



UNIVERSIDAD AUTÓNOMA METROPOLITANA
UNIDAD IZTAPALAPA. División de Ciencias Sociales y Humanidades
Coordinación de Sociología

**INTERACCIONES SOCIALES EN LOS VAGONES DEL METRO DE
LA CIUDAD DE MÉXICO (LÍNEA 2)**

TESINA
para obtener el título de Licenciada en
SOCIOLOGÍA
presenta

Luz Flaviana Castañeda Morales
Matrícula: 99 32 92 49

Asesora: Dra. Rocío Rosales Ortega

Ciudad de México

Abril de 2007

Esta tesina está dedicada a

Luz Marina, mi mamá

Mauricio, mi novio

Mis profesoras:

Rocío Rosales

Alicia Lindón

Teresa Páramo y

Marcela Hernández

a todos les agradezco su apoyo.

También está dedicada a
mis amigos de Ciudad de México y de Puebla.



ÍNDICE

Introducción	4
Capítulo 1 Las interacciones sociales	7
1.1 El interaccionismo simbólico e Erving Goffman	
1.2 Dramatización de la vida cotidiana: pautas teóricas para las interacciones simbólicas	
Capítulo 2 La vida en la ciudad, el metro como pauta de análisis	19
2.1 Georg Simmel y la vida urbana	
2.2 El espíritu de la Ciudad de México con el inicio del metro	
Capítulo 3 Las interacciones sociales en el metro y su interpretación en el contexto de la vida urbana	31
3.1 Preámbulo: viajeros y observadores	
3.2 La experiencia del metro. Descripción densa	
3.3 Dentro del vagón: distribución de los asientos	
3.4 El espacio entre las personas	
3.5 Impersonalidad	
3.6 El contacto visual y la definición de la situación ante lo extraordinario	
3.7 Ejemplos de lo extraordinario	
3.8 Formas de interacción	
3.9 Conversaciones entre conocidos	
3.10 Máscaras	
3.11 Regiones ambiguas	
3.12 El entumecimiento espiritual de los usuarios	
Reflexiones finales	48
Fuentes de información	51
Anexos	55
A. Fotografías	
B. Mapas	



INTRODUCCIÓN

Las Ciencias Sociales pueden y deben estudiar la cotidianidad, estos acontecimientos que suceden día a día, muy sencillos y ordinarios, pero llenos de significado para reconstruir nuestra realidad. Para gran parte de la población, transportarse en metro en la Ciudad de México es muy normal, es un acto cotidiano como trabajar o comer, pero las interacciones que ahí se suscitan no se parecen a las de la casa o la oficina, son particulares en el sentido de que son generalmente entre extraños y se llevan a cabo en un espacio público. En las grandes ciudades se convive día a día con gente que no se conoce, ¿cómo es que las personas reaccionan en el metro ante sus semejantes pero extraños?

El semblante en los usuarios del metro siempre me ha interesado, la actitud que asumen al viajar es muy particular, ¿estarán preocupados, aburridos, tristes?, ¿qué cruzará por sus mentes?, ¿esta actitud tendrá que ver con el ambiente que se vive dentro del vagón, con sus vidas cotidianas en general, o con los demás usuarios?, ¿por qué pareciera que la vivencia al viajar no es muy trascendental? Desde que era niña y venía de visita a la Ciudad de México, me llamaba mucho la atención ver que la gente parecía no disfrutar el viaje que a mí me resultaba tan novedoso.

Muchos de los que vivimos en grandes ciudades nos hemos maravillado con algunas de sus particularidades, pero también ciertas características nos siguen pareciendo incoherentes. La ciudad representa logros y retos, y quien mejor para descifrárnoslos que sus residentes, las personas que padecen y disfrutan vivir en ella y transportarse en sus medios. Así, las interacciones sociales que suceden en el metro como en cualquier otro espacio de la urbe recrean algunos de los beneficios y perjuicios de la vida urbana y nos dan elementos para reconstruir la realidad social.

Es de esta forma, que en este escrito trato de reconstruir algo de la realidad que se vive en un vagón del metro, analizando las interacciones entre los usuarios e interpretándolas dentro de un contexto social más amplio: el entorno urbano. Para esto me valgo principalmente de dos teóricos sociales: Erving Goffman y Georg Simmel. Goffman ha analizado ampliamente las interacciones sociales; con su “dramatización” ha propuesto una

manera dinámica y eficaz para aprehender la realidad cotidiana. Por su parte Simmel ha escrito sobre las particularidades sociales de la vida en las urbes. Su apreciación de la ciudad, teniendo muy en cuenta el campo y siempre pensando en la cultura, ha resultado un punto de apoyo básico pero también muy esclarecedor para lograr interpretar un contexto de estas interacciones. Hago énfasis en la palabra “un” puesto que la sociología es tan amplia que estas interacciones pueden ser interpretadas desde diferentes enfoques, como el laboral, el de clases sociales, el de la educación, el de la cultura, por mencionar algunos.

Mi intención en este escrito es primeramente introducir parte del pensamiento de Goffman y Simmel, para luego, ayudándome con sus perspectivas, tratar de dar significado a las interacciones sociales que se suceden en los vagones del metro de la Ciudad de México.

De esta manera, en el primer capítulo encontraremos un acercamiento teórico a Erving Goffman como parte de la corriente del interaccionismo simbólico, así como varias de sus propuestas teóricas tempranas. En el capítulo dos se desarrollará la visión social y cultural simmeliana de la ciudad. La urbe es nuestro contexto, el nicho en el que se desarrollan las interacciones; en lo concreto daremos un vistazo a la vida urbana plasmada en el periódico en los inicios del metro. Para finalizar, en el capítulo tres nos ubicaremos dentro de los vagones del metro de la ciudad de México y analizaremos las interacciones rescatando la impersonalidad, el contacto visual, las máscaras y algunos otros conceptos que sobresaldrán del análisis.

La estrategia de investigación es sencilla, ser yo misma usuaria del metro y observar a la gente. Muchas veces con sus actitudes, las personas dicen más de sí mismas. Para determinados propósitos, si se aprende a observar es posible detectar más eficazmente comportamientos que si se cuestiona directamente a las personas, ya que suele suceder que las respuestas a las preguntas directas esconden consigo la naturalidad, la espontaneidad del acto, ya que están racionalizadas, llenas de preceptos sociales que son los mismos que deseo desentrañar y que encuentro más claramente con sólo observar a la gente ser. No busco que me digan con palabras cómo son, o cómo ellos creen que son; mi perspectiva es encubierta, quiero entender cómo es que actúan siendo yo misma parte de, pasar desapercibida y observar sus actitudes mientras suceden, tratar de captar algo de ese espíritu inasible que nos hace seres humanos sociales. Por esta razón considero pertinente

esta metodología. La interpretación correrá por mi cuenta y pasará por mi subjetividad, no por la de los actores.

Mediante métodos cualitativos pretendo reconstruir algo de la realidad y darle sentido a algunos códigos, que esperamos puedan mostrarnos aspectos y dimensiones de la vida en la urbe. Por medio de la gente y lo que hace por excelencia (interactuar) emprenderemos el camino para entender la acción y su contexto. Porque las personas hacen su vida, y el metro es una vitrina o pasarela por la que se puede entrever algo de ella; observando las cosas que transportan, lo que compran, con quienes viajan, cómo interactúan, cuál es su actitud...



CAPÍTULO 1

LAS INTERACCIONES SOCIALES

1.1. El Interaccionismo Simbólico e Erving Goffman

El **interaccionismo simbólico** es una corriente del pensamiento sociológico y de la psicología social que se desarrolló a mitades del siglo XX. Como en otras muchas escuelas del pensamiento, existen grandes debates y desacuerdos en torno a sus orígenes, sus influencias y hasta sus adeptos. Tal vez sea una de las corrientes con más dificultades para estudiarse sistemáticamente debido a que muchos de los científicos sociales que postularon sus teorías en esa época eran poco ortodoxos, abogaban por lo dinámico y cambiante de la realidad y por tanto no tenían rígidos preceptos establecidos para analizarla; esto no significa que no fueran rigurosos, simplemente no eran tan cuadrados. De esta manera la teoría era mucho más ágil y permitía acercarse mejor a la cambiante realidad social, aunque también propiciaba contradicciones intrínsecas. Para comenzar a empaparnos de los fundamentos más característicos y comunes de este pensamiento, podemos decir que en el interaccionismo simbólico existe un diálogo ininterrumpido entre el sujeto y los otros individuos con los que interactúa, esto conforma la mente del individuo y su yo^{*}; es decir el yo del individuo no es estático ni predeterminado, sino que se va conformando a través de la evaluación de su interacción junto con las reacciones que en los otros provoca. Las situaciones siempre son evaluadas por el sujeto que las llena de significado. Todo este proceso no es automático, sino que va cargado del razonamiento por parte del sujeto; es decir las respuestas no son instantáneas, traen consigo todo un bagaje. También podemos decir que todo esto sucede mediante el lenguaje, los individuos comunican sus significados a través de éste (Gallino, 1995: 553)

Se ha dicho, por otro lado, que en esta teoría predominan las visiones donde el sujeto es el centro de atención, no las estructuras que lo rodean, lo que nos conduce directamente a Erving Goffman.

* El yo es la parte del sujeto más impulsiva, menos considerada de la sociedad y sus normas.

Goffman ha sido catalogado generalmente dentro de los interaccionistas simbólicos, y más adelante podremos ver que cumple bastante bien con los preceptos antes mencionados. Sin embargo, muchos de los autores aquí revisados que lo han analizado, se han interesado en evaluarlo en términos del énfasis hacia el individuo o hacia las estructuras, es decir, muchos autores han tratado de sopesar sus postulados e inclinarlo a uno u otro lado. Debido a ello, haremos un breve recorrido a estas evaluaciones pero de antemano diremos que las tensiones y predominio entre estructura y sujeto, así como entre conflicto y orden, lo micro y lo macro, lo cuantitativo y lo cualitativo, lo social y lo individual, la generalización o la relevancia de la particularidad, la visión objetiva o el entendimiento de lo subjetivo, la libertad del individuo o su dependencia, no tienen una sentencia definitiva sino múltiples opiniones argumentadas. La realidad social es muy compleja y compleja es la forma de algunas teorías para explicarla.

El debate de todos estos sociólogos nos ayudará a entender mucho mejor el pensamiento de Goffman; con sus análisis entenderemos mejor las bases teóricas, supuestos y posturas que Goffman adopta y estaremos conscientes de ellas. Como he dicho antes, en los siguientes párrafos, veremos como diferentes autores analizan el pensamiento de Erving Goffman y lo tratan de colocar como parte de alguna de las diversas corrientes dentro del interaccionismo simbólico, debatiendo ante todo, la postura individualista y/o estructuralista que pudo haber tomado en distintos momentos de su vida. Aquí enunciaremos someramente las razones de cada teórico para catalogarlo como tal.

Jeffrey Alexander (1989) propone cuatro líneas interaccionistas de trabajo, todas teniendo como antecesoras las ideas de Herbert Blumer quien aboga por acciones llenas de significado en contraposición a Parsons, quien no hace hincapié en la interpretación que el individuo aporta entre el estímulo y la respuesta durante la acción. (Alexander 1989: 175-176).

La primera línea interaccionista que Alexander propone tiene que ver con los significados negociados y las interacciones inmediatas. Esta corriente cuestiona “la idea de que el desvío esté causado por tensiones estructuradas del sistema social,” y postula que “los actores relevantes `etiquetan´ a la gente como `desviada´ y por lo tanto se la considera como tal” (Becker, 1963 citado por Alexander, 1989: 185). Por tanto, aquí lo importante es saber cómo la gente se desvía, más que el porqué.

La segunda tendencia retoma la negociación del orden, la relevancia del contexto externo para la acción y la conducta colectiva. Al igual que en la primera, el cambio se da de manera natural, por lo que de manera similar lo que hay que entender es el cómo, no el porqué.

La tercera corriente es la llamada “Escuela de Iowa” encabezada por Manfred Kuhn, que da relevancia al *mí* más que al *yo*^{*}, ya que postula que la fuente de la acción en la identidad individual está socialmente construida. Es un enfoque más estructuralista.

La cuarta corriente intenta franquear el abismo individuo/sociedad, postulando, con ideas de Joseph Gusfield, que “los valores y las estructuras de poder [son] elementos contingentemente manipulables pero no obstante flexibles que no se pueden superar del todo” (Alexander, 1989: 187)

Alexander cataloga a Goffman dentro de esta última corriente y explica que “existe una brecha inevitable entre las necesidades de personalidad y los roles del sistema social y un deslizamiento inherente entre ambos y los valores consensuales que ‘supuestamente’ benefician a todos. Ante estas brechas, Goffman enfatiza justamente el cálculo y la estrategia simbólica que permiten al individuo moderno afrontar las difíciles contingencias de la vida cotidiana”. (Alexander, 1989: 192) Para Alexander, Goffman se inclina hacia una postura más individualista, pero también dice que al revisar todos los escritos de Goffman en conjunto, es criticable el que se quiera apegar a dos tradiciones contrapuestas, el individualismo y el estructuralismo. Alexander advierte que Goffman no se puede deshacer tan fácilmente de su herencia (el individualismo) sin contradecirse. (Alexander, 1989: 192)

Del recuento realizado por **George Ritzer** (1992: 214-262) sobre el interaccionismo simbólico, podemos establecer como influencia y antecesor de Goffman a George Mead, con quien Goffman estará de acuerdo en muchos conceptos clave y básicos para el análisis interaccionista como la prioridad de lo social, los símbolos significantes, la capacidad de pensamiento del hombre, y los conceptos *self*, *yo* y *mí*. Según Ritzer, también Herbert Blumer influencia a Goffman en conceptos medulares como interacción y *self*.

El *self* es también un concepto muy importante para los interaccionistas, definirlo sencillamente, como lo hace Blumer, nos ayudará a comprender con más profundidad las

* El *mí* es la parte del sujeto que se rige por preceptos sociales, el *yo*, como ya apuntamos, es la parte del sujeto más impulsiva, menos considerada de la sociedad y sus normas.

bases del interaccionismo y más adelante los supuestos teóricos de nuestro estudio empírico. Según Blumer el *self* significa que “un ser humano puede ser un objeto de su propia acción... que actúa hacia sí mismo y que guía sus acciones hacia otros sobre la base del tipo de objeto que es para sí mismo” (Ritzer, 1992: 243) esto surge a partir de la capacidad del ser humano para ponerse en el lugar de otros y de actuar como lo harían ellos (Ritzer, 1992: 231). Es importante además mencionar que todo esto es concebido como un proceso, no un estado.

Goffman además agrega que el *self* mantiene una imagen estable, es decir, los individuos luchan por mantener un *self* coherente, no contradictorio. El individuo no actúa de cierta manera e inmediatamente después de manera contraria, tal vez pueda actuar de manera diametralmente opuesta en otra interacción, pero en esta tiene que mantener la coherencia. Esto no significa que no pueda actuar de manera distinta en la misma interacción, pero esto tendrá que suceder de manera paulatina, no abruptamente, si no lo hace así, lo tacharemos de loco.

Al igual que Alexander, George Ritzer también nota un cambio en Goffman hacia el estructuralismo, que lo explica diciendo que se trasladó de una concepción en donde las personas definen las situaciones, a una concepción en donde efectivamente las definen, más no crean estas definiciones, “la acción [según Goffman] se define más por la adherencia mecánica a las normas que mediante un proceso activo, creativo y negociador” (Ritzer, 1992: 252)

Hemos revisado muy someramente cómo Alexander y Ritzer estudian y critican el desarrollo y cambio de ubicación de Goffman con relación al estructuralismo y al individualismo. También de paso hemos entendido algunos conceptos del interaccionismo. Bien podríamos decir que efectivamente hubo cambio de posturas en Goffman y que el paso de un paradigma a otro se desarrolla junto al correr del tiempo. El Goffman joven es mucho más individualista que el Goffman viejo, que prioriza las estructuras al sujeto. En sus primeros escritos como “La presentación de la persona en la vida cotidiana” de 1959 y “Estigma: la identidad deteriorada” de 1963, Goffman da más relevancia en el análisis al sujeto, mientras que en sus escritos posteriores, es decir “Frame Analysis: An essay on the organization of experience” de 1974 y “Forms of Talk” de 1981, pone más atención a las estructuras en la acción.

La parte temprana e individualista del trabajo de Goffman trata de estas pequeñas acciones que tienen gran significado si se saben interpretar. No pone tanto énfasis a lo que enmarca esas acciones, lo medular en el análisis es lo aparentemente intrascendente.

Por otro lado, hay quien también observa coherencia en su obra. Su biógrafo **Yves Winkin** (1991: 13-85) dice que como resultado de la tesis doctoral de Goffman (1953) salen a la luz tres conjuntos de trabajos; unos analizan las propiedades locativas: “Presentation of self in everyday life” (1959), “Encounters” (1961), “Behavior in public places” (1963) y “Relations in public” (1971); otro estudio refina las nociones teóricas de su tesis: “Interaction ritual” (1967); y por último “Forms of Talk” de 1981 elabora análisis sociolingüísticos. “Hay una notable coherencia de conjunto” -dice Winkin. (1991: 82). Y aunque “Asylums” (1961) y “Stigma” (1963) no derivan de la tesis doctoral de Goffman, representan la misma búsqueda de identidad personal -agrega el autor.

Winkin ve en Frame Analysis (1974) la gran aportación teórica de Goffman, preparada durante diez años, tiene la particularidad de que además de teorizar, los postulados se pueden aplicar directamente a la práctica (1991: 84). Winkin la describe como si la considerara una obra donde se consolidan ideas ya anteriormente maduras y registradas. Ésta es una perspectiva menos crítica; la evaluación de la obra de Goffman no está en el tono de los otros autores, sino que busca más los puntos de encuentro que las contradicciones.

Randall Collins por su parte (1996) analiza los últimos escritos de Goffman, en particular “Frame Analysis” y “Forms of Talk” y los sitúa como respuesta a la etnometodología de Harold Garfinkel. “A fines de los años 60, éste [Goffman] padeció al ver que su propia especialidad crecía y lo rebasaba, perdiendo interés por el ritual de interacción y la naturaleza del yo social, para adentrarse en cuestiones más filosóficas de epistemología y cognición” (Collins, 1996: 292) Esto según el autor, explica por qué incursiona en la microsociología adoptando nuevos temas etnometodológicos y sometiéndolos al riguroso análisis de la grabación de conversaciones. (Collins, 1996: 292)

Ahora, **Berenice Fisher y Anselm Strauss** (en Bottomore, 1998) dividen al interaccionismo en dos, los interaccionistas bajo la perspectiva de Mead y los interaccionistas bajo la perspectiva derivada de W. I. Thomas y Robert Park, la llamada “al estilo de Chicago” (Bottomore, 1998: 523). No sitúan puntualmente a Goffman en ninguna

de las dos, pero hacen un interesante apunte sobre el ciclo de las corrientes intelectuales. “La continuidad de esta tradición intelectual (¿o de cualquiera?) puede estar recorrida no sólo por las diferencias y contradicciones de su `núcleo´ de ideas, sino también por la forma en que los sucesores han aceptado un aspecto del pensamiento de sus antecesores en detrimento de otros, han incorporado fragmentos a su manera de pensar, o han aceptado diferencias y contradicciones previas y han intentado elaborar sus problemas implícitos” (Bottomore, 1998: 523 y 524, los paréntesis son del original)

A lo largo de este trabajo rescataremos primordialmente las obras tempranas de Goffman, en particular “La presentación de la persona en la vida cotidiana”. Ella nos brinda elementos para realizar un análisis pormenorizado de la interacción en un lugar público y resulta pertinente debido a que la dirección de este estudio es hacia el sujeto, por lo que el predominio en el análisis del individuo que Goffman postula en esta obra, va muy de acuerdo con nuestro interés. Sin embargo, en este trabajo supondremos que cuando una persona se presenta (es decir interactúa) ante los demás elige la “máscara” con la que quiere mostrarse, sin embargo esta “máscara” ya está definida, la sociedad en su conjunto se ha encargado de modelarla. Los individuos al actuar toman modelos que ya han visto, y se espera que una vez tomados, se cumplan como está acostumbrado.

Una cuestión más que merece ser aclarada en este momento es lo que tiene que ver con el lenguaje, medio de comunicación por excelencia en las interacciones. Este principio no va muy bien con la realidad de las interacciones en los vagones del metro donde la gente es extraña entre sí y lo más común no es comunicarse verbalmente. Sin embargo aquí postulamos que esto no significa que no se transmita sentido y mucho menos que no haya interacción. Los gestos, las actitudes y la aparente carencia de ellos, además del manejo del espacio, entre otros, pueden darnos cuenta muy explícitamente de las formas de interactuar de las personas en este particular momento. El hecho de que no estén hablando entre sí, no significa que no estén interactuando. Al compartir un espacio, al visualmente reconocerse, es decir, ser conscientes de que el otro existe, hay interacción, simplemente porque el comportamiento no es como si se estuviera solo.

1.2 Dramatización de la vida cotidiana: pautas teóricas para las interacciones simbólicas

Erving Goffman utilizó la **dramatización** para explicar las interacciones, ya que las personas cuando interactúan, están actuando; llevan a cabo una dramatización como los actores en el teatro. Esta dramatización no necesariamente es “genuina” (resultado inconsciente de la persona), sino que es producto de la tensión entre la espontaneidad (el yo) y el constreñimiento social (el mí). Es decir, actuamos para las audiencias sociales, nos comportamos de una manera esperada que no necesariamente es como nosotros hubiésemos querido en primera instancia.

Dentro de la teoría del interaccionismo simbólico se habla de símbolos significantes como los de uso exclusivo de los seres humanos por ser reflexivos y herramientas para el análisis de la interacción. Estos símbolos significantes son en gran medida el habla. Sin embargo a pesar de que en los vagones del metro el habla no es la característica de interacción más socorrida, la interacción que ahí se produce también es exclusiva de los seres humanos.

Una idea base del interaccionismo simbólico establece que los individuos al interactuar, **actúan basándose en las acciones de los demás**, y de este modo se van dando las acciones. Este tipo de acción sólo puede suceder entre humanos puesto que para interactuar tienen que reflexionar, basándose en el significado que los otros le proyectaron en respuesta a una acción anterior propia. Los actores incorporan las respuestas de los otros, anticipan qué puede pasar, y después actúan. Esto es el llamado proceso de creación del *self* ya antes mencionado. Lo simbólico pues, viene del proceso de construir el significado de los actos de los demás (McCall, 1990: 3 y 4).

Ahora bien, al iniciar una interacción existe una búsqueda de información del otro para establecer o definir la situación y saber qué esperar y qué dar. El otro hace lo mismo, y en este ir y venir los individuos actúan basándose en inferencias que hacen de la otra persona.

Entendemos por **definición de la situación**, ese conocimiento que necesitamos para saber con quien estamos tratando al iniciar la interacción. Sin una definición de la situación, es decir sin esa búsqueda de información en el otro, no podríamos saber cómo interactuar.

Además debemos tener en cuenta que los individuos van a tratar de influir en esta definición para poder manejar las impresiones más cómodamente, es decir para manejar lo más posible lo que los otros piensen de él.

Al estar definida la situación, los individuos han proyectado una imagen que deberá seguir siendo coherente a lo largo de esa particular interacción para llevarla a feliz término, sin

altercados. Al adquirir una imagen el individuo demandará ciertas actitudes de los demás y tendrá que actuar coherentemente con lo que se espera de su papel. Ya que todos los papeles que pueda adoptar una persona son conocidos por todos por estar socialmente contruidos. De esta manera se esperarán actitudes determinadas y distintas en un niño, una señora, un indigente, un vendedor ambulante, etcétera.

Goffman dice que la mayoría de estas representaciones salen triunfantes y no rompen el orden, es decir, que la mayoría de la gente la mayoría de las veces hace lo esperado.(Ritzer, 1992: 245) Los individuos no responden en la interacción de manera instintiva, sino que en su mente procesan la información captada para reaccionar de un modo “civilizado”, entendiendo esto como no romper el orden social, no traicionar sus creencias, responder como se espera, estar conformes con esta reacción, es decir lo que antes hemos llamado la tensión entre el yo y el mí. En este proceso interviene tanto el otro inmediato como la situación. El actor crea en su mente una respuesta que acomode y deje conforme a todos, tanto a él como a los demás. Cuando esto no se logra (la minoría de las veces dice Goffman) el orden se rompe.

Otro concepto a destacar es lo que Goffman llama **la fachada personal** (1959: 33-42) que también llamaremos **máscara**. Los individuos crean una fachada de ellos mismos para presentarse ante la sociedad dentro de la vida cotidiana, esta fachada personal es la apariencia esperada por la gente.

La fachada en general es parte de la actuación que funciona regularmente para saber con quién vamos a tratar, y son todas las características visibles y observables. Es una dotación expresiva que consiste en el medio, es decir la escenografía, lo que está en el escenario; y en la fachada personal que se divide en apariencia y modales. Todos estos son vehículos transmisores de significados que se espera sean coherentes. Estas fachadas son reconocidas por todos debido a los estereotipos, las fachadas no se crean, se seleccionan. Además diferentes fachadas comparten características: el color de piel es una característica que comparten todas las fachadas de una persona, pero su gesto en la cara puede cambiar dependiendo de la situación.

La fachada puede ocultar ciertas cosas que no se pueden o no se quieren dejar ver, como por ejemplo, placeres secretos (estar tomado) o errores cometidos (una flatulencia). También pueden ser cuestiones del pasado que no son apreciables con la vista (el haber

matado a una persona). Con las también llamadas máscaras ocultamos o mostramos sentimientos, pensamientos, actitudes, todo ello para llevar a cabo una representación adecuada dadas las circunstancias, es decir las máscaras se encuentran constreñidas por lo socialmente aceptable.

Establezcamos ahora a los **actores** en la escena. En el análisis de las interacciones en los vagones del metro, el “actor” puede ser un solo individuo y su “audiencia” el resto de los pasajeros. Pero también como dice Collins, puede haber un receptor destinatario (un segundo actor) y el resto de los pasajeros pueden ser receptores no destinatarios (1996: 296), es decir gente con quienes el actor no está interactuando “activamente”.

Como en el teatro, los actores en la interacción manejan dos regiones, la **región anterior o delantera** que es el escenario, es decir el lugar donde se lleva a cabo la acción; y la **región posterior**, tras bambalinas, donde los actores se quitan las máscaras, es decir dejan de interpretar el papel que estaban actuando (Goffman, 1959: 118). En la región anterior hay ciertas normas que deben cumplirse, los actores deben realizar la representación teniendo en cuenta al público y aunque no establezcan un diálogo con ellos, son conscientes de que son percibidos, por lo que cumplen ciertos requisitos de “decoro”(Goffman, 1959: 118), es decir, tratan de no molestar a los demás (decoro moral); y a su vez exigen para sí ciertas obligaciones (decoro instrumental), que para efectos de esta investigación corresponderá al respeto que exige el actor de los otros. El escenario, es decir el espacio o lugar, es el medio en el que se va a llevar a cabo la representación, por lo que contrastarlo con la región donde no sucede la acción es una manera muy lúcida de resaltar características en la interacción.

Por otro lado, el **mantenimiento del control expresivo** en una interacción es crucial, ya que una pequeña discrepancia o discordancia puede destruir el tono de toda la actuación. Los impulsos que podemos llegar a tener deben ser controlados para mantener la coherencia (tensión entre el yo y el mí). Así debe evitarse eructar, caerse, estar desinteresado en la interacción, reírse exageradamente o los silencios embarazosos, entre otros (Goffman, 1959: 62-69).

Ahora bien la **manipulación de las impresiones** son métodos que solventan las acciones inesperadas. Estos métodos pueden consistir en producir lealtad de la audiencia (algo que alguien diga en un altercado con un policía para ganarse el apoyo de los demás escuchas), o

la misma audiencia puede pasar por alto algún descuido o infracción del actor para “salvar” la representación.

Otra característica que podemos mencionar es la **distancia del rol**. Esto se manifiesta cuando los actores sienten que no les queda el papel que están desarrollando, por lo tanto se distancian de él. (Un promotor de algún producto en alguna zona muy pobre, o una persona de clase alta que no suele transportarse en medios públicos, pero que lo está haciendo)

Sobre el **estigma** diremos que los actores pueden poseer un estigma que intentan ocultar cuando éste no es visible (estigma desacreditable) o tratan de manejar la tensión que se genera a partir de él cuándo éste es conocido por la audiencia (estigma desacreditado). Un estigma desacreditable puede ser la homosexualidad y uno desacreditado, visible a todas luces, puede ser la falta o deformación de alguna parte de cuerpo.

Todas las características mencionadas anteriormente giran en torno a un eje principal “la tensión entre el yo y el mí”, y todas ayudan para interactuar satisfactoriamente.

Hablaremos un poco ahora sobre las **convenciones sociales** (Karp, 1979: 5-14) que nos pueden ayudar a entender un poco más las tensiones entre el yo y el mí. Las convenciones como tales formarían parte del mí, ya que son los límites que la sociedad ha acordado para comportarse apropiadamente cuando se interactúa con alguien. Tal vez quisiéramos seguir mirando a alguien o algo, tocar o mostrar más libremente nuestro interés, asombro, excitación, etcétera respecto a alguna persona o cosa, pero si no queremos romper el orden más vale restringirse un poco.

Las convenciones sociales se trifurcan en convenciones espaciales, de tiempo, y de gestos y postura. Las **convenciones espaciales** se pueden dividir en: el espacio entre los actores (proxemia) y la territorialidad. La **proxemia** la podemos entender pensando en que todos tenemos delimitado un espacio que marca nuestro territorio personal, de uso exclusivo para nosotros. Este espacio puede variar de cultura a cultura y de situación a situación, y aún en circunstancias de poco espacio existen convenciones de proxemia. Por más cercano que esté a nuestro cuerpo una persona extraña, o aún cuando toque algunas partes de éste, tratamos de preservar intactas otras ciertas partes (como la cara, los genitales o los glúteos por ejemplo) para sentir que conservamos cierta integridad. Más aún cuando el agrandamiento o contracción del espacio no depende de nosotros, como en el transporte público. Todas las personas preservan su espacio y al mismo tiempo saben que no deben

aproximarse demasiado a ciertas zonas de otras personas aún cuando haya muy poco espacio.

La **territorialidad**, por otro lado, es la apropiación de los espacios, o mejor dicho, de los objetos en el espacio. En los espacios públicos ésta es muy efímera, ya que tiene mucho que ver con la frecuencia con la que un sujeto se apropia de un objeto, aunado al reconocimiento de esa apropiación por parte de las personas alrededor. Esto sólo es posible en toda su extensión cuando las personas con las que se interactúa son familiares, es decir conocidas. En lugares como los vagones del metro el respeto a la territorialidad se puede dar en algunas, pero pocas ocasiones y sólo por segundos; como cuando el usuario que está sentado, decide y hace lo correspondiente para cederle el asiento a otra persona; en ese momento todas las demás personas que sabían que estaba sentado ahí, y que notaron que concientemente está cediendo su asiento a otro individuo específico, respetan esa territorialidad, ya que el asiento por ese instante “le pertenece”.

Las **convenciones de tiempo**: el manejo del tiempo en las interacciones es crucial ya que está lleno de significados simbólicos. El tiempo que miramos a alguien sin que se dé cuenta, el tiempo que dura una conversación con un extraño para que no piense que tenemos dobles intenciones, el tiempo que observamos un producto ofrecido por un vendedor ambulante para dejar notar que nos interesa, el tiempo que miramos a alguna persona atractiva, es de suma importancia para la interacción. En espacios como el metro, donde las interacciones no se suelen dar mediante el lenguaje, los tiempos en las miradas juegan un papel crucial.

Las **convenciones de gestos y postura**: con las posturas y los gestos las personas nos comunicamos y transmitimos una gran cantidad de información acerca de nosotros mismos, nuestros estados de ánimo o nuestra condición. Todos sabemos interpretarlos, y aunque podamos malinterpretarlos, muchas veces podemos deducir qué está pasando al interior de la persona o qué intenciones tiene hacia los demás. Un factor determinante en todo esto es la **mirada**, ya que con ella podemos ser intrusivos o reservados, mostrar enojo o alegría, interés o desinterés, entre muchas otras cosas. El **contacto físico** también forma parte importante de estas convenciones, porque por ejemplo, en un lugar público, qué tan bien o mal visto es ver tomados de la mano a dos hombres, ver besarse apasionadamente, o ver a una pareja heterosexual u homosexual, tocarse las partes íntimas, etcétera. Generalmente lo

que esperamos suceda en términos de contacto físico entre dos o más personas, está clara y socialmente consensuado. De ahí la presión social que algunas parejas homosexuales pueden llegar a sentir al mostrar afecto entre sí.

Dejaremos descansar un poco estos aspectos teóricos para aproximarnos en el siguiente capítulo a la vida en la ciudad y así tener un panorama más completo y concreto del lugar donde se llevan a cabo las interacciones que nos interesan. A las interacciones como tales las rescataremos en el capítulo tres.



CAPÍTULO 2

LA VIDA EN LA CIUDAD, EL METRO COMO PAUTA DE ANÁLISIS

2.1 Georg Simmel y la vida urbana

Debido a que el contexto en el que se lleva a cabo el análisis de las interacciones sociales en los vagones del metro es **la urbe**, nos detendremos unos momentos a reflexionar sobre este hito de la modernidad. Para esto utilizaremos como base algunos escritos de Georg Simmel. Sus planteamientos nos ayudarán a contextualizar y entender mejor las interacciones sociales que ahí se suscitan.

Las ciudades actuales son uno de los escenarios donde se llevan a cabo diversos fenómenos de interés sociológico. Al concentrarse grandes cantidades de gente en un espacio reducido y con mucha actividad, al vivir sus vidas en él, y al ser un modo de vida con características muy peculiares y distintas a lo antes visto, éste se convierte en un caldo de cultivo para analizar aspectos tan variados como la vida cotidiana, las interacciones, el trabajo, la política y demás fenómenos que allí se desarrollan. La ciudad y la vida de los hombres en ella, han sido sucesos importantes que han podido ayudar a caracterizar y definir conceptos sociales de mayor alcance como la época moderna o el mundo industrializado.

Una de las aristas por las que se ha analizado a la ciudad moderna -sobre todo cuando éstas comenzaban a tomar forma- es mediante la comparación con el campo. Por ello, científicos sociales como Simmel han tomado a este último como punto de referencia, y a partir de ahí han comenzado a entender las nuevas dinámicas de la ciudad y los cambios que ésta genera en los individuos.

Georg Simmel en “Las grandes urbes y la vida del espíritu”^{*} (1903) hace un diagnóstico de la ciudad señalando características muy reveladoras. Su análisis está marcado por su teoría sobre la cultura que más adelante se reflejará de forma explícita en el texto “El concepto y la tragedia de la cultura” (1911)

^{*} También se ha titulado en español a este ensayo “La metrópoli y la vida mental”

El “**acrecentamiento de la vida nerviosa**” (Simmel, 1986: 247) en el “urbanita”^{*} es una de las primeras características que Simmel destaca para dibujar la vida en la ciudad, ya que es el rápido e ininterrumpido intercambio de estímulos internos y externos lo que distingue la vida urbana. Estos estímulos los podemos identificar fácilmente todos los que vivimos en las ciudades, sobre todo si los contrastamos con la vida en el campo. La gente en las ciudades camina, se para, se sienta, espera, se detiene un momento, corre, habla por teléfono, habla con quien va caminando, hace señas, grita, etcétera; todo esto en medio de automóviles que arrancan, paran, se meten entre los peatones, frenan, suenan con música a todo volumen, expiden humo, se pasan altos, se meten en hoyos y aceleran. Todo esto rodeado de anuncios, espectaculares, gente dando propaganda, vendiendo sus artículos, perros callejeros, ruido, sol, lluvia, contaminación, charcos de agua sucia, árboles, basura, caminos estrechos y demás.

Con sólo algunos de los elementos de esta imagen, podemos entender por qué Simmel habla de este acrecentamiento de la vida nerviosa. Los estímulos son demasiados.

Simmel además indica que los urbanitas son más “racionales” que “emocionales” ante estos estímulos, ello es como una forma de defensa, ya que sólo se puede reaccionar ante todo esto de una manera racional, es decir, estableciendo una distancia emocional, una barrera, para no terminar loco. Sin embargo esto también provoca un distanciamiento de la persona consigo misma. De esta forma **la racionalidad** caracteriza a los urbanitas.

El dinero es otro elemento crucial típico en las ciudades, que nos ayuda a caracterizar al individuo ciudadano. En la ciudad no se concibe el trueque, lo fiado, el comerciar entre conocidos, por el contrario, el dinero es un objeto que iguala el valor de las cosas, que hace que todos puedan transar con todos, que democratiza en términos estrictos. De esta misma manera el urbanita se vuelve objetivo y el trato con los demás es distante, no ve a las personas por sus cualidades y defectos, no ve su individualidad. En todo caso las ve como medios para alcanzar un fin, un objeto o servicio. El individuo se identifica con el dinero ya no con las personas, ya no las necesita, necesita el objeto.

Simmel describe un ser humano originalmente sensible, pero que el ritmo o espíritu de la ciudad lo ha cambiado, lo ha hecho racional, distante de los otros y ha inhibido esa parte más sentimental.

* Es decir, el individuo que vive en la ciudad, el ser urbano.

Así, dentro de un vagón del metro, los usuarios juzgan a sus semejantes con parámetros instrumentales. Los usuarios observan a las demás personas no para conocerlas, sino para evaluar si son confiables, si no representan un riesgo, y por tanto no hay una evaluación sentimental, no hay empatía, curiosidad por saber cómo son, sólo hay “racionalidad”. Así, podemos decir que el hombre urbano racional que Simmel plantea interactúa activamente en un vagón del metro con fines racionales, velar por su seguridad es uno de los que se destacará.

De hecho la **impersonalidad** va muy de acuerdo con el medio urbano, el urbanita vela por sus intereses porque no está sensibilizado con el otro, debido a que no lo conoce. Nuevamente, si nos imaginamos un medio rural en donde la gente sabe cómo se llama, a qué se dedica, si es buena persona o no, entenderemos mejor esta indiferencia en la ciudad.

El **espíritu calculador** es otra característica del “ser urbano”, y Simmel plasma este concepto ejemplificándolo con el reloj de bolsillo, indispensable instrumento en la ciudad. Justifica su uso debido a la magnitud de estos conglomerados citadinos y la cantidad de gente que está en ellos. Sin tiempos exactos, dice él, la ciudad sería un caos. (Simmel, 1986: 250) Los traslados en las ciudades están determinados por el tiempo. Al viajar en el metro el tiempo es clave: cuándo llega el tren, si se para, el tiempo que tienen los vendedores para vender entre estación y estación, etcétera. La gente está pendiente del tiempo, cronometrándolo, en parte seguramente debido a las grandes distancias por recorrer y al consecuente largo tiempo que se tiene que emplear para transportarse.

Todos estos conceptos dibujan a una persona por lo menos distante, si no huraña y fría, que además según Simmel es incapaz de reaccionar espontáneamente. La cantidad y frecuencia de estímulos lo aturden, lo embotan, y más aún lo llevan a actuar mecánicamente, como una especie de “zombie” o sonámbulo. Además lo vuelven **indolente**, es decir no le importa el bienestar del prójimo o ayudar a resolver algún problema de otro urbanita. Todo esto repetimos, es debido a la sobre-exposición de la vertiginosidad de los estímulos que lo deja exhausto, incapaz de reaccionar de forma adecuada a cada uno de ellos. La gente ya no siente, no ve la diferencia entre las cosas.

De esta forma, el urbanita en el metro se hace el dormido para no ceder el asiento, o simplemente ignora la necesidad de otra persona en malas condiciones. Sin embargo,

también existen ejemplos que contraindican esta afirmación: como quien recoge algo que se le ha caído a otra persona y se lo da o quien sin titubear cede su asiento.

En este punto quisiera aclarar que la forma como aplicaré los conceptos de Simmel en la investigación será pensándolos como tipos ideales al estilo weberiano. Las características que Simmel describe no se expresan siempre y totalmente en las personas; pueden ser rasgos que distinguen esta forma de vida, pero siempre, como hemos visto más arriba, existirá el rasgo opuesto, que sobresaldrá y muchas veces nos sorprenderá al encontrarlo con más frecuencia de lo que esperamos.

En lo que se refiere a la interacción con sus semejantes, Simmel describe al individuo urbano basándose en el concepto de “**actitud de reserva**” (Simmel, 1986: 253) que quiere decir poner cierta distancia, y más que eso, ser indiferente y hasta tal vez sentir aversión, repulsión o extranjería.

Debido a la rapidez de los contactos y al embotamiento de la persona, aunque el individuo tenga otra emoción durante la interacción, se convierte en indiferencia; así se reacciona en las ciudades, esa es la única defensa ante tanto estímulo. Y así es como la antipatía que provoca la distancia, hace sobrevivible la ciudad, de hecho esa es la forma en la que se socializa en las urbes.

En otras palabras, “la reserva social (..) prevalece en la interacción social en la metrópoli como medio de preservar la distancia social y el mantenimiento del yo individual, enfrentado a la amenaza del tumulto de estímulos en continuo cambio...” (Frisby, 1990: 222-223). De manera muy peculiar, el sujeto para preservar el yo, en la tensión con el mí, deja prevalecer al segundo, teniendo como resultado la carencia de reacciones espontáneas y el embotamiento del yo.

Esto demuestra además y desde una perspectiva más social, la falta de empatía, carencia de sentido del otro. Al cosificar al sujeto, al verlo como un medio para nuestros fines, al no importarnos como persona, se produce una barrea que no nos permite entrar en él, ponernos en sus zapatos, tratar de entenderlo; limitando así la alteridad.

Pero bueno, como consecuencia de la reserva social, nos encontramos ante el anonimato, pero por otro lado también ante la **libertad individual**. En la medida que la sociedad crece, hay más libertad para el individuo; o dicho en sentido opuesto, entre más pequeño es el círculo social y más estrechos los lazos entre la comunidad, más grandes son las fronteras

que lo incomunican como persona con otros medios, quitándole por tanto libertad individual. De esta forma el individuo en la ciudad es libre frente a los prejuicios que constriñen al habitante de la pequeña ciudad o del medio rural.

Por ejemplo, en un medio masivo de transporte urbano como es el metro, la gente pasa desapercibida, nadie conoce a nadie, nadie pregunta a dónde vas o de dónde vienes, por qué estás acompañado por tal o cual persona, si estás tramando una conspiración o simplemente paseando; el juicio que pueden emitir extraños respecto a si te ves contento o triste, enojado o frustrado, no va a trascender al círculo de personas con las que te relacionas. En el medio rural, en cambio, al ser los lugares pequeños, la comunidad sabe quién eres, cuáles son tus debilidades y tus gustos, en qué trabajas, a qué horas sales, con quién estás casado o si tienes amoríos, etcétera. Todo esto restringe tu libertad individual, ya que te encuentras ante el ojo atento del otro que juzga, critica, recomienda, acepta, otorga, etcétera.

Pero la contraparte de este aparente beneficio es **la soledad**. Esta misma libertad, el no sentirse constreñido por ningún grupo es lo que hace que el individuo se sienta solo. Y paradójicamente aunque la cercanía física con otros individuos en la ciudad sea lo más común (aunque no voluntario), el urbanita se encuentra espiritualmente lejos del otro y de sí mismo. Por lo tanto dice Simmel, en este caso la libertad no es necesariamente reflejo de bienestar.

Ante la resistencia del individuo a ser nivelado y gastado por el mecanismo sociotecnológico o como consecuencia de no tener a quién asirse en términos afectivos, se aliena y es incapaz de expresarse como persona, ya que no tiene el círculo social para hacerlo; entonces acude a la extravagancia, al querer resaltar entre la multitud para tratar de dejar huella, propósito igualmente difícil debido a la brevedad de los encuentros. (Simmel, 1986: 258 y 259)

O como dice Frisby, el extremo subjetivismo es la respuesta ante la extrema objetivación. Este subjetivismo es la **singularización**, incluso de forma exagerada, las excentricidades, los excesos, el retraimiento, el descontento, el capricho, que de lo que se trata es ser diferente para llamar la atención. Sobre todo debido a que los encuentros son breves y escasos. (Frisby, 1990: 223)

Esta singularidad personal es una forma de **individualismo** según Simmel. Él argumenta que se debe sobre todo a la preponderancia de lo objetivo sobre lo subjetivo y esto tiene que

ver con el concepto de cultura que propone y que en unas líneas más adelante abordaremos. La otra forma de individualismo es la independencia personal, también ya descrita aquí como libertad individual.

La **cultura** para Simmel es “el conjunto de un movimiento subjetivo creador que se plasma objetivamente y supone al mismo tiempo la apropiación subjetiva de lo objetivo” Así la cultura es subjetiva y objetiva. La cultura es el proceso de ir y venir entre lo objetivo y lo subjetivo. (Sabido, 2003: 166)

Esto quiere decir que el hombre a lo largo de su estancia en esta tierra ha construido objetos (culturales) o ha materializado ideas, las cuales tienen un propósito y surgen de la necesidad del propio hombre. Estos objetos tienen “un algo” que cuando el mismo hombre que los creó u otros distintos los observan, se enriquecen con ello y el círculo sujeto-objeto-sujeto se completa. Las ideas que alguna vez se objetivaron vuelven a la psique del ser humano, enriqueciéndolo.

A partir de aquí podemos distinguir ciertas características importantes de los involucrados: el sujeto está vivo, se encuentra en movimiento, es cambiante. El objeto no está vivo, es estático y es autónomo, una vez que se crea existe por sí mismo. Podríamos abundar mucho más sobre las características de este fenómeno pero lo que nos interesa destacar aquí es cuando esto se complica.

En la modernidad, no todos los objetos creados por el hombre proporcionan ese “alimento” que cultiva al sujeto. Muchos de estos objetos son creados artificialmente, es decir nadie los necesita ni los pidió, y básicamente existen por razones económicas, de producción y ajenas a las necesidades humanas reales. La época industrial y la producción en masa dentro de las primeras ciudades modernas son buen ejemplo de esto.

El sujeto creador ya no piensa en el valor cultural de su obra sino en el significado objetivo de ésta, es decir, cuánto le puede reeditar en dinero. Así el objeto material se convierte en lo más importante, creando, por si fuera poco, una necesidad ficticia de éste. Además los objetos pierden su razón de ser, ya que muchos de ellos están fabricados en masa por muchas personas que sólo manufacturan partes y no saben cuál va a ser el producto final. Por tanto, hay muchas cosas que nadie necesita, que nadie supo cómo se hicieron, pero que existen.

De esta forma los valores subjetivos del hombre se encuentran en desventaja ante los avasalladores valores objetivos de las cosas que además lo sobreestiman. Estos objetos son inconmensurables y por tanto no ayudan al desarrollo subjetivo y redondeo del ciclo, ya que no podemos asimilarlos todos.

La **tragedia de la cultura** entonces radica en que el problema emana y afecta al hombre mismo, que es potencialmente salvador y demonio. Y más en concreto, la tragedia se explica por esta preponderancia de lo objetivo ante lo subjetivo.

Como hemos visto, la cultura es concebida como un ciclo, un entrelazamiento que enriquece al hombre. Pero cuando esto no sucede la “tragedia de la cultura” se impone y el hombre no puede fácilmente librarse o apartarse de esto; es todo un proceso que trae una inercia que arrastra y plantea retos, despierta veleidades y sentimientos de incapacidad e impotencia (Simmel: 1911, 169) En vez de completarse el círculo virtuoso se convierte en un círculo vicioso.

Esta tragedia es típica de la vida moderna y qué mejor ejemplo que las ciudades para descubrir sus características más arraigadas. En ellas, los individuos nos sentimos rodeados por elementos culturales que no tienen sentido para nosotros, que no son importantes, pero que son aplastantes porque no los podemos asimilar internamente uno a uno, pero tampoco rechazarlos ya que potencialmente pertenecen a la esfera del desarrollo cultural. (Simmel: 1911, 169) Es decir, lo tenemos todo pero no poseemos nada. (Simmel: 1911, 169-170) Estamos llenos de cosas pero nada emana un significado que nos haga valorarlo y apropiarnos de ello.

Así, como veíamos antes, en las ciudades hay un recargamiento, atosigamiento, estímulos continuos que no podemos digerir, que más bien nos embotan y nos enajenan.

De esta manera, al comprender la esencia de la “tragedia de la cultura” podemos entender más a fondo las formas de vida en la ciudad descritas anteriormente y darnos cuenta de por qué el individuo descrito por Simmel es menos espiritual, afectivo e idealista y más especializado en algo y atrofiado en su personalidad total.

En este panorama descrito por Simmel, espacio moderno, fragmentado y anónimo, analizaremos las interacciones que se generan dentro de un vagón del transporte colectivo metro, teniendo como actores principales a todos los usuarios, urbanitas expertos de la vida

moderna. Pero antes, para contextualizar aún más nuestra investigación, veremos cómo era la ciudad cuando el metro era una novedad.

2.2. El espíritu de la ciudad de México con el inicio del metro

El 4 de septiembre de 1969 se inauguró en la ciudad de México la primera línea del transporte colectivo metro, distinguida por el color rosa. El sábado 1 de agosto de 1970 se inauguró la segunda línea, (lugar de nuestro estudio) la línea de color azul, en su tramo Taxqueña-Pino Suárez. Los medios de comunicación, como era de esperarse, dieron cobertura a tan importantes eventos; fueron un acontecimiento político y social. México en esa época era muy distinto, se encontraba en lo que serían los últimos años del bienestar y la abundancia debidos a las políticas posrevolucionarias, al “milagro mexicano”, al desarrollo estabilizador; era política y económicamente estable, había crecimiento económico.

En la búsqueda hemerográfica que realicé para alimentar el panorama urbano de aquella época, me encontré en los periódicos con la impresión de una vida urbana aparentemente mucho más cómoda, satisfactoria e igualitaria que en la actualidad. Hoy en día al leer las secciones con contenido social de la prensa, lo que resalta es la escasez, la inseguridad y la desigualdad.

En un nivel tal vez más simbólico, la misma construcción del metro fue una muestra de la consolidación y proyección del país. Una obra grande y trascendente, con beneficios económicos y sociales casi obvios, un sistema masivo de transporte eficiente y moderno. No es que la infraestructura de la Ciudad de México estuviera a la altura de ciudades en Europa o EUA, el atraso existía, pero también la sensación que las cosas iban marchando bien. La portada del periódico Excelsior del martes 20 de junio de 1967 resalta esta idea, en ella se lee: “Se inició la mayor obra en la historia del DF; el Metro”

Aunque sabemos que esos años tampoco eran tan buenos, ya que predominaba el autoritarismo y corporativismo del régimen del PRI y poco antes de la inauguración del metro, en 1968, las protestas de los estudiantes habían sido reprimidas brutalmente, a juzgar por los diarios consultados, el nivel de vida en general era mejor.

Tres líneas de metro se proyectaban para aliviar la situación del transporte en la Ciudad de México. Decía el periódico el 4 de septiembre de 1969: “al estar en servicio las tres líneas,

un millón de capitalinos, que ahora viajan colgados a las puertas de autobuses lentos e incómodos, en taxis de servicio colectivo, en bicicleta, a pie, tendrán el transporte rápido y eficaz que han deseado” (Excelsior, 13A)

La ciudad de México, aunque grande, todavía no era una megalópolis, no era tan extendida y más o menos tenía 6 millones de habitantes; por lo que al construirse el metro alivió primordialmente la saturación que se manifestaba en el transporte público terrestre, que resultaba ya insuficiente. Además acortó los tiempos de desplazamiento enormemente. Para las personas que se desplazaban de oriente a poniente o viceversa les benefició la línea 1, la rosa, y para las que viajaban de nororiente a sur o norte a sur les servían las líneas 2 (azul) y 3 (verde) respectivamente. Las tres líneas se conectaban (y lo siguen haciendo) en las inmediaciones del centro histórico. (Ver Anexo B, mapa 1) Como era usual en la ciudad de aquella época, las actividades diarias se concentraban en el centro y las casas habitación lo circundaban irregularmente.

El metro pues, fue signo de desarrollo, y lo sigue siendo. Aún hoy en día las ciudades que introducen o amplían este sistema de transporte colectivo traen consigo beneficios, orden, comodidad, velocidad. Como dijo José Alvarado en su columna del periódico Excelsior: “Ya nadie, pesimista rencoroso, se atreverá a decir: México es una gran aldea, una enorme masa de provincianos. Una ciudad con Metro es respetable” (Excelsior, 21 de junio de 1967)

Como era de esperarse para esta obra tan grande, había gran expectativa entre la población; de hecho Marco A. Almazán en su columna Claroscuro del 23 de junio de 1967 habla de los mirones y dice en tono irónico que si se cobrara por ver la construcción de este sistema eléctrico de transporte no se hubiera necesitado pedir dinero prestado para financiarla. (Excelsior)

Así, los comentarios posteriores del periódico Excelsior, relativos a la inauguración del segundo tramo de la línea 2 (Pino Suárez-Tacuba), el 14 de septiembre de 1970, hablan de lo mejor comunicada que está toda la ciudad (ya con las líneas 1 y 2 en funcionamiento). La recuperación de las zonas por donde pasa el metro, los beneficios para la clase media y popular, el gran deseo de toda la población por subirse y usarlo por primera vez y lo agradable y rápido del viaje. (Excelsior 14 y 15 de septiembre de 1970)

Para redondear y contrastar el panorama noticioso, diré que mucha de la atención periodística de la época estaba dirigida a asuntos internacionales, y así, al revisar el periódico de los días importantes para el metro de la Ciudad de México, pude percatarme también de los tensos momentos que se estaban viviendo en Chile con la ascensión al poder del presidente Allende, en 1970; documentarme del añejo conflicto entre Israel y Palestina, y del predominante papel de la ONU en el mismo; y reconocer en primera plana los acontecimientos con respecto al secuestro en Brasil del embajador estadounidense Charles Burke, a cuyos secuestradores México dio asilo político en 1969. También eran frecuentes artículos sobre los chicanos en EUA y la crisis de contaminación que sufría Nueva York en 1970.

Regresando a nuestro país, me doy cuenta que ningún artículo periodístico aborda de manera crítica la construcción del metro, y en general no tendría porqué. Ya vimos todo lo que éste representa. De hecho me encuentro reiteradamente adjetivos como moderno, seguro, rápido, confiable y limpio; sólo algunas columnas de opinión reflexionan sobre las posibles consecuencias en la vida de los capitalinos a razón de este nuevo medio de transporte y como propias de la modernidad.

De hecho, me llama más la atención, la capacidad de reflexión y la calidad de las columnas que meditan sobre el metro, que el ánimo y positivismo de las notas periodísticas que lo cubren, ya que éste es muy comprensible. Pero más aun me parece brillante la agudeza de Georg Simmel al diagnosticar la vida en la ciudad. Sobretudo debido a la época en la que escribió ese ensayo al que ya nos hemos referido y que lleva por título “Las grandes urbes y la vida del espíritu”. Es admirable como pudo ser capaz de mantener la distancia y reflexionar sobre su propia realidad, trascender la inmediatez y analizar con profundidad lo que ahí se iba desarrollando en términos de la sociedad de consumo y la modernidad.

Paradójicamente es hasta nuestros tiempos cuando se ha revalorado eso que Simmel advirtió perderíamos y que llamó “la tragedia de la cultura” y que implica la falta de afectividad, tranquilidad, sentido de comunidad, entre otros. Las tendencias hacia la impersonalidad, la cosificación, la racionalidad, la individualidad han seguido prevaleciendo en las sociedades modernas, aunque parece que comienza a haber algún tipo de reflexión más amplia al respecto.

Retomo partes del comentario editorial de Excelsior de Ramón de Ertze Garamendi (15 septiembre 1970) que analiza ampliamente diversos ángulos del sistema de transporte colectivo recientemente inaugurado. “Una de las consecuencias de la motorización de los transportes ha sido que ya no se camina si no es en distancias cortas. Ello ha provocado por ejemplo, el abandono del calzado pesado en beneficio del calzado ligero, algunas veces puramente simbólico, sobre todo el femenino. Los higienistas han declarado que esta evolución era perjudicial a la salud.” De esta forma un tanto curiosa para nuestra época, vemos el atisbo del gran problema de sedentarización de nuestros tiempos.

También de Ertze destaca el ahorro de tiempo como una de las ventajas del metro. Con su construcción, se podrán realizar más actividades recreativas, puesto que las personas se desplazarán mucho más fácil y eficazmente. Entre los párrafos que escribe dice: “Las ventajas de la existencia citadina quedaban anuladas en gran proporción por falta de encuentros propicios al intercambio de opiniones” Es decir, la gente no tenía tiempo para reunirse, pero con la implementación del metro eso ya no va a ser así. (Excelsior, 15 de septiembre de 1970, 6A)

Por otro lado y haciendo una referencia mucho más puntual a los temas que nos conciernen, el señor de Ertze enuncia que: “La ciudad contemporánea se ha construido bajo la presión de las necesidades de la población que afluía. Ninguna preocupación del futuro ni del conjunto. Es una manifestación típica de la desorientación de los espíritus en el periodo de industrialización.” Y más adelante continúa “El problema que era en realidad un problema social a largo plazo, se vio resuelto de hecho día tras día, bajo la presión del beneficio y de la especulación. Así se formaron esas ciudades que no tienen ningún plano de conjunto, ningún plano de circulación, ninguna dominante, ninguna unidad orgánica. (..) Estas ciudades “secundarias” son las menos humanas que la humanidad ha construido...” (Excelsior, 15 de septiembre de 1970, 6A)

Otro artículo de opinión nos ilustra sobre la prospectiva del capitalino moderno: “Pronto el hombre-topo caminará bajo los árboles de las avenidas; lejos del espléndido sol de la mañana o de la promesa de la noche. Se hundirá en una esquina, abolirá el paisaje y se dejará llevar por el río subterráneo y convenientemente motorizado, para surgir en un lugar distante, después de haber ganado la batalla de la prisa. Del encierro de las oficinas pasará

al claustro movable del tren metropolitano, para llegar más rápido al aislamiento de las cuatro paredes presididas por la televisión” (Excelsior, 21 de junio de 1967, 8A)

Más allá de estas profundas reflexiones, la inauguración de los diferentes tramos del metro fue todo un acontecimiento para la ciudad, y debido a la novedad de esta obra pública, existía una sensación de unión, de orgullo. Había una “extraña” sensación de comunidad que sin embargo al pasar el tiempo se fue desdibujando de entre las personas. El orgullo por la obra se pudo todavía haber conservado individualmente, pero dejó de ser un acontecimiento común, la experiencia se individualizó.

Así, aparentemente, las primeras impresiones en torno a la inauguración del metro parecerían contrastar con la forma de vida en las ciudades, pero fue sólo momentáneamente.

Las interacciones en los vagones, o carros como entonces les llamaban, seguramente eran distintas a las de ahora, pero el panorama general también lo era. El metro era novedoso, la solución a un problema de la vida de la ciudad, que sin embargo contribuiría a la fragmentación del individuo, a individualizar, a acortar distancias pero alejar espíritus. De ninguna manera trato de evaluar la obra como negativa, sólo la reflexiono en los términos del estudio. Así, las interacciones sociales, al normalizarse el uso del metro, se volvieron más típicas de la modernidad.

Podemos enfatizar la idea anterior apuntando que la sensación al revisar los periódicos de los años ochenta específicamente de 1984 (debido a la inauguración del último tramo de la línea 2, (Tacuba-Cuatro Caminos)) es muy distinta. La nota no es ya trascendental, y las condiciones económicas del país han cambiado radicalmente; la época de crisis está presente, y la desigualdad, la pobreza y demás rasgos de los periodos difíciles son patentes. Ya no hay ese positivismo, más bien en los medios impresos de comunicación se deja entrever un poco de apatía, impersonalidad, desconfianza y mucho descontento. Como bien dice José Alvarado “el metro cambiará no sólo el tránsito y el aspecto del burgo sino también la sicología de sus habitantes” (Excelsior, 21 de junio de 1967)



CAPÍTULO 3

LAS INTERACCIONES SOCIALES EN EL METRO Y SU INTERPRETACIÓN EN EL CONTEXTO DE LA VIDA URBANA

“...aparecerá, ágil y dinámico, el tipo nacido para el Metro. Toda una nueva época se anuncia.”

(José Alvarado, “Nace el Metro” *Excelsior*, 21 de junio de 1967)

“...el caminante del subsuelo –el hombre que tiene prisa no acierta a ver las cosas- no advertirá lo que ocurre en esa hermosa ciudad que vive sobre su cabeza.”

(“La Ciudad y el Metro” *Excelsior*, 21 de junio de 1967)

3.1 Preámbulo: viajeros y observadores

La finalidad inicial de utilizar el metro es trasladarse. El metro se construyó como un medio de transporte barato, eficiente, no contaminante y seguro que movilizaría personas de un lugar a otro, es decir las convertiría en **viajeros**. Pero cuando estoy en el metro observando las interacciones no soy tan viajera como los demás. Tal vez me sucede lo mismo que a los vendedores ambulantes, ya que la finalidad de estar ahí, en el vagón, no es llegar a alguna parte, como lo es para el común de la demás gente.

En otro nivel sin embargo, sigo siendo viajera, puesto que actúo como si realmente lo fuera, además, aunque no quiera desplazarme e ir de un lugar a otro, esto sucede ineludiblemente y en algún momento tengo que cambiar de metro y regresar a mi lugar de origen. La diferencia tal vez radica en que al estar observando no vivo mi viaje como viajera, sino como observadora; como seguramente los vendedores viven su viaje como vendedores, donde el traslado, el llegar a un destino, queda en segundo plano.

La vivencia pues es distinta, y trato de no afectar el comportamiento de los demás viajeros esforzándome para evitar que se puedan sentir observados. Habiendo sido observadora y viajera, pienso que la experiencia de ser viajera me puede ayudar a equilibrar mis perspectivas como investigadora, aunque también puede guiarme hacia lugares ya conocidos, como escoger el vagón al subirme. Creo que no puedo dejar de ser del todo viajera al observar las interacciones en el metro.

3.2 La experiencia del metro. Descripción densa

Me encuentro en la línea 2, la de color azul, que va de Taxqueña a Cuatro Caminos y estoy dispuesta a observar las interacciones en los vagones. Es un día laborable por la tarde noche y me subo a uno de los últimos vagones del metro. Como usuaria, no como observadora, siempre busco los vagones de los extremos, porque siempre tienen menos gente. De esa forma elijo el vagón a abordar.

Mi llegada a la estación Taxqueña es de lo más común, llego en el transporte público mejor conocido como pesero. Es muy usual en la ciudad que la gente llegue al metro de esta forma y más aún, que al terminar su trayecto en él, no hayan llegado a su destino, sino que tengan que tomar otra forma de transporte público para finalmente arribar a donde pretende. Taxqueña es una terminal del metro, es decir el final o principio de una línea. Además, como otras terminales, es punto de encuentro o paradero para otros medios de transporte. En este caso, de ella sale el tren ligero con destino a Xochimilco, hay paraderos de peseros con infinidad de destinos hacia el sur de la ciudad y está la Central Camionera del Sur con autobuses foráneos de pasajeros que se dirigen primordialmente al sur y sureste de la República. El metro se encuentra en medio de todo esto y por ello hay que caminar a través del paradero para entrar a la estación.

El paisaje no es del todo agradable, muchas veces huele a caño o a “smog”; hay una multiplicidad de negocios ambulantes y formalmente instalados que venden garnachas, dulces, películas, tamales, tacos, aparatos electrónicos, revistas y demás, con sus correspondientes olores, sobre todo los de comida. Tampoco es muy limpio, es muy fácil encontrar basura, tierra y charcos de agua sucia en los rincones y en los lugares de paso. Además están los vendedores anunciando en voz alta sus productos, y música a todo volumen que se auto-anuncia. Éste no es un panorama muy distante de cualquier otra estación del metro de la Ciudad de México, sea terminal, paradero o no. Lo que cambia son las dimensiones.

Entro a la estación del metro y el número de vendedores disminuye aunque no desaparece, los ambulantes que ahí se encuentran no están instalados propiamente, generalmente tienen sus productos en un plástico en el suelo para poderlos recoger rápidamente si la policía los viene a quitar. Los negocios establecidos hacen su aparición, y van desde tiendas naturistas,

de fotografía, de bisquets, de pizzas, hasta la típica tiendita donde puedes encontrar galletas, chicles, dulces, chocolates, pan y demás. El olor a bisquets o pizza es predominante al pasar por esos negocios y el color azul lo es en toda la estación. Esta línea se identifica por este color y todas las estaciones están pintadas con él. Los tonos varían pero en todas predomina. Los colores son una forma sencilla para ubicarse y entender el metro de la ciudad de México. Todo lo relacionado con cada una de las líneas tiene su color propio.

Dentro de la estación, la basura y tierra ya casi no se ven, la estación nunca está reluciente, aunque comparada con los alrededores, es muy limpia.

Me encuentro además de las taquillas, un cajero automático y una casa de cambio abandonados. No están pegados a la pared donde se localizan los otros negocios, la casa de cambio es una construcción prefabricada y superpuesta junto a un barandal de uno de los pasillos centrales, el cajero se encuentra junto a ella. Imagino que tal vez fueron cerrados y abandonados debido a algunos asaltos, o tal vez simplemente nadie cambiaba ni sacaba dinero.

El diseño de la estación es sencillo, amplio y práctico, nada de adornos. Sin embargo en las escaleras me encuentro con que se están haciendo unos murales de mosaico a los que me referiré más adelante. En este momento el punto no es la estética sino la funcionalidad, y esta estación, como cualquier otra, cubre muy bien este precepto.

Todas las estaciones de la red miran pasar diariamente a cientos de miles de personas que se dirigen al metro o salen de éste. Las estaciones deben organizar ese flujo correctamente, además se necesita cierto “conocimiento urbano” para saber moverse en ellas, es decir cierta experiencia y familiaridad con la lógica de los espacios y servicios públicos de la ciudad. A pesar de estar bien diseñadas, señalizadas y tener un color distintivo, la gente acostumbrada a vivir en el campo o en ciudades más pequeñas sin estos sistemas de transporte, debe encontrar dificultades, ya que la forma de ver la vida y en este caso de concebir la movilidad, tiene que ver con una cosmovisión particular.

Toda la gente sabe a donde va, es obvio que todos quieren llegar a algún lado. En las terminales hay múltiples entradas y salidas pero la gente sabe cuál usar. No hay muchos despistados, esto seguramente es debido a la frecuencia en el uso. El recorrido que están

haciendo no es algo nuevo para la gran mayoría de las personas, por tanto saben bien cómo moverse.

En las estaciones todos los usuarios se están moviendo, van saliendo o van entrando de ellas, es un continuo fluir. Me doy cuenta de esto mucho más, cuando me dirijo a comprar mi boleto, puesto que al tardarme un poco en la taquilla, debido a que la taquillera no me recibe el billete porque es viejito, inmediatamente se comienza a formar una fila de varias personas detrás de mí. Cuando me formé sólo había una persona por delante. La continua afluencia y gran cantidad de usuarios se hace patente al suscitarse algo imprevisto que retrasa el flujo normal.

Todas las personas ya llevan listo (como yo hice) el dinero para comprar su boleto, y llevan listo el boleto para pasar el torniquete, no se detienen a buscarlo. La gente no se detiene si no es a comprar algo o hasta que llega al andén a esperar el tren.

A pesar de este continuo fluir hay algunas personas, muy pocas, que permanecen en la estación, se concentran en el puente encima de los andenes. La gran mayoría de las veces están esperando a alguien y eso es evidente, hay cierta ansiedad en algunos que los delata, en otros una extraña calma que se explica al ver al otro llegar y encontrarlos. Sin embargo existen algunas personas que se encuentran en las estaciones y que no logro descifrar bien qué hacen allí, simplemente están paradas y nadie llega a encontrarlas. Deben esperar algo, no creo que su objetivo sea permanecer ahí. Tal vez esperan a la víctima perfecta, ya que algunos observan a los usuarios desde lejos, o tal vez sólo observan a la gente en el metro, como yo, con propósitos académicos. Uno nunca sabe.

Hay también algunos novios que pareciera que aprovecharan la ocasión para compartir algún tiempo juntos y “solos”, es decir sin nadie conocido a su alrededor. De igual forma se me hace un poco extraño, sobre todo al estar ubicados justo en el puente encima de los andenes, no en alguna esquinita. Tal vez de igual forma esperan a alguien.

En la estación también hay anuncios publicitarios, se encuentran predominantemente en el andén y dentro de los vagones y son variados: casas de empeño, tintes para el cabello, yogurt, un evento de Halloween en el Palacio de los Deportes, zapatos, galletas, anuncios del gobierno tanto federal como local: del IMSS, de lucha contra el narcotráfico, de eventos en el zócalo. Pareciera que están dirigidos a la clase trabajadora. No se ven anuncios de bienes raíces, ni de diseñadores de ropa, ni de vacaciones en Europa.

Al ser la estación sólo un lugar de paso, las personas tienen una “actitud de tránsito”. Esta actitud también se puede interpretar como una actitud racional diría Simmel, pero en este caso me surge la palabra “zombie”; es decir la gente no reacciona ya ante tantos estímulos, simplemente sigue su camino. De esta forma se pudiera pensar que los anuncios publicitarios y de propaganda gubernamental no cumplen su función, porque pareciera que el usuario no les presta atención. Sin embargo cuando algo es nuevo, cuando está donde antes no había nada, llama la atención, hace que algunos volteen a verlo intencionalmente; después se integrará al paisaje y ya no será llamativo para la gran mayoría. Lo nuevo no sucede con frecuencia, así que en general en los vagones o en las estaciones la gente no se detiene a ver nada.

Ejemplos de novedad son los murales que están colocándose en las cuatro paredes de las escaleras para bajar hacia los andenes de la estación Taxqueña o algún anuncio nuevo y llamativo en un lugar donde antes no había nada. En el caso de los murales, cuando visité el metro sólo uno de ellos ya tenía mosaico, de hecho se lo estaban poniendo en ese momento. Las personas no se paraban a admirarlo u observarlo detenidamente, sólo alzaban la vista por un instante antes de iniciar o continuar con las escaleras que tenían al pie, sin detenerse. Los demás no provocaban ninguna mirada si quiera, pero todavía eran sólo un montaje en hierro y cemento.

Esto que describo se vivió también al comenzar el cambio de los trenes de esta línea. Al principio eran una novedad y la gente los observaba, les prestaba algo de atención, sobre todo porque eran nuevos, los vagones estaban conectados unos con otros, podías pasar de uno a otro sin salir del tren y la distribución de los asientos era diferente, características distintas a los trenes anteriores, ahora ya no, la gente no les pone cuidado. De igual forma, es incomparable la expectativa que había al viajar en la inauguración de la línea, ya antes descrita, con la vivencia actual.

De cierta forma es como si la gente ya supiera qué está a su alrededor, cómo es el entorno de la estación y del vagón; no porque lo observen con detenimiento, sino porque lo ven todos los días, y seguramente como no es una acción conciente, miles de cosas pasan desapercibidas ante sus ojos. Actitud opuesta a la que muchos turistas tienen, ya que observan cuidadosamente todo. Así, entre más se frecuente un lugar, éste menos

sorprenderá, se pondrá menos atención a las cosas porque se las ha visto muchas, pero muchas veces.

Al llegar al andén me doy cuenta de que la frecuencia de los trenes en la estación Taxqueña es algo particular, de hecho ya me había percatado antes. Un tren parte muy poco después de otro y luego hay un espacio de tiempo algo más largo para que parta el siguiente. Regularmente los trenes que salen son los que acaban de llegar, sólo cambian de vía; entonces este particular ritmo debe ser planeado, puesto que las llegadas no tienen esa característica. Esto da como consecuencia que un tren vaya siempre mucho más lleno que el que le sigue.

Al llegar el tren, abre sus puertas y se “traga” a todos los usuarios, el andén queda vacío y por unos segundos no hay nadie; aunque pronto aparecen más personas que ansiosamente esperan ser tragadas por otro gigante rodante. Esto denota el curioso propósito de estar en el andén: irse.

Tanto en el vagón como en la estación predominan los olores a sudor, perfume y jabón, además de otros tantos que no podría decir qué los produce, sólo que son característicos del metro de la ciudad de México. Tal vez esto se deba a que yo misma estoy acostumbrada a ellos y nunca me he preguntado de donde provienen o siquiera percatado de ellos, hasta ahora. Los olores más desagradables se encuentran afuera, ya en el vagón generalmente no hay olores penetrantes desagradables, bueno, a excepción de alguna persona que huela mucho a sudor o que esté mala del estómago.

Al interior de los vagones predominan a la vista los tubos y los vidrios, es decir los tubos para agarrarse y las ventanas y puertas. También hay gente por supuesto, los asientos en hilera, el mapa de las estaciones que recorre esta línea, anuncios publicitarios, ventiladores en el techo, la palanca de emergencia de color rojo, la “etiqueta identificadora” en uno de los extremos del vagón con la palabra “Bombardier” y un número gravado (debe ser de serie). La luz es uniforme, si es de día y el tren va por encima, la iluminación se complementa a la luz natural, pero si el tren va por debajo, la luz artificial, -en un punto intermedio entre blanca y amarilla- es la que ilumina todos los rincones del vagón. Los cambios de temperatura que se pueden experimentar viajando en el metro son bruscos, en el vagón puede hacer calor debido generalmente a la aglomeración de la gente, pero afuera puede estar haciendo mucho frío. Por eso las personas viajan prevenidas para estos y otros

cambios climatológicos, generalmente llevan paraguas, suéter o chamarra. En esta ocasión los ventiladores están funcionando, previenen que el calor se concentre, pero resecan los ojos.

La gente en general se encuentra sola, también hay parejas amorosas o no, tríos, o familias compuestas por papás e hijos y a veces hasta abuelos o parientes. Pero en general es difícil ver grupos de más de tres personas. La gente sola, no habla con nadie (a menos que llame a alguien por teléfono o lo llamen) y no hay mayor contacto con los demás, tal vez ceder el asiento, comprar algo a algún ambulante, pero nada más.

3.3 Dentro del vagón: distribución de los asientos

Los trenes de la línea 2 son distintos a los trenes de casi todas las demás líneas de la ciudad. El 25 de junio del 2006 terminó el cambio de trenes por unos completamente nuevos (El Universal, 25 de junio de 2006, sección ciudad, 1) con asientos distribuidos de una forma diferente a la tradicional (dos asientos a espaldas o frente a otros dos y un asiento individual de lado) (Ver anexo A, fotos 8, 9 y 10). Ahora son asientos a lo largo del vagón, que forman dos filas. (Ver anexo A, fotos 7, 11, 12 y 13)

Las interacciones observadas y sobre las cuales se basa mi reflexión están dadas en vagones con la nueva distribución de asientos. Cabe resaltarlos porque al estar los asientos distribuidos de forma diferente, las interacciones pueden variar ya que la gente está acomodada de manera distinta. Por ejemplo, el contacto visual entre las personas es distinto. La distribución anterior hacía que en frente no se tuviera a otra persona mirándote, y había más espacio visual para desviar la mirada. En la distribución de fila, cuando se está sentado y no hay personas en medio paradas en el pasillo, todas las personas sentadas del lado opuesto te están viendo de frente. Con la distribución anterior se formaban como “cápsulas” de interacción, porque por razones de distribución no tenías contacto visual con tantas personas como ahora.

Debo decir que estos asientos me resultan muy incómodos y a pesar de ser la distribución más común en el mundo, el diseño de estos trenes en particular tienen cuatro grandes fallas que he notado. Las personas se resbalan en los asientos; estos están hechos de metal y por tanto si llevas puestas determinadas fibras, te deslizas en ellos. (Ver anexo A, foto 13, 1ª) Los tubos para agarrarse, están mal distribuidos y esto se siente cuando vas parado. Entre

las dos filas de asientos hay dos tubos que son muy incómodos para pasar, sobre todo para la gente que lleva algún bulto grande, ya que están en medio del pasillo. (Ver Anexo A, fotos 7 y 12) Hay unos tubos junto a las puertas que no están metidos entre la pared pero tampoco sobresalen del todo, un punto intermedio muy incómodo porque no puedes recargarte ya que sobresalen y molestan y no tienes libre movimiento de la mano porque están medio metidos a la pared. (Ver Anexo A, foto 13, 3ª y 4ª) El último gran defecto son los tubos transversales que se encuentran separando el primer asiento de la puerta. En los otros vagones estos tubos eran horizontales y ahora tienen una forma oblicua que impide recargar cómodamente el brazo del que está sentado, las personas que van paradas, tampoco lo usan. (Ver Anexo A, fotos 7, 11, 12 y 13)

Comparándolo con los vagones de antes, éstos tenían más opciones para sujetarse y los asientos eran más cómodos, de hecho eran muy confortables, uno podía acomodarse bastante bien. La distribución de los asientos anteriores era más “privada”, tenías más un espacio propio (Ver Anexo A, fotos 8, 9 y 10), en éstos tienes que compartir casi todo el espacio, queda mucho menos para uno mismo. Es decir, pareciera que la distribución actual de los asientos propicia una interacción más directa. (Ver Anexo A, foto 7)

Los trayectos pues, muchas veces son incómodos, sin embargo son requisito forzoso para llegar al destino y la gente está resignada a recorrerlo cómoda o incómodamente, no le queda de otra.

3.4 El espacio entre las personas

A partir de mis observaciones he considerado llamar **espacio vital** a ese espacio entre un individuo y las otras personas, necesario para que el individuo y las otras personas se sientan cómodos (concepto equivalente a proxemia, antes descrito). De esta forma entre más gente exista, hay menos espacio, pero en los vagones del metro las personas al no conocerse, siempre tratan de estar lo más alejadas posibles unas de otras. Siempre se evita el contacto físico. Cuando hay mucha gente el “espacio vital” se acorta, pero siempre se está pendiente de él, se lo tiene presente. La intrusión a este “espacio vital” no debe rebasar los límites que la propia persona ha establecido para ese momento con esa cantidad y distribución de gente. Aunque algunas veces eso signifique muy poco espacio. Al establecer todos los usuarios estas reglas, se vuelven como imanes que se repelen.

En los vagones del metro hay dos filas de seis asientos cada una, después siguen las puertas o la oruga que conecta a otro vagón y a continuación otros seis asientos de cada lado. A la mitad de cada uno de estos seis asientos hay una barandita separadora. (Ver anexo A, fotos 7, 11, 12 y 13)

La distribución del espacio entre personas que viajan solas y son desconocidas entre sí es de la siguiente forma:

Teniendo como referente seis asientos de cada lado, y suponiendo que no hay nadie sentado, primero se ocupan los cuatro lugares de la orilla. Los que están junto a las puertas, éstos son los más deseados; después se ocupan los lugares que están junto a la barandita separadora, dos de cada lado; y por último los cuatro de en medio. Es decir los lugares que quedaron entre la persona que está junto a la puerta y la persona que está junto a la barandita separadora. Estos lugares son los menos deseados puesto que se está entre dos personas y sin una barandita de por medio si quiera. Mucha gente prefiere quedarse parada a sentarse en esos lugares que son los menos deseados. Estos asientos son los últimos que se usan porque efectivamente son los más incómodos. Aunque todos los asientos son muy estrechos, quedas muy apretado, sobre todo si alguien grande o gordo se sienta junto a ti. Ahora, si dos personas vienen juntas y la fila de lugares está vacía, preferirán la gran mayoría de las veces el asiento de la orilla, junto a la puerta y el asiento que le sigue.

3.5 Impersonalidad

Ya vimos como espacialmente se acomoda todo, pero ¿qué ambiente se vive? Entre más gente haya en un vagón, es decir entre menos espacio haya entre las personas, el ambiente se vuelve más anónimo e impersonal. De igual forma, entre más breve el encuentro hay más impersonalidad. Cuando éste se extiende por causas como que el metro se encuentre parado, el ambiente se comienza a tornar más “familiar”. Y esto simplemente se debe a que la familiaridad se va adquiriendo entre más tiempo se compartan juntos. Esto sucede sólo si no hay gente entre las dos filas, o muy poca, y si se recorren conjuntamente varias estaciones. Así, la interacción explícita (que explicaremos más adelante) es más propicia a darse cuando ocurren estos elementos.

Cuando un niño capta la atención de los otros viajeros es seguramente en estas condiciones, cuando sus papás pueden bajarlo o sentarlo y los demás pueden ver qué está haciendo.

3.6 El contacto visual y la definición de la situación ante lo extraordinario

En general la gente en los vagones del metro no hace contacto visual con los pasajeros que no conoce. Este punto en particular se ve magnificado cuando estoy haciendo observaciones, pues aunque trato de ser disimulada al observar, siento que la gente percibe que voy al pendiente de lo que pasa, y muchas veces cuando dirijo la mirada hacia alguien - si a su vez estaba viéndome- su mirada se dirige a otra parte. Puede ser que en un momento vuelva a verme, a revisar si lo sigo viendo, o simplemente continúe viendo hacia otro lado. Como pasajera, cuando viajo y no estoy observando, esto no se da tan frecuentemente, puesto que, como todos los pasajeros, no voy observando a los demás, sino voy en mi viaje. Lo que me remite a explicar más ampliamente esta característica común entre los viajeros. La gente va en su viaje, en su onda, se ocupa de lo suyo. No va pendiente de los demás. Sin embargo es importante establecer una diferencia, la gente no se fija qué pasa con cada uno de los pasajeros a su alrededor, como yo trato de hacer cuando voy observando, sin embargo sabe con qué “tipo” de personas está viajando. Sabe qué tiene alrededor.

Establecería esto de la siguiente forma: las personas cuando suben a los vagones o cuando ya están en ellos y suben otros pasajeros, no buscan ni se detienen en lo ordinario, en lo común, aunque sí lo perciben, sino que en este escaneo inicial, en esta “definición de la situación” buscan **eventos extraordinarios** (es decir fuera de lo ordinario), muchas veces buscan sobre todo, acontecimientos que sean posibles atentados contra su seguridad. Al ser generalmente usuarios frecuentes, los individuos tiene una actitud hasta cierto punto de indiferencia, de suficiencia (Augé: 1987, 16-18), de ya saber qué va a pasar y por tanto no poner demasiada atención y concentrarse en su viaje. Veremos esto desde otra perspectiva más adelante.

Si en esta “definición de la situación” ningún personaje extraordinario aflora, el pasajero sigue su viaje de forma común, no poniendo mayor atención a los acontecimientos del exterior y concentrándose en lo que está haciendo: leer, comer, dormir, platicar, etcétera o en el viaje mismo: estar sentado o parado.

Ahora, si hay algún personaje que llame la atención por alguna causa, la interacción es distinta puesto que se actúa en consecuencia. Por ejemplo:

Los pasajeros de dos filas frente a frente estaban poniendo atención a una niña de unos cinco años cuyos papás estaban sentados uno en una fila y el otro en la otra. La niña estaba

dando vueltas en el tubo que está en medio de las dos filas. No había mucha gente y el tren estaba parado en una estación. Mientras esto sucedía ingresó al vagón una persona que cantaba, no nos dimos cuenta de esto hasta que el tren estaba en movimiento, la persona comenzó a acercarse hacia nosotros y oímos su voz. Era un hombre pidiendo dinero que se desplazaba a lo largo del vagón y que cantaba muy mal, muy desafinado. No se le entendía, lo peor era que nosotros sólo oíamos su voz ya que la música que lo acompañaba sólo la podía oír él puesto que tenía audífonos. Su apariencia era desagradable, sucia, y debía tener un retraso mental o algún problema motor porque caminaba con mucha dificultad. Además de la enfermedad, la persona estaba muy descuidada físicamente. Al momento, la atención se fijó sobre él y hubo tensión, se dejó de hablar, se sintió un recogimiento de todos. La niña dejó de jugar y fue hacia su mamá. Era como si todos contuvieran la respiración mientras él pasaba, y estuvieran al pendiente por si hacía algo extraño o peligroso, resguardando mucho más explícitamente el “espacio vital”.

Había alerta, sin embargo a esta persona no se le miraba a los ojos, eso podría provocar una reacción de su parte inesperada y desagradable para los demás. Se le inspeccionaba cuidadosamente pero cuando ya había pasado, para que no se diera cuenta y minimizar el riesgo. Aquí está muy claro lo que decía antes, cómo en ese escaneo inicial se detecta el peligro, se guarda la compostura, pero se pone más alerta. Podemos ver cómo la definición de la situación se elabora, se interactúa en esa circunstancia y ante un evento extraordinario ésta se reacomoda, pero siempre con los actores guardando la compostura.

La niña estaba entre las piernas de su mamá. Esta persona siguió caminando lentamente y de pronto extendió su mano para acariciar el cabello de la niña. Ella no ocultaba su susto, sin embargo el abrazo de la mamá la contenía de romper en llanto. Todos los demás simplemente estábamos a la expectativa, con cierto miedo, aunque no tan abiertamente expresado como el de la niña. La mamá se tensionó aún más pero no realizó ningún movimiento brusco, ni cara desagradable, aguantó y el señor siguió su camino. A penas se desapareció de nuestras vistas, la tensión bajó y todo el mundo continuó su viaje. La atención ya no se dirigió a la niña porque ella seguía asustada, y en los brazos de su mamá. La definición de esta situación incluía a un personaje con un estigma desacreditado que la audiencia trató de manejar coherentemente (no salir corriendo pero tampoco pasarlo desapercibido). El (tenso) orden que imperaba en la situación fue roto por el personaje

estigmatizado al querer tocar a la niña, sin embargo el orden se restableció cuando la madre “ignoró” la acción, es decir no la consideró un hecho trasgresor y salvó la representación.

Por su parte, la fachada de este actor estigmatizado tuvo una incoherencia -desde el punto de vista de la audiencia- al querer acariciar a la niña, pero seguramente no asumida de ese modo por la persona que seguramente sólo quiso mostrarse benigno y tal vez ganarse el agrado de la audiencia, lo que dudo haya conseguido.

3.7 Ejemplos de lo extraordinario

En los viajes en el metro pueden suceder una gran serie de eventos extraordinarios, éstos pueden tener diferentes grados, es decir tener más o menos poder para atraer la atención. Los eventos por sí mismos no determinan su grado, hay otra serie de elementos en la situación particular que los hacen más o menos extraordinarios como hemos visto con el ejemplo anterior. Así, unos novios besándose muy apasionadamente; una persona que se note borracha; alguien demasiado gordo; una persona con apariencia de indigente; alguien que vomite; personas que hablen muy fuerte o muy ruidosamente; algunos vendedores ambulantes (que venden algo que le interesa al viajero o algo muy exótico); algunos cantantes (que canten muy bien o muy mal); personas con ropa llamativa y un niño pequeño que se mueve y/o habla son eventos extraordinarios.

De esta forma lo extraordinario puede ser uno o más de estos eventos, mientras que lo ordinario es un evento que no llama particularmente la atención.

3.8 Formas de interacción

La gente en el metro generalmente va ocupada en su propio viaje, sin embargo este estado “ensimismado” no significa que no interactúe. Aquí suponemos, como ya se ha dicho, que la interacción se da cuando dos individuos se encuentran en el mismo espacio y son concientes de la presencia del otro, además no tienen que hablarse ni conocerse para interactuar. Así sucede en los vagones del metro la mayoría de las veces. Al no hablar ni conocerse de todas formas se interactúa puesto que no se actúa como si se estuviera solo. Se cambian las actitudes y formas de ser puesto que hay una persona cerca; y sobre todo se actúa dentro de la espiral de la que habla Goffman, teniendo en cuenta cómo el otro actúa a

su vez, respondiendo. Si no hubiera otra persona se actuaría diferente, sin responder a la actuación del otro, sin crear la espiral.

Muchas interacciones suceden de una forma algo particular, no muy activamente (**interacción pasiva**). Podemos constatar esta interacción y este estado de vigilia al darnos cuenta que la gente sabe donde bajarse, sabe cuando hay un peligro potencial, escucha qué venden los vendedores ambulantes y en determinado momento les puede comprar algo, puede reconocer a alguien conocido que no viaja con él y reacciona ante el cruce de miradas (esquivándolas generalmente). Es decir, la interacción pasiva se establece por el mero hecho de compartir un espacio y saberse en presencia de otros, mientras que la interacción directa implica una consciente respuesta verbal o el contacto visual intencional.

La “**interacción directa**” también puede darse entre extraños, como se da entre conocidos. Veamos este ejemplo: un grupo de tres mujeres subieron al vagón, dos de ellas se sentaron y una quedó parada frente a las dos sentadas. La que estaba de pie traía una bolsa de plástico con algo voluminoso, entonces le dijo a una de las que estaba sentada que “abriera las piernas” e hizo el movimiento para poner el bulto por debajo del asiento. Sin embargo, al decir esto, la persona cayó en cuenta que era un enunciado de doble sentido, fuera de lugar, por lo que se “alteró el orden” es decir la persona dijo algo inapropiado, hubo una acción inesperada.

Para equilibrar, regresar o enmendar la situación, la persona que debía realizar la acción, es decir abrir las piernas, se dirigió a las personas extrañas que estaban sentadas junto (que también eran mujeres), y haciendo contacto visual con ellas dijo algo que seguía la broma; que daba por sentado que había escuchado y entendido el chiste y que lo respondía. Es decir efectuó una manipulación de la impresión. Esta acción, diría Goffman, seguramente la realizó para cubrir a su amiga y dejar claro que no fue objeto de una falta de respeto.

Así, en situaciones como ésta, se establece una interacción directa con contacto visual y habla, que fue respondida con contacto visual y alguna risa de las extrañas pero que terminó ahí. Es decir la conversación no siguió y cada una de las partes continuó con lo que estaba haciendo: las tres mujeres conocidas siguieron hablando y las personas que estaban sentadas junto a ellas, siguieron con sus viajes, en lo suyo.

Generalmente, la interacción directa que se da con extraños no va más allá de la razón que se necesite, esta interacción generalmente no continúa, no da pie para platicar de otra cosa.

Cuando los eventos extraordinarios llaman la atención de los usuarios, su interacción con los otros involucrados en este evento se vuelve más conciente, por lo que el estado común de ensimismamiento o hasta apatía, de ir en el propio viaje y estar preocupado sólo por sus propios asuntos cambia por unos momentos y la interacción se hace directa.

Por un lado hay una interacción un tanto “inconsciente” o “automática” a la hora de “definir la situación” y de viajar. Pero cuando acontecen eventos extraordinarios o cuando se interactúa con las personas conocidas la interacción es más directa o activa.

Además las bases (contacto visual, físico y verbal) sobre las que se da la interacción causada por eventos extraordinarios con gente extraña, son las mismas que las que se tienen cuando se interactúa con la gente conocida.

También podemos comentar llegado este punto, que en algunos eventos extraordinarios la interacción se hace directa, pero no en todos. Con los niños que se vuelven focos de atención, generalmente hay interacción directa, se les busca la mirada y se habla con ellos; con una persona de aspecto indigente no sucede esto.

3.9 Conversaciones entre conocidos

En los vagones del metro generalmente las conversaciones ajenas se escuchan. Simplemente porque físicamente se alcanzan a oír, sin querer o no. Así, las personas que entablan conversaciones en el metro son concientes de que hay terceros que los están escuchando, sin embargo parece no importarles. Tal vez cuidan los temas de los cuales hablan, pero en la conversación en sí no se siente una incomodidad al saber que gente extraña los está escuchando. La interacción parece no alterarse, o más bien ya está establecida para que haya posibles oyentes “no deseados”.

Sin embargo, generalmente no se incluye a los extraños en una conversación entre conocidos; se establece como una cápsula entre ellos dentro de la que se ignoran a los demás. Aunque ya hemos visto en el ejemplo de querer acomodar la bolsa debajo del asiento cómo al “romperse el orden” en la interacción, una forma de reestablecerlo es incluyendo activamente a un extraño en ella, así sea por un momento.

3.10 Máscaras

La actitud de los usuarios del metro, en lo que respecta a los demás, generalmente es muy neutra, sin expresión. Puede haber un rasgo de estrés, cansancio, tristeza o monotonía, pero no es una máscara puesta para otros, es una máscara que surge del sentimiento personal. No es como llegar a la casa o al trabajo en donde se tiene que sonreír y saludar hipócrita o sinceramente. En los vagones del metro no se tiene que ver con nadie y no se le tiene que poner ninguna cara elaborada a nadie. La cara muchas veces es sólo para uno. Aunque los demás la ven, no importa tanto. Si estuviéramos en otro lugar como en una fiesta o con conocidos a nuestro alrededor, importaría más. Es a lo que yo llamo una **máscara o fachada de tránsito**.

De esta forma, las máscaras en el metro no son tan duras, no son tan patentes como en otros lados. Tal vez al subir al metro se deja de hablar de algunos temas o se deja de llorar por ejemplo, pero no es una situación de representación muy estricta, sólo se actúa como cuando se está entre extraños en un ambiente público. No se actúa como si se estuviera solo, pero tampoco hay mayor tensión. Sólo se está con gente extraña en un lugar público. Además al ser un trayecto algo temporal y anónimo, la gente no está interesada en socializar, en dar explicaciones, en dar cuenta de lo que hace o por qué lo hace.

3.11 Regiones ambiguas

Los vagones del metro representan en términos de las regiones de Goffman, particularidades que tal vez no se encuentran tan explícitamente en otros lugares de interacción; al ser un lugar público, se presta para ser región anterior y posterior al mismo tiempo. Aún cuando las interacciones que se dan en los vagones se suscitan en su región anterior, puede suceder que se esté interactuando pasivamente y al mismo tiempo preparándose para interactuar con alguna persona a encontrarse en el futuro inmediato, es decir hay una preparación para la representación en la región posterior pero al mismo tiempo se es consciente de que se tiene presente a una audiencia que mira las actitudes preparatorias, es decir se está en escena. Así cuando un estudiante repasa lo que va presentar en el examen, una mujer se maquilla, un joven demuestra sus nervios previos al encuentro con su novia, o dos amigas critican a quien van a encontrar, estamos presenciando la región posterior de una interacción que se está llevando a cabo en el escenario del vagón del metro.

3.12 El entumecimiento espiritual de los usuarios

El trayecto que recorre el metro desde Taxqueña a la estación San Antonio Abad es sobre la superficie; es decir los rieles y las estaciones se encuentran en medio de la avenida Tlalpan, así que los automóviles particulares, y demás vehículos corren paralelos en ambos sentidos al metro. Edificios y casas, oficinas, negocios y viviendas ven pasar a todos estos medios de transporte sobre una avenida completamente recta y continua que se alimenta de vehículos y personas que llegan desde las calles aledañas. (Ver Anexo A, foto 0) El paisaje es netamente urbano y muchos viajeros del metro que van de pie, miran todo esto pasar ante sus ojos, sin embargo dirigen sus miradas hacia ese telón de fondo sólo como para pasar el rato, en esta actitud de tránsito. Ven pero no observan, de hecho hay quien también ve a través de las ventanas en la parte del trayecto que es subterráneo, es decir ve negro. No es que se tenga el interés de mirar algo, sino que simplemente se ve hacia donde no hay nadie, se da la espalda hacia los demás con una ventana por excusa. Se trata de crear algo de privacidad, porque la libertad individual en el metro será mucha, pero no hay privacidad. No hay un lugar donde puedas colocarte sin que nadie te vea.

A pesar de que en el trayecto del metro el viajero está en reposo (sentado o parado), no hay alivio o descanso debido a que se está viajando, se está transitando de un lugar a otro. No es importante vivir ese momento, lo que importa es llegar al destino, sólo se está transitando. Ahora, las consecuencias de esta actitud que llamaremos de **entumecimiento espiritual** se hacen más patentes cuando el tren se detiene fuera de la estación. Es frecuente que esto suceda, a veces dura unos segundos, pero a veces se extiende muchos minutos, tal vez demasiados para el vertiginoso ritmo de la ciudad. Esto es inesperado, nunca se avisa a qué se debe y por cuanto tiempo se estará en medio de “la nada”, es decir en medio de dos estaciones. La gente está encapsulada en el tiempo, no se puede bajar ni subir, arrepentirse o resolver quedarse a esperar, no está en su poder y tampoco sabe si es sólo una pausa momentánea en su camino o si tendrán que esperar 20 o 30 minutos así no lo desee. Para algunos la situación es más desesperante al no saber a qué se debe la parada imprevista: el siguiente tren estará demasiado cerca y sólo es una medida de precaución o alguien quiso quitarse la vida aventándose a los rieles en cuanto se aproximaba el tren anterior... Cuando el tren se detiene de improviso se hace más palpable el cansancio, la monotonía y el

desánimo con el que se sobrelleva la rutina. Después de un largo día y para acabar de amolar, el tren se está demorando. Sin embargo no hay reacciones que proyecten emociones fuertes. Muchos tratan de evadir este desaliento tratando de concentrarse en otra cosa (leer, oír música, dormir). La reacción es como si se estuviera de alguna forma mermado. Sólo cabe la resignación, la evasión y el desánimo.

Muchas veces cuando el viajero hace caso a determinados estímulos que se le presentan, (como cuando se distrae viendo a un niño o poniendo atención a un vendedor) sólo es para pasar el tiempo, no está interesado en ellos por sí mismos, está interesado en llegar.

Así, el común de los usuarios no disfrutan su viaje, no lo viven como una experiencia, sólo representa lo que se debe de hacer para llegar a un destino que tal vez sí provocará una emoción, que no necesariamente tendrá que ser grata, pero sí será consecuencia del objetivo: llegar al destino. En estos términos, el viaje en el metro sólo es el medio.



REFLEXIONES FINALES

Al aproximarnos a las interacciones sociales en los vagones del metro, hemos también encontrado y descrito rasgos típicos del hombre moderno, como el individualismo, la impersonalidad, la actitud de reserva, y cierta indolencia que he llamado “entumecimiento espiritual”. La aguda reflexión de la vida citadina hecha por Simmel, ha contextualizado en gran medida las interacciones sociales que suceden en el metro. Al analizarlas y observar cómo reaccionamos, lo establecido y lo consensuado en la interacción, también hemos percibido el agotamiento, el estrés y la monotonía de la vida, es decir, hemos hecho el intento por indagar más allá de lo inmediato. Al ser precavidos, al estar dispuestos a viajar incómodos y apretujados, al interactuar activamente lo menos posible, al evitar el viaje haciendo alguna otra cosa, al tener la mirada perdida, al reprimir de manera usual nuestros impulsos de impaciencia o desesperación, al sentirnos más solos estando rodeados de gente, pero también al ceder un asiento, estamos construyendo al hombre de la vida moderna capitalina.

Las interacciones entre los viajeros del metro han sido capaces de mostrarnos todo esto, y a partir de conceptos básicos como las máscaras, la definición de la situación, las regiones, etcétera, -que están presentes en casi cualquier interacción-, hemos visto que la forma, es decir las particularidades al manifestar la interacción, pueden describir mucho del contexto social en el que vivimos.

Hablando de lo observable, es decir de las formas de interacción, a lo largo del texto hemos establecido el tipo de proxemia en los vagones del metro, y hemos observado que las personas desconocidas hacen lo posible por estar lo más separadas entre sí; todo esto a pesar, o tal vez como consecuencia, de los grandes tumultos. En un vagón vacío, individuos que no se conocen nunca se van a sentar juntos, e intentar sentarse junto a alguien en estas circunstancias representaría un evento extraordinario al que se le pondría particular atención puesto que representaría un posible peligro. Por otro lado, también hemos atestiguado cómo las interacciones muestran que se está de paso, que no se está interesado en socializar ni en hacer vínculos personales.

Así, a pesar de que la interacción en el vagón es muy compleja, hemos tratado de entenderla proponiendo la interacción directa y pasiva y estableciendo como eje los acontecimientos extraordinarios. También hemos visto cómo el metro es una región ambigua y cómo las personas realizan otra actividad mientras viajan para “evitar” el viaje mismo (como platicar con el acompañante, leer u oír música) y cómo otras lo asumen resignadamente, o con la premura del tiempo que corre en el reloj. También hemos observado cómo los vagones son un espacio hasta cierto punto neutro para la presentación de la persona. Los individuos llevan máscaras que he llamado de “tránsito” en una región que he llamado “ambigua”.

Hemos también constatado la capacidad del ser humano para ser reflexivo al interactuar, no hacerlo por instinto, sino siendo capaz de verse a sí mismo y reaccionar teniendo en cuenta a los otros. Todo esto hace las situaciones mucho más complejas y ricas. También hemos visto que son predominantes las convenciones sociales, (el mí) versus el individuo desinhibido (el yo) en las interacciones entre personas que no se conocen, y esto en parte debido a la situación pública en la que se establece la interacción, a lo expuesto que está el individuo al encontrarse entre gente extraña y a la falta de confianza que da la familiaridad. Hemos visto cómo el contexto citadino ha cambiado al rastrear los inicios del metro, y cómo la novedad se hace monotonía, en parte por la costumbre, en parte por el contexto.

Debido a la complejidad del individuo, con ayuda de Simmel hemos podido dar cuenta de las encrucijadas en las que se encuentra el urbanita y cómo las ha resuelto, quiero decir: el hombre moderno, como respuesta a tantos estímulos externos, como respuesta a tantos objetos que no se subjetivan, ha reaccionado dejando de contactarse consigo mismo, dando preponderancia al mí, inhibiéndose emocionalmente para poder sobrellevar el entorno. Cabrían entonces las preguntas, ¿por qué hemos “optado” por ese camino?, ¿qué es lo que nos ha llevado a socializarnos de esa forma? y ¿de qué forma nos ha sido útil siendo que seguimos reproduciéndola?

La incapacidad de reacción que se vuelve crónica al presenciar tantos estímulos se puede interpretar también como la incapacidad de vivir el momento debido a esta “tragedia” en la que los fines se vuelven medios. Así, el viajar no es un fin, es el medio para llegar a un lugar como el trabajo, pero trabajar tampoco se asume como un fin, y por tanto no alimenta el espíritu, sino que lo llena de preocupaciones que se convierten en medios para querer

obtener más cosas. Por tanto, el individuo nunca se encuentra en cuerpo y alma, completamente en donde está. A veces me imagino, al observar la preocupación o ansiedad en los urbanitas, que una parte de ellos está todos los días de aquí para allá, corriendo sin detenerse, y la otra nunca la puede alcanzar para vivir completamente el momento.

La insatisfacción y la frustración son palpables en los vagones del metro, aunque también hay muestras de lo que nos distingue como humanos, actos de amabilidad, de humildad, de agradecimiento, pequeñas muestras de que estamos vivos.

Así es como ayudados de la teoría, la observación, la reflexión y siempre queriendo mantener una perspectiva razonada y crítica, hemos dado cuenta de nuestro entorno y la vida de nuestros contemporáneos situados en un espacio muy particular: el vagón de un metro.



FUENTES DE INFORMACIÓN

BIBLIOGRAFÍA

Alexander, Jeffrey (1989) “El interaccionismo simbólico (2): el individualismo y la obra de Blumer y Goffman” en *Las teorías sociológicas desde la Segunda Guerra Mundial*, Barcelona: Gedisa, pp. 174-193.

Augé, Marc (1998) *El viajero subterráneo. Un etnólogo en el metro*, Barcelona: Gedisa.

Beriain, Josetxo (2003) “Introducción a la obra sociológica de Georg Simmel” en *Acta Sociológica. En torno a Georg Simmel*, Nueva Época, número 37, enero-abril, México: Facultad de Ciencias Políticas y Sociales de la UNAM.

Collins, Randall (1996) “La tradición microinteraccionista” en *Cuatro Tradiciones Sociológicas*, México: UAM-I, pp. 268-298.

De la Peña, Gabriela (2003) “Simmel y la Escuela de Chicago en torno a los espacios públicos en la ciudad” en *Sincronía Otoño 2003*, <http://sincronia.cucsh.udg.mx/pena03.htm>

Fisher, Berenice y Anselm Strauss (1988) “El interaccionismo” en Bottomore y Nisbet (compiladores) *Historia del análisis sociológico*, Buenos Aires: Amorrortu Editores, pp. 522-569.

Frisby, David (1990) *Georg Simmel*, México: FCE.

Gallino, Luciano (1995) *Diccionario de Sociología*, México: Siglo XXI.

Geertz, Clifford (1987) “Descripción densa: hacia una teoría interpretativa de la cultura” en *La interpretación de las culturas*, México: Gedisa, pp.19-40.

Goffman, Erving (1971) *La presentación de la persona en la vida cotidiana*, Buenos Aires: Amorrortu.

Goffman, Erving (1970) *Estigma. La identidad deteriorada*, Buenos Aires: Amorrortu.

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

Joas, Hans (1991) “Interaccionismo simbólico” en Giddens, Turner y otros *La teoría social hoy*, México: Alianza Editorial-Conaculta, Colección Los Noventa, pp. 112-154.

Karp, David y William Yoels, (1979) *Symbols, selves and society: Understanding interaction*, New York: JB Lippincott / Harper & Row Publishers.

List Reyes, Mauricio (2002) “La noche en El Ansia” en *Alteridades. Antropología de las masculinidades*, año 12, núm 23, pp. 63-81.

McCall, Michael y Howard Becker (1990) “Introduction” en *Symbolic Interaction and Cultural Studies*”, Chicago: University of Chicago Press.

Mejía Arauz, Rebeca y Sergio Antonio Sandoval (coords) (1998) *Tras las vetas de la investigación cualitativa*, Guadalajara: ITESO.

Ritzer, George (1992) “Interaccionismo simbólico” en *Teoría Sociológica Contemporánea*, México: Mc Graw Hill, pp. 214-262.

Rock, Paul (1979) *The making of symbolic interactionism*, London: Macmillan.

Simmel, Georg (1986) “Las grandes urbes y la vida del espíritu” en *El individuo y la libertad. Ensayos de crítica de la cultura*. Barcelona: Ediciones Península, pp. 247-261.

Simmel, Georg (1988) “El concepto y la tragedia de la cultura” en *Sobre la aventura ensayos filosóficos*, Barcelona: Península, pp. 204-232.

Sabido Ramos, Olga (inédito) *Trazos sociales del cuerpo. Una perspectiva desde la sociología*.

Sabido Ramos, Olga (2003) “La cultura moderna como tragedia. Nietzsche y Simmel como pensadores de la modernidad” en *Acta Sociológica. En torno a Georg Simmel*, Nueva Época, número 37, enero-abril, México: Facultad de Ciencias Políticas y Sociales, UNAM, pp. 149-179.

Salles, Vania (2003) “El dilema cultural de las mujeres y el diagnóstico de la modernidad en Simmel” en *Acta Sociológica. En torno a Georg Simmel*, Nueva Época, número 37, enero-abril, México: Facultad de Ciencias Políticas y Sociales, UNAM, pp. 201-229.

Winkin, Yves (1991) “Presentación general. Erving Goffman, retrato del sociólogo joven”, en *Los momentos y sus hombre. Textos seleccionados y presentados por Yves Winkin*, Barcelona: Paidós, pp. 13-85.

Wolf, Mauro (1979) *Sociología de la vida cotidiana*, Madrid: Cátedra.

HEMEROGRAFÍA

Excelsior, México, junio de 1967; septiembre de 1969; julio, agosto y septiembre de 1970, agosto de 1984.

Alvarado, José “Nace el Metro” *Excelsior*, México, 21 de junio de 1967, 7-A.

Almazán, Marco A “Metro y Mirones” *Excelsior*, México, 23 de junio de 1967.

De Ertze Garamendi, Ramón “Metro: Línea 2” *Excelsior*, México, 15 de septiembre de 1970, 6-A.

Ortiz Reza, Alejandro “Iniciará el lunes la construcción del tres rutas del Metro” *Excelsior*, México, 17 de junio de 1967, portada.

Ortiz Reza, Alejandro “Se inició la mayor obra en la historia del DF: el Metro. Corona dio comienzo a las excavaciones” *Excelsior*, México, 20 de junio de 1967.

Ortiz Reza, Alejandro “México estrena metro, a las 9:10 lo aborda DO” *Excelsior*, México, 4 de septiembre de 1969, portada y 13-A.

Ortiz Reza, Alejandro “Júbilo popular al entrar en servicio la primera línea del Metro” *Excelsior*, México, 5 de septiembre de 1969, portada.

Ortiz Reza, Alejandro “Cerca de medio millón de pasajeros en el Metro” *Excelsior*, México, 6 de septiembre de 1969.

Ortiz Reza, Alejandro “Recorrió Díaz Ordaz y puso en servicio la ruta 2 del metro” *Excelsior*, México, 14 de septiembre de 1970.

Simón, Angélica “Más líneas del Metro en la próxima gestión: GDF” *El Universal*, México, 25 de junio de 2006, Ciudad, 1.

“La Ciudad y El Metro” *Excelsior*, México, 21 de junio de 1967, 8-A.

“El Metro en servicio” *Excelsior*, México, 5 de septiembre de 1969, editorial, 6-A.

“Aumentará hoy el número de trenes para el Metro” *Excelsior*, México, 7 de septiembre de 1969.

“El Metro, ideal para los “días de campo”” *Excelsior*, México, 3 de agosto de 1970.

“El Metro” Merced, *Excelsior*, México, 4 de agosto de 1970, sección especial.

“El Metro” Salto del Agua, *Excelsior*, México, 17 de septiembre de 1970, sección especial.

PAGINAS DE INTERNET

<http://www.metro.df.gob.mx/red/linea2.html>

<http://www.metro.df.gob.mx/index.html>

TESTIMONIOS

Morales Pardo, Luz Marina. Entrevista realizada en diciembre de 2006

MAPAS Y LOGOS

Mapa de las tres primeras líneas del metro. Elaboración propia a partir de un mapa de Marco A. Monroy F. en octubre de 2001

Mapa actual del sistema de transporte colectivo metro

<http://www.metro.df.gob.mx/imagenes/red/redinternet.pdf>

Logo estación Portales <http://www.metro.df.gob.mx/red/estacion.html?id=40>

Logo estación Tacuba <http://www.metro.df.gob.mx/red/estacion.html?id=23>

Logo estación Taxqueña <http://www.metro.df.gob.mx/red/estacion.html?id=43>

Logo estación Pino Suárez <http://www.metro.df.gob.mx/red/estacion.html?id=10>

Logo estación Viaducto <http://www.metro.df.gob.mx/red/estacion.html?id=36>

Logo estación Popotla <http://www.metro.df.gob.mx/red/estacion.html?id=25>

Logo estación Xola <http://www.metro.df.gob.mx/red/estacion.html?id=37>

ANEXO A

Fotografías



0)

Vista aérea del metro sobre Calzada de Tlalpan

http://fr.wikipedia.org/wiki/Image:Mexico_City_Metro.jpg



1)
Perspectiva de la estación Chabacano. Línea 2
img154.imageshack.us/img154/6412/padawan9yp.jpg



2)
Anuncio y pasajeros en el andén de una estación
<http://bartpogoda.net/archiwum/index.php?nid=152744>



3)
Esperando el próximo tren
<http://bartpogoda.net/archiwum/index.php?nid=152744>



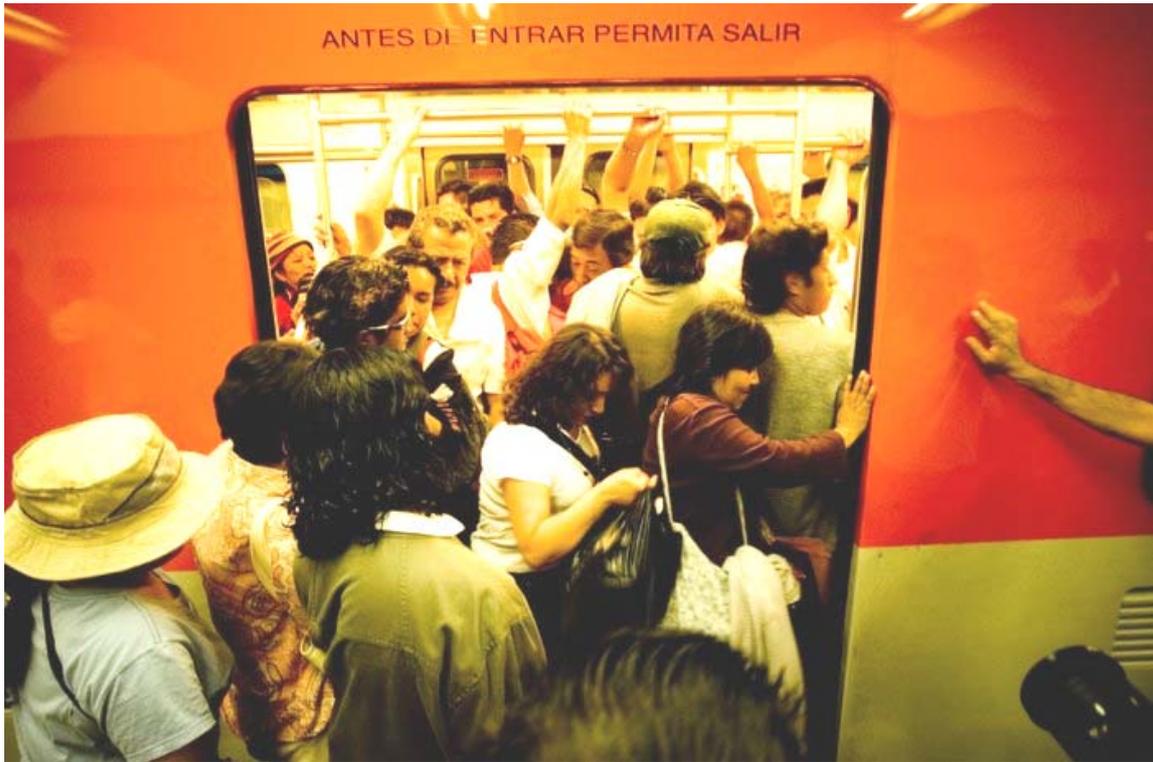
4)

El tren llega a la estación Zócalo

<http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=326471&page=2>



5)
El tren llega a una estación
www.vivirmexico.com/.../172213_c034c83712_o.jpg



6)

“Antes de entrar permita salir”

Nótese cómo la gente no hace contacto visual entre sí; y a pesar de la multitud el contacto físico es sólo con la espalda, los hombros y los brazos.

<http://bartpogoda.net/archiwum/index.php?nid=152744>



7)

“Llegaron los payasos”

Vagón con distribución de asientos actual

Nótese la distribución de las personas y la actitud al viajar

bartpogoda.com/mexico/mexico_city/DSC_5726.jpg



8)
Vagón con la distribución anterior de asientos
<http://bartpogoda.net/archiwum/index.php?nid=152744>



9)
Vagón con la distribución anterior de asientos
www.alambre.info/archives/metro02.jpg



10)
Vagón con la distribución de asientos anterior (segunda variante)
<http://bartpogoda.net/archiwum/index.php?nid=152744>



11)

Tren nuevo.

Nótese la distribución de los asientos y los tubos para asirse

<http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=326471&page=2>



12)

Prototipo del interior del vagón con la distribución de asientos actual

www.vialibre-ffe.com/.../revista/img/f20-481.jpg



13)

Detalles del diseño de los vagones actuales de la línea 2

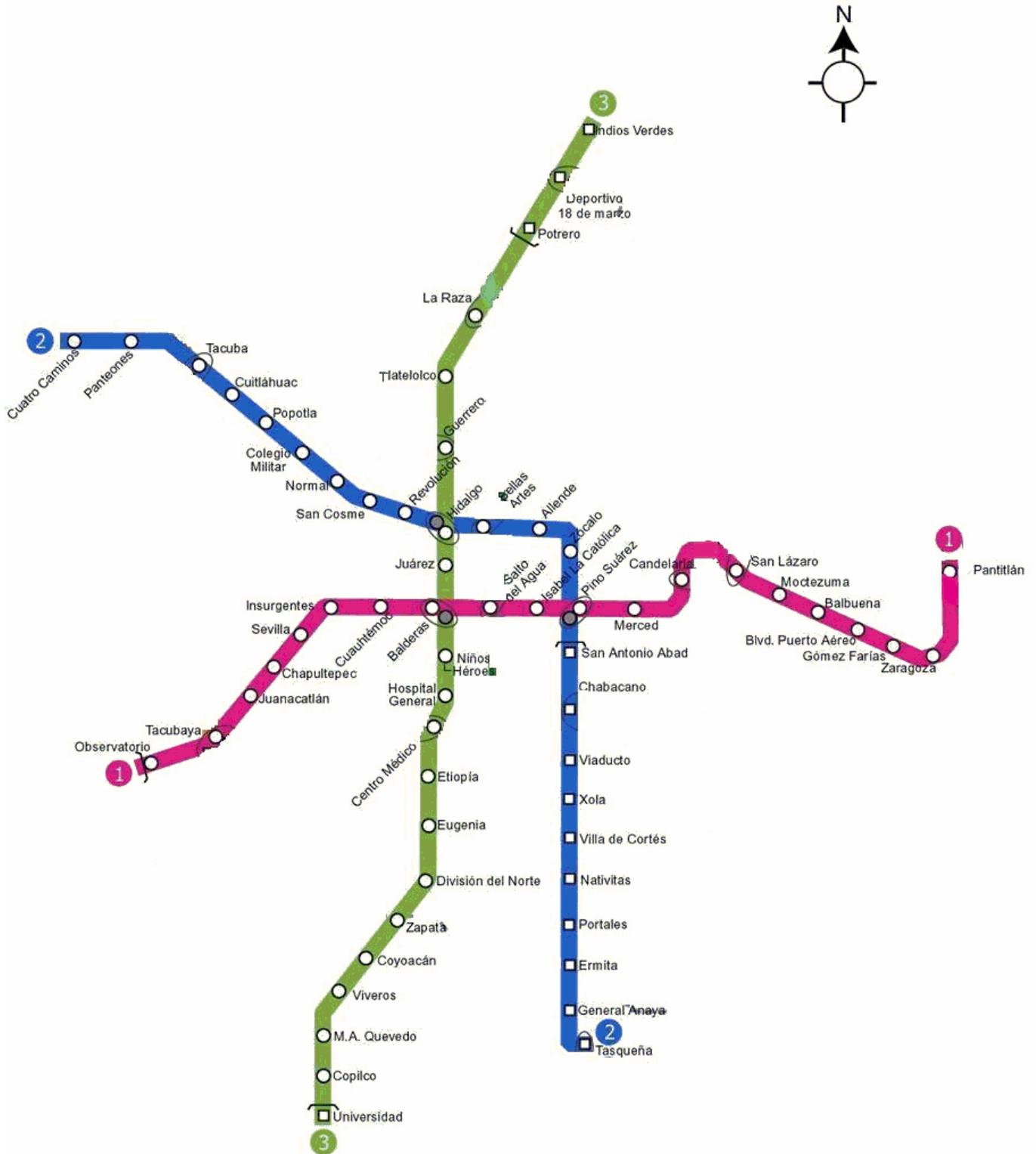
Asientos. Palanca de emergencia. Tubos para asirse

Puerta. Conexión entre vagones. Vagón con usuarios

<http://quetzalcoatl.org.mx/index.php?photos/album/29>

ANEXO B

Mapa de las tres primeras líneas del Metro de la Ciudad de México





UNIVERSIDAD AUTONOMA METROPOLITANA
UNIDAD IZTAPALAPA. División de Ciencias Sociales y Humanidades
Coordinación de Sociología

**INTERACCIONES SOCIALES EN LOS VAGONES DEL METRO DE
LA CIUDAD DE MÉXICO (LÍNEA 2)**

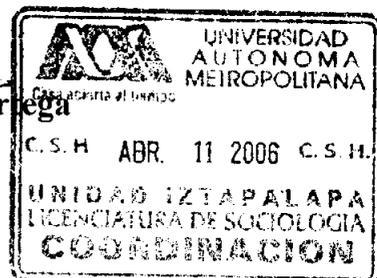
TESINA
para obtener el título de Licenciada en

SOCIOLOGÍA

presenta

Luz Flaviana Castañeda Morales
Matrícula: 99 32 92 49

Asesora: Dra. Rocío Rosales Ortega



Ciudad de México

Abril de 2007