

El Sistema de Transporte Colectivo metro de la Ciudad de México: un espacio diverso¹



La singularidad del metro se nos muestra como un recorrido en el cual se dan remembranzas del pasado, de historias colectivas e identificatorias y del presente cotidiano. Es un lugar donde la etnografía puede desarrollarse en un medio urbícola. Como sistema de transporte colectivo, en sus recorridos se establecen contactos individuales y efímeros, por lo que podría definirse como un *no-lugar*, de acuerdo con el análisis que de ese medio realiza Marc Augé en *El viajero subterráneo*. Los recorridos del metro pueden ser una oportunidad para reconocer al otro cercano, diferente al otro lejano, que estudia la antropología clásica.

El Sistema de Transporte Colectivo Metro, se nos presenta como una enorme red de relaciones, de cruces y entrecruces por los cuales miles de personas se transportan diariamente. El metro en la Ciudad de México, en el mes de febrero de 2004, reportó un total de 3 924 000 viajeros por día, cifra que incrementó la estadística reportada en 1986, que fue un total de 3 513 000 personas transportadas.

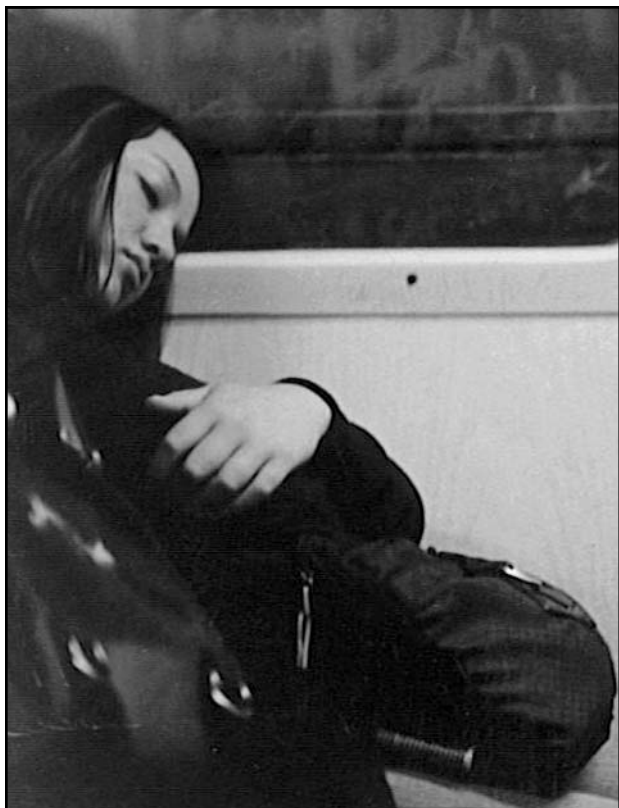
El metro, así como otras rutas de transporte en la ciudad es de particular importancia para los habitantes. Es por excelencia el transporte colectivo más utilizado en nuestra sociedad, al margen de la enorme cantidad de automóviles particulares que realizan esta función. Por su bajo costo, es un sistema utilizado por mucha gente, que puede viajar por toda la ciudad con tan sólo dos pesos, trasladándose de la Merced a Tepito, de ahí al Centro Histórico y en fechas recientes hasta Ciudad Azteca.

Breve historia del metro

Aunque la propuesta de construir el metro en la capital mexicana surgió en los años cincuenta, su construcción se inició en la década de los sesenta,

* Escuela Nacional de Antropología e Historia, INAH.

¹ Este trabajo se elaboró en el contexto de un curso implementado por el doctor Abilio Vergara Figueroa y la maestra Aída Analco Martínez en la ENAH. Agradezco a Abilio Vergara por sus comentarios y sugerencias.



durante la regencia de Alfonso Corona del Rosal. El 29 de abril de 1967, el *Diario Oficial de la Federación* publicó el decreto sobre la construcción del metropolitano de la Ciudad de México, controlado por una entidad dependiente del entonces Departamento del Distrito Federal, denominado “Sistema de Transporte Colectivo”, cuyas obras iniciarían el 19 de junio de ese año.

Dos años después, el 4 de septiembre de 1969, se inauguró el primer tramo de 11.5 km y 16 estaciones, entre las estaciones Zaragoza y Chapultepec. En el transcurso de los dos siguientes años se inauguraron las líneas dos y tres, así como la ampliación de la uno hasta su terminal actual, en Observatorio. La línea dos se inauguró en dos partes: el tramo entre Pino Suárez y Tasqueña en agosto de 1970 (funcionó parcialmente durante el mundial de fútbol de 1970), para luego integrarse el tramo entre Pino Suárez y Tacuba, en septiembre de ese año. La línea de nuestro interés, la tres entró en funcionamiento en noviembre de 1970, de Tlatelolco a Hospital General, para después irse expandiendo, junto con el resto del sistema, a un ritmo de casi 1 km por mes. Este crecimiento del metro llegó a lugares lejanos respecto al centro de la ciudad, como Ciudad Azteca o los Reyes Iztacala. Cada una de sus

líneas fue identificada por con un color, y cada estación mediante un símbolo. (www.metro.df.gob.mx)

Desarrollo

Para ejemplificar por qué el metro puede ser visto como un no-lugar a la manera de Marc Augé, donde la diversidad se manifiesta y las personas pueden apropiarse del espacio urbano, realicé una serie de registros etnográficos en dos estaciones, la de Copilco y la de Hidalgo, de la línea tres del metro.²

Se observa que la diversidad de recorridos que tiene el metro se muestra en la heterogeneidad de sus usuarios: desde ancianitas que viajan a la Merced, para adquirir artículos comestibles que comerciarán, hasta vendedores ambulantes, de cinco o seis años de edad enviados por sus padres para vender dulces o incluso películas piratas. A través del metro podemos vislumbrar que nuestra ciudad es la metrópoli más plural de este país, donde se mezclan lenguas, colores, escolaridades y vidas. Nos muestra, como en una pintura, bloques de realidades que son típicas del país; en diferentes horas podemos ver a grupos de personas que parecen compartir fragmentos de vida que con los del viaje, al que recurren diariamente; desde oficinistas que caminan presurosos por la mañana, hasta estudiantes que se agolpan en los andenes de Copilco a las siete de la mañana, para iniciar un día de clases.

Diversos colores y olores se dan en el metro dependiendo de dónde y a qué hora se aborde. Por ejemplo, si se es osado y se aborda en la línea dos o tres a las 9:00 horas, puedes percibir un sin fin de aromas que se desprenden de cuellos y trajes de oficinistas, quienes se

² La longitud de la línea tres del metro es de 23 km 609 m, 21 km 278 m, da servicio y el resto se usan para maniobras, cuenta con 2 terminales, 13 estaciones de paso y 6 de correspondencia (correspondencia, es el sitio en el que coinciden dos líneas o más y se puede hacer el cambio entre una y otra), lo que hace un total de 21 estaciones; 17 de ellas son subterráneas y 4 superficiales. La afluencia en la línea durante el 2001 fue de 249 millones 714 mil 499 personas. Las estaciones de mayor afluencia promedio en día laborable durante el 2001 fueron: Indios Verdes con 162 mil 541, Universidad con 78 mil 670, Zapata con 51 mil 340 y La Raza con 48 mil 454. El horario de servicio es: días laborales de 5:00 a 0:30 horas. Sábados de 6:00 a 0:30 horas. Domingos y días festivos de 7:00 a 0:30 horas.



aglomeran buscando entrar en un vagón, para no llegar tarde a sus trabajos. Muchos son afortunados y encuentran un lugar porque lo abordaron desde la terminal, y van sentados pensando en la larga jornada laboral que les espera, o tal vez rememorando el pasado o el presente, mientras detienen un poco de tiempo para mirar sus vidas, aunque el reloj siga su curso. O piensan en los múltiples papeles —en el sentido de Goffman y Hannerz— que jugarán en los distintos dominios en los que la ciudad los enclaustra u obliga a recorrer.

Sin embargo, si abordamos otra línea a otra hora el cuadro será diferente, para aquellos que vivimos en el lado oriente de la ciudad y no tenemos otra opción de regreso a casa más que tomar el metro que va de Tacubaya a Pantitlán, nos damos cuenta por qué la línea uno es tan importante para la ciudad, ya que transporta a todos los trabajadores que van de Ciudad Nezahualcóyotl e Iztapalapa a laborar en la zona de Tacubaya. El metro es en sí un mapa de vida que marca más allá de los kilómetros recorridos, la vida de millones de urbiócolas que transitan del hogar al trabajo y del trabajo al hogar o a otros destinos.

Pero, ¿por qué estudiar el metro?, ¿qué es lo que lo hace importante para un objeto de análisis y de estudio antropológico? La respuesta no es fácil, tal vez no sea una sola, el metro se ha vuelto para los habitantes de la Ciudad de México un referente social y geográfico. Cuando los urbiócolas hablan de su vida pasada, evocan lugares donde antes vivían o estudiaban y que estaban cerca de tal o cual metro: el metro contribuye a estructurar las geografías subjetivas los habitantes de la ciudad.

El metro está impregnado de recuerdos, de imágenes, de lugares imborrables en la memoria de cada uno de nosotros; para las personas que no tienen automóvil y acostumbran viajar en este sistema, a veces les es más fácil preguntar qué metro o qué estación está cerca de un lugar específico al cual se dirigen. Así mejor se ubican dentro del espacio social, y así el metro estructura su mapa mental (Vergara, 2003).

El análisis del metro no sólo surge de mi interés por algo que siempre ha estado cerca de mí en la memoria y en la vida, como recuerdos de infancia, y de adolescencia. También la lectura de un libro y de un autor en específico me han hecho dar cuenta de la importancia



de estudiar y comprender lo que a todas luces nos parece cotidiano, incluso podríamos pensar, banal, que se nos escapa a la mirada y al entendimiento por verlo todos los días, por ser tan parte de nosotros como lo es del paisaje.

El metro es la experiencia más inmediata en nuestra vida urbana, para aquellos que lo usamos. Se nos presenta a diario, varias veces al día, o al menos dos, como una ida y una vuelta. Muchas veces implica sólo un recorrido de unos cuantos minutos, mientras otras largos recorridos de una hora, dos o incluso más. ¿Cuánto tiempo pasamos dentro del metro y no nos damos cuenta de la riqueza que cada viaje conlleva?, de la historia que guarda de miles de personas que a diario transitan por sus andenes y de nosotros mismos. Su utilización resulta un ejercicio perfecto para darnos cuenta de la heterogeneidad de la metrópoli, de la urbe. Es finalmente el descubrimiento del otro cercano, como diría Augé, es otro cercano a quien la rutina y su masividad hace invisibles.

Marc Augé desarrolló interesantes hipótesis y líneas de reflexión sobre el metro parisiense en su libro ya mencionado. Su trabajo no es una etnografía en el sentido clásico, es decir, no realiza una descripción sistemática de lo que ocurre en el metro, apuntando lugar y tiempo, sino una especie de ensayo dedicado a ver la importancia que tanto en nuestra memoria individual como colectiva representa el viajar en el metro. Muestra de pasados, remembranzas e imaginarios, la red del metro parisiense se nos presenta como una evocación de la historia que rara vez nos es dada en un estudio antropológico. Los viajeros del metro recorren las estaciones sin tener en la conciencia la idea que significa cada uno de

los nombres de esas estaciones. En París, estos nombres muchas veces son dados por la conjunción de un lugar y un nombre de un héroe o figura del pasado francés.

El autor nos dice que rara vez un francés recuerda a la perfección quiénes son las personas o los lugares que dan vida a esas estaciones. Un extranjero o un ajeno a esa cultura se preguntaría con asombro por qué la razón de tal o cual nombre preguntándole a un nativo las razones de ello, a lo cual difícilmente un francés podría dar una respuesta certera. Lo mismo supondríamos en nuestra propia red del metro, ¿cuántas veces nos preguntamos qué significan los nombres que llevan las estaciones?, ¿cuántas veces somos conscientes de que la línea tres del metro lleva nombres de revolucionarios como Zapata y el del famoso nombre del grupo encabezado por Villa, la División del Norte? Es el empobrecimiento del símbolo que deviene en señal (Vergara, 2003).

Dentro del trabajo etnográfico, en la línea tres del metro realicé una serie de entrevistas preguntando a las personas qué les evocaba el metro, sus estaciones, y si de alguna manera tenían un recuerdo significado por ellas. Mas ninguna persona se refirió a los héroes nacionales de estaciones como Hidalgo, Zapata, Juárez, etcétera. Así, una mujer de 38 años comentó que la estación Hospital General le recordaba a una muchacha que se había aventado a las vías del metro, mientras que la estación La Raza cuando terminó la relación sentimental con su novio. Un hombre de 25 años reportó que el metro le recordaba una etapa de su niñez, ya que a los seis años se había extraviado en el metro Taxqueña. A una mujer de 63 años el metro Insurgentes le traía recuerdos de los años setenta, cuando los restaurantes aún tenían mesas fuera de los locales. Es la memoria individual la que gana en el uso, aún cuando en fechas cívicas, el símbolo emerja y luego se esconda. Lo más generalizado es que el metro les recuerde un fragmento de su vida: por ejemplo para Claudia de 27 años, el metro Taxqueña le recuerda su vida de estudiante de bachillerato, cuando iba a la vocacional. Aún más para, otros significa no sólo un fragmento de vida, sino casi la vida entera: por ejemplo, para Jorge de 27 años, le recuerda toda su vida ya que ha vivido cerca del metro Viaducto, desde que tenía seis años. Para otros, el metro y sus estaciones son un descubrimiento del

presente, y también una herramienta de conocimiento de la urbe: para Eduardo, de 22 años, le recuerda las primeras veces que recorría la Ciudad de México, para él el metro Chabacano le representa el descubrimiento de la ciudad: por allí salía a la inmensidad de la megalópolis.

Para algunos el metro les trae recuerdos graciosos del pasado: Esau, de 25 años, los recuerda:

Un día que iba en el metro y una señora se para muy enojada a gritarle a un señor que estaba afuera del metro, en el andén: ¡nada más se te ocurre ir hoy a la casa desgraciado!, y es que afuera estaba un señor con una jovencita abrazados, fue muy chistoso, todos nos tuvimos que aguantar la risa, cuando la señora se iba a salir, el metro cerró las puertas y se va, en la siguiente estación la señora se paró y se bajó, y todos se comenzaron a reír y a decir que qué mal le iba a ir al señor.

Sin duda alguna conocemos más estas estaciones por lo que nos evocan de nuestra propia historia personal. Augé nos dice que por aquellos recorridos individuales que realizamos todos los días de nuestra casa a al trabajo y del trabajo a la casa, como recorrido individual, como una historia que nos salta a la memoria: aquí conocí a tal persona, afuera de esta estación se encuentra la casa de tal persona, o en esta otra se encuentra la iglesia donde me casé, incluso, algunas podrían refrendarnos un hecho melancólico al encontrarse el hospital donde perdimos a ese ser amado que tanto añoramos. A veces después de tal suceso tendemos a evitar ese recorrido, o buscar rutas alternas que nos desvíen la atención de aquellos momentos trágicos y dolorosos por los que hemos pasado.

Estación Copilco e Hidalgo

En la estación Copilco se da una dinámica muy particular, caracterizada por una afluencia constante de personas de todo tipo, en la que destaca la presencia de universitarios. El 21 de junio en esta estación se realizó un concierto de música patrocinado por el gobierno del Distrito Federal, que duró alrededor de una hora, y en el que personas de diferentes edades se aglutinaron en torno a los músicos que interpretaban

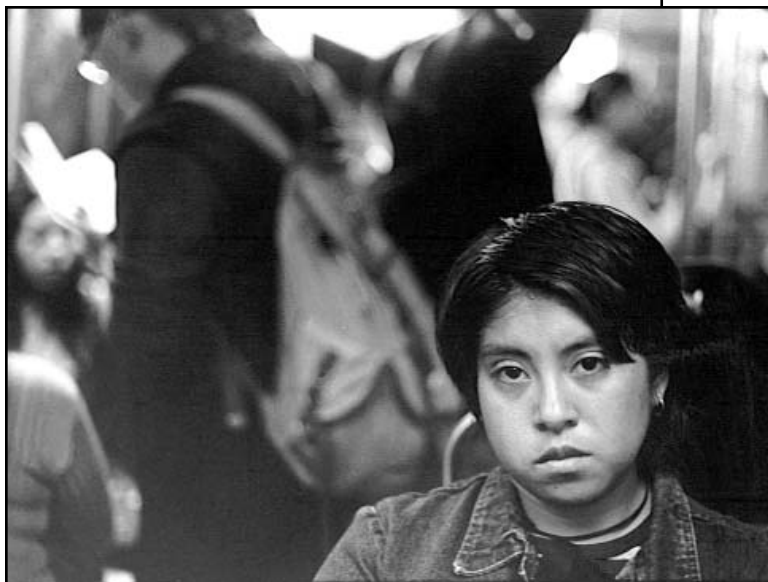


lo mismo Mozart y a Chopin, que canciones de Los Beatles, como *Let it be*.

Este tipo de espectáculos vincula tradiciones que parecen totalmente distantes, como la música de Mozart y de Los Beatles, entremezclándola. De igual manera, las personas de diferentes edades, oficios y capitales culturales comparten una actividad cultural que generalmente, en la ciudad, se presenta en escenarios separados: desde la mujer que va de camino a casa con sus dos hijos pequeños, hasta los estudiantes universitarios que regresan después de un día de estudios.

Este espectáculo se nos presenta como una situación híbrida de géneros y públicos, ¿cuántas veces podemos escuchar dos diferentes tipos de música dirigidos a dos públicos diversos en un mismo tiempo y espacio?, lo cierto es que en la diversidad del metro todo parece posible. Para García Canclini (1989), nuestra modernidad deriva de un cruce que se da entre lo tradicional y lo moderno; en nuestras urbes somos testigos de una era donde la modernidad —contrario a lo pensado— no ha cancelado a la tradición, sino que la ha mezclado con lo “culto”, lo tradicional popular y lo masivo, dando lugar —según el autor— a unas culturas híbridas. El papel de lo culto y lo popular tradicionales disminuyen en la modernidad, pero no son suprimidos, sino que se desvanece su pretensión de ser universos puros y autosuficientes.

El metro, al conjugar una nueva dinámica de diferentes géneros, posibilita un espacio más para la hibridación. Sin embargo, debemos estar alertas de concebir a las culturas modernas como híbridos recientes cuando éstas siempre han sido mezclas de tradiciones y de rasgos diferentes. Ya Sáenz (1970: XXVIII) había escrito



sobre la hibridación en las culturas, y al hablar de la cultura mexicana advertía sobre considerarla como un simple híbrido, fruto del contacto de dos culturas, porque equivaldría a considerarla únicamente “como una yuxtaposición, mecánica sin resorte interior, fruto verde sin sazón”.

Así, el contacto y la mezcla de géneros y público en la actualidad deben ser vistos como algo más que una simple hibridación, como un nuevo ente resultado de contactos e interacciones que adquieren una dinámica propia que da como resultado una forma cultural de interacción y apropiación. Lo que a primera mano se presenta como una hibridación, pronto toma una razón de ser propia.

Volviendo al metro, sus andenes y espacios fueron concebidos para hacer el tránsito funcional de las personas que a diario pasan por ahí; sin embargo, con los espectáculos musicales ahí ofrecidos podemos ver cómo las personas se apropian del espacio, a pesar de ser ésta una iniciativa del gobierno del Distrito Federal. Las personas se apropian de él como si fuese un hecho singular y al mismo tiempo una parte de la vida cotidiana, que son absorbidos con rapidez por los usuarios; así pasillos del metro dejan de ser espacios de tránsito para constituirse en lugares —incluso podríamos decir en lugares antropológicos— donde las personas se identifican como urbícolas y redefinen identidades,³ combinando lo reiterativo y lo excepcional, *haciendo ciudad*.

³ La ciudad las debilita y aproxima al mismo tiempo.

Durante los conciertos nos acercamos a preguntar a diferentes personas sobre si les había gustado, y la respuesta era unánime: la idea de crear estos espacios donde pudiesen acercarse a la de música les parecía muy buena. Uno de los asistentes nos comentó que si ha muchos no les gustaba ese tipo de música (la “cultura”) era porque no había muchos espacios de difusión de la misma. Otros se acercaron a los músicos para felicitarlos y platicar con ellos; muchos posponiendo un rato su viaje y su itinerario cotidiano, para establecer relaciones interpersonales, que las más de las veces sólo tienen como recompensa un momento agradable y una sonrisa.

Esa combinación de públicos nos muestra cómo los urbícolas añaden nuevos referentes a los contactos de su círculo diario, creando redes sociales imaginarias que amplían el espectro urbano; “el mero hecho de que el individuo añada nuevas asociaciones al vínculo único que hasta entonces le determina, para que esto le dé una conciencia más fuerte de su individualidad” (Simmel, 1997: 444).

Una vez dentro de la estación, en el andén, encontré a un muchacho vestido con colores llamativos y pelo largo con *rastas*, quien tocaba el saxofón recargado en la pared del metro. No hacía más que tocar y algunas personas se acercaron a él para escucharlo; una pareja titubeó entre dirigirse hacia el frente del vagón o acercarse al muchacho, decidieron finalmente acercarse a él, recargados también en la pared del metro comenzaron a abrazarse y a besarse, con la música de fondo, en aquel andén del metro que parecía más una acera de una colonia popular o una esquina de un parque, que un habitual recorrido subterráneo.

No obstante, ¿qué tan rutinaria puede ser esta estación del metro? Es en las mañanas cuando parece más uniforme. A las 7:00 horas, hombres y mujeres de edades entre los 18 y 30 (la mayoría) corren presurosos buscando llegar temprano a clases; muchos bajan en Miguel Ángel de Quevedo o en Ciudad Universitaria; los más se agolpan en la estación Copilco de donde pueden partir caminando a las facultades de Derecho, Economía, Filosofía, Odontología, Administración y Medicina, siendo éstos últimos los más notorios porque llevan batas blancas que los identifican.



El cuadro es muy particular, como ya mencionábamos la mayoría de los pasajeros son estudiantes; muchos van leyendo libros o copias, mientras otros van durmiendo, lo cual es por demás comprensible a esa hora de la mañana. Los que vienen sentados y dormidos por lo regular son los que vienen desde las primeras estaciones de la línea, tal vez desde Indios Verdes. Conforme pasa la mañana comienzan a cambiar los colores de las vestimentas de los viajeros. Ya no son estudiantes los que predominan sino los oficinistas que entran a las 9:00 horas. Entonces la línea y andenes están a reventar, es casi imposible pasar y muchos comienzan a desesperarse. La gente se agolpa y busca un poco de lugar al interior de los vagones. La mayoría no llega hasta CU. Muchos bajan en Etiopía, Eugenia, División del Norte y Coyoacán. Los que llegan a las últimas estaciones son estudiantes, trabajadores de la UNAM y algunos otros, los menos que viven o laboran por la zona.

La estación Hidalgo, de la misma línea, es diferente, casi a cualquier hora hay muchedumbres, por su cercanía con el centro y la Alameda Central, además de ser lugar de transborde entre las líneas tres con la dos, que corre de Cuatro caminos a Tasqueña. En los registros que realizamos a las 12:00 horas que es cuando los vagones tienen menos afluencia, la estación Hidalgo rebosaba de vida, muchas personas entraban en los vagones, pero era aún más grande la cantidad de personas que bajaba de ellos.

A diferencia de lo que se puede apreciar en el último tramo de la línea tres, donde a las 7:00 horas predominaban los estudiantes, en el primer tramo de la línea se puede ver a trabajadores, empleados y obreros. Esta línea es particularmente importante para la ciudad porque conecta a uno de los centros más importantes aledaños a la ciudad: Ecatepec, donde residen muchas personas que estudian o trabajan en el D.F. La línea conecta así a esta población con toda la ciudad, y que es recorrida de norte a sur.

Las mañanas en la estación Hidalgo son caóticas, y para aminorar el desorden se separa a los hombres de las mujeres⁴ y los niños, dejando para estos últimos

⁴ Esta medida se ha extendido a casi todo el sistema, habiéndose iniciado en la línea uno.

los primeros vagones del metro. Después de las 10:00 horas se regulariza el uso de normal de los vagones. Esa medida que ha contribuido a que las mujeres puedan viajar más seguras. A menudo surgen riñas en las estaciones y dentro de los vagones. En la estación Allende, muy próxima a Hidalgo, presenciamos un pleito entre una mujer joven de alrededor de 24 años y una señora que iba acompañada por una muchacha, alrededor de las 18:00 horas. Dicha riña tuvo efecto después de que una muchacha dejó un asiento libre, cuando una señora —más baja de estatura que ella y con más peso— se abalanzó sobre el lugar al tiempo que un montón de gente se agolpaba en las puertas; la muchacha, visiblemente molesta, empujó a la señora reclamándole, a lo que la mujer le contestó diciéndole que se fuera en taxi, escabuyéndose por debajo del brazo de la muchacha, a lo que ésta respondió con un empujón, sentándola en el asiento. Acompañaba a la mujer otra joven, quien molesta le reclamó a la muchacha diciéndole que se metiera con alguien de su edad, a lo que la aludida respondió aventándola: —¡pues contigo también! Quienes viajábamos a su lado nos limitamos a ver el suceso, mientras un muchacho dejó de leer para prestar atención a lo que sucedía. El incidente paró allí, llegamos a la estación Hidalgo y bajamos junto con la muchacha protagonista del incidente.

Las riñas en el metro son cosa de cada día: hombres y mujeres participan en pleitos que van desde la búsqueda de un asiento hasta el abuso de algunos hacia las mujeres. Aquí es donde la rutina, lo efímero y masivo del viaje se rompe, el conflicto presente hace que las personas distingan ciertos recorridos de otros y los singularicen. Hay una desestructuración y reestructuración de la experiencia en el metro: acumulamos experiencias y de esta forma el metro *hace ciudad* por intermedio nuestro.

La apropiación del espacio en el metro Hidalgo se da de una manera diferente: no hay, como en Copilco, espacios donde las personas puedan pararse a platicar. Sin embargo, es común ver a muchas personas paradas abajo del reloj esperando a otras. Un día de registro en esta estación: un hombre espera por alrededor de diez minutos a una mujer, cuando ésta llega se

abrazan, platican y se quedan un rato entre palabras, risas y besos. A pesar de que casi siempre está llena, las personas la utilizan como lugar de reunión, tal vez por su ubicación céntrica en la ciudad y de su conexión con otras partes de la misma. En estas estaciones podemos ser partícipes de escenas antes confinadas a la esfera privada. Los límites entre lo público y lo privado se disuelven, el espacio se expande. En este sentido, espacio y tiempo van juntos como una experiencia de urbanidad. Simmel (1977) afirma que lo que tiene importancia social no reside en el espacio, sino en la conexión de éste con los factores “espirituales”, es decir, psicológicos, que amplían la interacción social y se expanden en espacios que antes no eran suyos. Estas interacciones reconstruyen el espacio vacío en algo único, plagado de interacciones sociales y de comunicación.

Sin embargo, las interacciones y comunicaciones en el metro no son tan beneficiosas para el individuo, porque el metro es también un espacio de aprendizaje y de supervivencia. No es lo mismo el viaje para los hombres que para las mujeres, pues éstas han aprendido con el tiempo, a eludir el contacto físico, que se da inevitablemente durante el viaje. En este desvanecimiento de límites físicos y sociales, las mujeres han aprendido también una serie de estrategias para evitar el contacto social y la interacción. Para Simmel, los límites dejan de ser físicos y comienzan a ser sociales, cuando las mujeres evitan las miradas, el paso y la confluencia de caminos para poder disminuir los contactos y comunicaciones no deseadas.



Foto tomada de www2.potsdam.edu/.../0.

Por ello, entrar al metro es encontrar al otro. Dentro de los recorridos, muchas veces presentados como individuales, nos damos cuenta que también es un recorrido social, un lugar donde se puede encontrar al individuo dentro de la colectividad, lo mismo que el lugar donde podemos ignorarlo, y darnos cuenta que el estudio de la antropología y del otro es vigente y perentorio.

La vida urbana, como lo ejemplifica Wirth, se nos presenta también como una complejidad donde el individuo se pierde, donde reina la superficialidad y el anonimato, donde la gente hace hasta lo imposible por no chocar la mirada con el otro. En el siglo XVIII, de acuerdo a Simmel hay un proceso de secularización de la Ilustración y la modernidad, donde el hombre se libera de sus ataduras religiosas, se piensa en un ser humano universal, libre y fundamentalmente bueno. Sin embargo el siglo XIX nos muestra una mayor libertad y especialización, con lo cual cada individuo se hace indispensable a otro. Este otro, objeto de estudio del antropólogo en la urbe, se muestra en el metro como nuestro compañero de asiento y dota a ese espacio del movimiento como un lugar donde se puede y debe realizar el ejercicio antropológico.

En esta homogeneidad que parece percibirse en el metro por la universalización y la globalización de los medios y los espíritus, es claro que la heterogeneidad le gana a la homogeneidad; los seres humanos buscan constituirse en personas, individuos diferenciados a la manera de Melucci. Buscan una identidad que no los masifique en las ciudades contemporáneas.



Foto tomada de wwwdowntheroad.org

Así, en el metro se reconstruye el imaginario urbano (Vergara, 2003), las personas llegan de todas partes y hacia todas direcciones y más de una en diferentes momentos de sus recorridos se detienen a escuchar un concierto, una obra de teatro o un espectáculo de payasos —en la estación Chabacano—, o duermen, haciendo del viaje algo insignificante, mas ese vacío se llena con la imaginación.

La gente ya no evoca al metro sólo como una serie de personas agolpándose, es esto y más, es como nos imaginamos la ciudad pluricultural. Nuestro imaginario de la ciudad es aquello que nos viene a la mente cuando pensamos en nuestras ciudades, pero no representa de manera directa, tiene un peso en nuestra vida cotidiana, a veces nos es difícil reconocerlo por aquella cotidianidad de la que nos advierte Marc Augé, es un darse cuenta del otro ahí en la cotidianidad, que pasa a veces inadvertida en nuestra vida diaria.

En el metro de la Ciudad de México, la mayoría de los viajes son instrumentales, la gente no los escoge: debe realizarlos por necesidad del trabajo o de otros imperativos de la vida, incluso se presenta como una fuente de trabajo para aquellas personas que van de un vagón a otro vendiendo cosas. Por ejemplo, el miércoles 16 de junio estaba en la estación Centro Médico una señora que vendía almuerzos por diez pesos, el cual incluía un sándwich, una fruta y un jugo. Muchas personas viajan temprano a sus trabajos o a sus escuelas y compran esos almuerzos. Otros más van con sus niños para dejarlos en el jardín de niños, en la primaria o en la secundaria, incluso dicha estación sirve a veces de dormitorio para los niños de la calle, quienes exhaustos pasan el día durmiendo en el piso de los vagones o pasillos.

El usuario frecuente del metro maneja la temporalidad y el espacio con precisión, es hábil en este trabajo, sabe manejarse entre el tumulto que va de un lado a otro, como un conjunto de hormigas que no pierde la direccionalidad ni el tiempo para lograr el objetivo de su desplazamiento.

Las usanzas llevadas a cabo en cada viaje cotidiano nos enfrentan con nuestra historia, los itinerarios de



hoy se cruzan con los de ayer, son trozos de vida, de nuestra vida y la de otros. Incluso para Augé, son parte de la sabiduría transitoria que vamos recolectando en la mirada retrospectiva de nuestros ayeres, nuestras experiencias pasadas.

Matizando lo planteado por Augé, el metro es “un lugar antropológico”, una construcción concreta y simbólica del espacio que no podría dar por sí sola cuenta de las vicisitudes y las contradicciones de la vida social. Es un lugar identificador, relacional e histórico. Si bien el metro puede, por momentos y ciertos sujetos, ser un *no-lugar*, es decir, un lugar donde se ve la sobremodernidad, el cúmulo de informa-

ción, de gente y espacios que a veces son difíciles de controlar. Sin embargo, el usuario del metro sabe cómo manejarlos, se mueve a través de ello como se mueven en su memoria los recuerdos de su infancia y de vida. Esto también es así porque el *no-lugar* y el *lugar* no son bipolares, una clasificación exacta de lo que es o no un lugar; puede serlo en los recorridos cotidianos cargados de monotonía, pero se transforma en aquellos donde las personas reconocen su identidad, su pasado como historia que se escapa a la historia estricta de los libros.

Incluso el estudio del metro, que en un principio puede parecer banal, nos muestra la alteridad, nos muestra un yo confrontado, nos hace conscientes de nosotros mismos y por tanto del otro. El otro comienza junto a mí, es la alteridad cercana,⁵ no es aquella representada por el extranjero que se nos muestra como una alteridad lejana, sino ésta que nos brinda el metro, donde los signos de la alteridad inmediatos son numerosos, a menudo provocadores y hasta agresivos. El otro del que nos habla Augé, es el otro del que nos hablaba Fabian (2001), es nuestro contemporáneo, nuestro vecino, nuestro amigo de la escuela, ése que casi empieza donde yo termino, que se presenta en al parecer una misma cultura, sin que nos demos cuenta que en su singularidad muestra toda una cultura que nos es ajena; es aquel que se pinta, se peina y se viste diferente,

⁵ Cercanía trabajada por la rutina y la “atmósfera-metro” que debilita la sorpresa y la incertidumbre (Abilio Vergara, 2004).



no es sólo el otro exótico, ese buen salvaje de Lévi-Strauss que se nos presenta como un desestructurador cognitivo de nuestra realidad social, es a veces el más cercano, e incluso somos nosotros mismos.

Para Augé el fenómeno del metro debe estudiarse y reconocerse como un hecho social total, en el sentido que le da Marcel Mauss y que Lévi-Strauss complica y esclarece al recordar su carácter subjetivo. ¿Por qué es un hecho social total? Esto nos dice el autor, se debe por un lado a su carácter masivo, público y casi obligatorio. Además de ello lo caracteriza como solitario y colectivo, es la colectividad sin el festejo y la soledad sin el aislamiento. Es un hecho social porque se ajusta a las descripciones que hizo de él Marcel Mauss: por un lado es la circunstancia de que es a la vez económico, jurídico, etcétera, en otras palabras, que es irreductible al solo lenguaje de la institución. Su segunda propiedad tiene que ver con su carácter contractual o convencional, que presupone una formulación explícita y una conciencia por lo menos implícita y no totalmente inconsciente de la relación con los otros. Es por ello que es natural que el espacio de los transportes colectivos, como su nombre lo sugiere, sea un espacio contractual en el que cotidianamente se practica la coexistencia de opciones diversas.

En este sentido se emplaza una antropología multitituada, que sigue a su objeto de estudio, recorre el camino que ha seguido el inmigrante legal, o el ilegal, transforma su visión con el otro, adapta su forma de

estudio. El hombre continúa siendo el rector de su discusión, la meta a comprender, pero ahora se vuelca sobre una nueva concepción del otro, de cómo acercarse a él desde la copresencia vital. En palabras de Fabian de cómo comunicarse con el otro ahora que está cada vez más cercano, que nos pisa los talones, que se vuelve uno mismo. Lo más interesante del trabajo de Fabian, es el énfasis que le da al trabajo etnográfico, reconocer la intersubjetividad en nuestros planteamientos y que toda interacción humana se da en una interacción comunicativa. Así, recogiendo postulados de Husserl e incluso de Habermas, el autor da una nueva forma de pensar a la antropología.

Sobre todo es interesante el énfasis que le da a la comunicación, de cómo debemos dejar hablar al otro, pero no sólo eso, sino de compartir, de comunicarnos de entendernos en el trabajo antropológico.

El metro así se nos muestra como un medio, un lugar donde encontrar y dar cuenta del otro. Un lugar antropológico donde podemos dar cuenta de la modernidad, de la tradicionalidad, de la heterogeneidad, pero sobre todo de la práctica antropológica que se extiende en la urbe y parece captarlo todo, pero también se inserta en sus incertidumbres.

BIBLIOGRAFÍA

- Augé, M. *El sentido de los otros*, España, Paidós Básica, 1994.
 ———, *El viajero subterráneo: Un etnólogo en el metro*, Barcelona, Gedisa, 1998.
 ———, *Las formas del olvido*, Barcelona, Gedisa, 1998.
 ———, *Los no lugares. Una antropología de la sobremodernidad*, Barcelona, Gedisa España, 2000.
 Clifford, J. en Geertz, C., *El surgimiento de la antropología posmoderna*, Barcelona, Gedisa, 1991.
 Fabian, J., *Anthropology with an attitude*, California, Stanford University Press, 2001.
 García Canclini, N., *Culturas Híbridas. Estrategias para entrar y salir de la modernidad*, México, Grijalbo, 1989.
 Melucci, Alberto, *Vivencia y convivencia: Teoría social para una era de la convivencia*, Madrid, Trotta, 2001.
 Simmel, G., *Sociología 2. Estudios sobre las formas de Socialización*, Madrid, Alianza Universidad, 1977.
 Vergara, F. A., *Identidades, imaginarios, y símbolos del espacio urbano: Québec, La capitale*, México, ENAH, AIEQ, CCNQ, 2003.