se venden se muestran directamente a los viajeros (dulces, cremas, pegamentos) y no suelen ser de gran tamaño. En el caso de la venta de CD con música, ésta se escucha a partir de reproductores portátiles integrados a la mochila en que son transportados. Así, las reacciones que provocan son múltiples: sorpresa, corroboración, distancia. Cuando ocurre la venta, es rápida, para así poder continuar con la oferta de mercancía a otros pasajeros. Otro efecto de los vendedores en los pasajeros es el de provocar el movimiento del cuerpo para dejarlos pasar, ya que el desplazamiento es crucial en su actividad (de hecho durante las horas de mayor afluencia de pasajeros no se lleva cabo ninguna venta en los vagones, ya que no hay espacio para la circulación de los vendedores).

Sube una pareja joven al vagón. Sólo hay un lugar disponible, el hombre lo toma y la chica se sienta en sus piernas, tapan un poco el paso, pero la comodidad de los otros pasajeros no es algo que parezca importarles. Cuando se desocupa el asiento de al lado la chica lo ocupa y sigue platicando con su pareja. Aún siguen absortos en su conversación, sin querer observar lo que está pasando a su alrededor. Pasa un vendedor ambulante, se le voltea a ver fugazmente como si fuera cualquier evento cotidiano (uno molesto al parecer) que no merece la menor importancia. Después de unas estaciones el hombre se levanta de su asiento para esperar en la puerta la llegada a la estación y la mujer lo sigue.

Dado el carácter ilegal de la venta en los vagones, los vendedores se presentan a sí mismos como trabajadores clandestinos y una de sus tareas consiste en *hacerse invisibles*, en el sentido de que "rompen la ley y desafían a las autoridades utilizando las habilidades propias" (Ruiz de los Santos, 2009: 129). Esto marca la existencia de una situación que podría caracterizarse de liminal o fronteriza, la de buscar ser invisibles ante la mirada de la autoridad y, sin embargo, la necesidad de hacer notar su presencia como condición indispensable para realizar la venta de sus productos. Esta condición liminal se afirma, probablemente, a partir de la rapidez, tanto en el recorrido de los vagones, en el mismo acto de la compra venta y al momento de dar el cambio.

Una paradoja de otro orden ocurre al considerar el desplazamiento de los vendedores en referencia al desplazamiento de los transeúntes en la calle, fuera del metro. Aquí habría dos narrativas contrastantes, y sin embargo complementarias, sobre la movilidad. En términos simples se tiene que en la calle comercial, y en múltiples ocasiones la que conduce a las estaciones de metro, es el transeúnte es el que camina atravesando a su paso multitud no sólo de comercios ya establecidos, sino de puesto semi-fijos que expenden todo tipo de mercancías (esta situación ha sido llamada por Duhau y Giglia (2008) como de "consumidor ambulante"). En el metro la relación se invierte, el viajero desde su relativa inmovilidad en el vagón "es atravesado" por las mercancías y los vendedores. Este efecto de espejo, en donde se invierten momentáneamente los papeles entre actores, mostraría los puntos de fluidez y diálogo entre calle y vagón.

Este punto señala, igualmente, la relevancia del tema de orden urbano en el sentido no solo de cómo diversos actores se relacionan entre sí, sino la manera en que las reglas explícitas, formales o implícitas que norman los

usos del espacio público son seguidas e interpretadas. Lo que muestran las situaciones descritas es que las reglas son flexibles: los vendedores, si bien ampliamente visibles, buscan escabullirse de los vigilantes, la venta en espacios públicos urbanos que son principalmente de tránsito marcan formas de apropiación excluyente de ese espacio. Habría entonces una lógica del uso del espacio urbano (calle y metro incluidos) en donde se acepta de facto que transitar es estar expuesto a los usos e interacciones que derivan de ejercer este espacio como recurso para actividades económico/comerciales.

Mendigos. Otro tipo de presencia son aquellas personas que solicitan dinero a los viajeros, sea a través de mostrar algún defecto físico (ceguera, malformaciones, enfermedades), o bien a partir de ofrecer algún espectáculo efímero: cantantes invidentes, faquires, payasos, músicos, indígenas. Igualmente deambulan por los vagones personas sordomudas que reparten tarjetas a partir de las cuales piden alguna "cooperación voluntaria". Hay también músicos y actores que ubican su acción dentro de una idea de propuesta cultural. Probablemente la pauta de interacción que proponen estos personajes se pueda situar en la dimensión que va de la solicitud de limosna a la petición de apoyo económico. En el primer extremo se usan recursos corporales para llamar la atención: un cierto tono de voz, la exhibición de alguna limitación física, es mostrado como argumento de desvalimiento, el polo opuesto supone una acción más organizada que linda con lo profesional, en donde se ofrece el resultado de ensayos y experiencia, sería el caso de músicos ambulantes con una propuesta argumentada sobre la oferta cultural en el espacio público (Dominguez, 2010). Entre estos dos extremos de la presentación del sí mismo, con la definición de la situación que conlleva, se ubican multiplicidad de combinaciones: músicos invidentes, niños que limpian los zapatos, madres con bebés en brazos. Todo esto apunta, como afirma Domínguez a una disputa por el espacio entre diferentes actores.

Sube una persona al vagón a pedir dinero, su aspecto es sucio y descuidado, a los viajeros les parece desagradable. La gente se hace un lado, apretadamente, para dejarlo pasar.

El limosnero se abre paso entre las personas y va mirándolas una por una a la cara, como para encontrar sus miradas, pero no recibe respuesta de ninguna de las personas, nadie voltea a verlo cuando él las ve. Sólo lo miran de reojo

y mientras va pasando a su lado o cuando éste ya no puede verlas. Parece resultar molesto e incómodo, nadie le da dinero.

Se sube un ambulante ciego a vender discos al vagón, algunas personas lo observan. Cuando va pasando entre la gente, que se hacen a un lado, un niño entre distraído y extrañado de tener que ser el que se quite para darle el paso el ciego, se queda en su lugar. El ambulante ciego no puede pasar porque el niño le obstruye el paso. Algunas personas parecen molestas ante la actitud del niño de alrededor de unos siete años. La madre al notar las miradas molestas y que el ambulante ciego insiste en pasar, quita al niño que se observa extrañado de ser él el que se mueve. El ciego por fin puede pasar y se apresura a bajar del vagón y subir al otro. Las miradas que estaban sobre el niño y el ciego cesan y cada quien continúa con lo suyo.

En términos de la interacción focalizada que produce la presencia de estos actores, se tiene que mientras menos codificada o previsible es la presencia es mayor la sensación de disgusto, desagrado o sorpresa, todo esto asociado con la figura del intruso. Una pauta es la de posar la mirada en personas con algún defecto físico, para rápidamente retirarla. Acto seguido se busca la mirada de otros viajeros para corroborar la misma sensación o extrañamiento. La idea de contaminación está aquí presente, como si fuese posible el contagio de algo, a partir del efecto perturbador de lo imprevisible al encontrarse descolocado el sentido de la situación.

Por último, otra situación de la que es interesante hacer referencia es la que se deriva de la existencia de vagones desunados exclusivamente, en los horarios de mayor afluencia, para mujeres y niños.⁴² Las interacciones que se generan ahí se enmarcan en las dos grandes categorías ya señaladas (no focalizadas y focalizadas) y, sin embargo, se ubican en una suerte de narrativa mayor, o meta narrativa, sobre las relaciones de género. Ésta se caracterizaría por el reconocimiento y la producción de la diferencia, ya que se trata de la segregación a partir de atributos corporales en el espacio público, en este caso en el vagón del metro. Es sobre el andén en donde se marca un límite, a partir de señalizaciones escritas y, a veces algunas barreras, de acceso para los hombres. Se trata de una frontera fácil de cruzar y en ocasiones esto ocurre. Ya en el vagón hay, en algunos casos,

⁴² La práctica de tener vagones exclusivos para mujeres lleva ya cerca de 10 años operando, y se inscribe en una política de protección a las mujeres en el metro. La última acción en este sentido fue la inauguración en 2007 de cinco módulos de atención en estaciones de metro para la denuncia de casos de abuso sexual.

un efecto de distensión caracterizado por conversaciones en voz alta, una atmósfera más relajada, como si el encontrarse fugazmente en una situación de homogeneidad de género creara una complicidad.

CONCLUSIONES

En el contraste entre las narrativas mediáticas sobre el metro y aquellas de los usuarios es posible constatar que estas transcurren por vías paralelas, prácticamente no se tocan, son autónomas. El énfasis en aquellos planes y proyectos animados por una lógica de modernidad y eficiencia no se corresponden con las situaciones cotidianas vividas en el metro, caracterizadas por su inmediatez y fugacidad. Por otra parte, la experiencia frente a situaciones vinculadas al robo o al acoso supone su traducción como tal, de manera a ser configuradas dentro de la narrativa, insitucionalmente existente, de la fragilidad y la vulnerabilidad. Así, las lógicas institucionales expresadas a través de la prensa se sitúan en el plano de un acercamiento general y relativamente abstracto; mientras que las situaciones experimentadas por los usuarios ocurren dentro del ámbito de las interacciones rápidas, en ocasiones ambiguas, y que suponen para reaccionar ante ellas de su ubicación dentro de un tipo particular de situación, desembocando en algunos casos en la narrativa, ya configurada, del hostigamiento y el robo.

Por otra parte, en la medida en que las interacciones suponen una concentración aguda y efímera en la que se define el sentido de la situación a partir de la ocurrencia de las respuestas esperadas de los otros participantes, la gama de expectativas es abierta, pero limitada. Esto apunta a una relativa sofisticación del viajero en cuanto a su capacidad para adscribir indicios a situaciones. Habría entonces una gran habilidad para identificar diversos registros interactivos.

En cuanto a las interacciones no focalizadas, caracterizadas por la co-presencia y visibilidad mutua que conllevan, estas representan a su manera las dos condiciones extremas de trato interpersonal: por un lado, el abandono de sí a través del dormir, que no es el abandono de la situación sino estar ahí de otra manera, hasta la alerta y el resguardo en situaciones de densidad extrema. Probablemente esto cuenta algo más que el mero transcurrir de la vida en el vagón, recrea desde este particular posiciona-

miento espacial un conjunto de disposiciones, por emplear el término de Bourdieu, presentes en la vida urbana: por ejemplo, la ubicación del traslado como una situación de interacción frente a otros no significativos lo cual implica posponer las estrategias elaboradas de auto expresión presentes en situaciones de reconocimiento mutuo. Por otra parte, y en el extremo opuesto, estaría la aguda consciencia del cuerpo como recurso físico en el desplazamiento, en las situaciones de entrar, estar y salir, del vagón en las condiciones de extrema densidad.

Las narrativas que los cuerpos ponen en marcha en el espacio son múltiples y cambiantes, con todo, se encuentran unidas por la trama del desplazamiento en la ciudad. Trama que no solo atestigua y anticipa las actividades urbanas realizadas o a realizar, sino que por derecho propio es una actividad compleja y elaborada que construye sentidos de lo urbano.

FUENTES CONSULTADAS

- DAIUTE, Colette y Cynthia Lightfoot (2004), "Theory and Craft in Narrative Inquiry", en Colette Daiute y Cynthia Lightfoot (eds.), *Narrative Analysis. Studying the Development of Individuals in Society*, Sage, Thousand Oaks.
- DELGADO, Manuel (1999), *El animal público. Hacia una antropología de los espacios urbanos*, Barcelona, Anagrama.
- DOMÍNGUEZ PRIETO, Olivia (2010), *Trovadores posmodernos. Músicos en el Sistema de Transporte Colectivo Metro*, México, UNAM-Coordinación de Estudios de Posgrado.
- DUHAU, Emilio y Angela Giglia (2008), *Las reglas del desorden: habitar la metrópoli*, México, Siglo XXI Editores-UAM-Azcapotzalco.
- GOFFMAN, Erving (1966), *Behavior in Public Places. Notes on the Social Organization of Gatherings*, Nueva York, The Free Press.
- (1994), "El orden de la interacción", *Los momentos y sus hombres. (Textos seleccionados y presentados por Yves Winkin)*, Barcelona, Paidós.
- HALL, Edward T. (2003), *La dimensión oculta*, México, Siglo XXI Editores.
- JOSEPH, Isaac (1988), *El transeúnte y el espacio urbano*, Barcelona, Gedisa.
- (1999), *Erving Goffman y la microsociología*, Barcelona, Gedisa.
- LOFLAND, Lynn H. (1985), *A World of Strangers. Order and Action in Urban Public Space*, Prospect Heights IL, Waveland Press.
- LINDÓN, Alicia (2009), "La construcción socioespacial de la ciudad: el sujeto cuerpo y el sujeto sentimiento", *Revista Latinoamericana de Estudios sobre Cuerpos, Emociones y Sociedad*, núm. 4, año 4.

RUIZ DE LOS SANTOS, Sandra Rosalía, (2009), "Deambulando entre los vagoneros del metro de la Ciudad de México", *Iztapalapa*, núm. 66, enero-junio.

SABIDO RAMOS, Olga (2008), "Imágenes momentáneas *sub specie aeternitatis* de la corporalidad. Una mirada sociológica sensible al orden sensible", *Estudios Sociológicos*, vol. xxvi, núm. 3.

——— (2010), "El 'orden de la interacción' y el 'orden de las disposiciones'. Dos niveles analíticos para el abordaje del ámbito corpóreo-afectivo", *Revista Latinoamericana de Estudios sobre Cuerpos, Emociones y Sociedad*, núm. 3, año 2.

SENNET, Richard (1994), *Flesh and Stone. The Body and the City in the Western Civilization*, Nueva York, W.W. Norton.

SIMMEL, Georg (1986), *Sociología 2. Estudios sobre las formas de socialización*, Madrid, Alianza Universidad.

VERGARA FIGUEROA, Abilio (2010), *Prólogo* al libro de Olivia Domínguez Prieto (2010), *Trovadores posmodernos. Músicos en el Sistema de Transporte Colectivo metro*, México, UNAM-Coordinación de Estudios de Posgrado.

VIVAS, Pep, Martín Mora, Tomás Vidal et al. (2005), *Ventanas en la ciudad. Observaciones sobre las urbes contemporáneas*, Barcelona, Editorial UOC.