

Este hombre al aceptar como propia toda realidad se volverá tolerante ante otras creaciones de ésta y, sobre todo, recobrará plena libertad al saber que tiene la posibilidad de forjar su realidad de otra manera.

Finalmente, si la "realidad" es una construcción de los hombres, entonces ¿qué realidad es la propia del *constructivismo*? Más que crear o explicar la "realidad", esta corriente pretende decirnos que al tomar conciencia del acto de conocer, deja de existir la separación entre sujeto y objeto, y entre las demás parejas de opuestos,

abriendo el camino a las paradojas que, por su carácter contradictorio, conducen a un conocimiento autónomo y relativizador.

Watzlawick, Paul (compilador), *La realidad inventada. ¿Cómo sabemos lo que creemos saber?*, Colección El mamífero parlante, Gedisa, Barcelona, 1988, 277 p.

EL VIAJERO SUBTERRANEO. UN ETNOLOGO EN EL METRO

Yolanda Mercader Martínez

Esta obra muestra un nuevo enfoque de la antropología urbana. En ella se analiza que el uso del metro no es sólo transportarse de un punto a otro, sino que es el resultado del entrecruzamiento de la memoria colectiva, imágenes subjetivas y estrategias interpersonales.

El metro juega con dos posibilidades: el *metro-símbolo* y el *metro simbólico*. Los productos de la industria humana pueden simbolizar los grandes temas antropológicos: la identidad, la relación, el destino.

El metro en cuanto nos acerca a la humanidad cotidiana, desempeña el papel de un vidrio de aumento y nos invita a medir un fenómeno que, sin él, correríamos el riesgo de ignorar.

La frecuencia en el uso del metro nos enfrenta ciertamente con nuestra historia, y esto en más de un sentido. Nuestros itinerarios de hoy se cruzan con los de ayer, trozos de vida de los que del plano del metro se pasa a la agenda de nuestro corazón. La pluralidad de elementos que definen el yo es una realidad compuesta, transitoria y efímera, producto de herencias y diversas influencias, objeto de estudio de los etnólogos (relativistas o no) que dedican siempre parte de sus estudios a la noción de persona, a su vez absolutamente indispensable para comprender aquellos capítulos que tratan sobre organización social y economía.

Los recorridos en el metro tienen evidentemente una carga histórica, el tren se desliza por nuestra historia a velocidad acelerada, incansable, cual una

lanzadera va y viene en los dos sentidos, une los grandes nombres, los lugares ilustres y los grandes momentos. De manera que tomar el metro sería en cierto modo celebrar el culto a los antepasados. Pero ese culto, si es que lo hay, es inconsciente; muchos nombres de estaciones nada dicen a quienes los leen o los oyen, y aquellos a quienes dicen algo no piensan necesariamente en el objeto cuando pronuncian el nombre. Podría objetarse, entonces, que se trata de un culto muerto: lejos de confrontar a la sociedad de hoy con su pasado y a los individuos que la componen con su historia, los recorridos del metro dispersan por los cuatro puntos cardinales a hombres y mujeres presurosos o fatigados que sueñan con vagones vacíos y andenes desiertos, empujados con la urgencia de su vida cotidiana, y que en el plano que consultan o en las estaciones que se suceden, sólo perciben el discurso más o menos rápido de su propia existencia personal, apreciada en términos de adelanto y de retraso.

Si es cierto que cada uno tiene su propio pasado, no es menos cierto que algunos pueden experimentar el sentimiento de compartir con otros algunos fragmentos de su pasado. Y los recorridos en el metro aseguran dicha complicidad en puntos de referencia estables y combinados con calendarios y plazos regulares.

Cuanto más se aleja el metro del corazón de la ciudad, más se pierde el sentido de la historia. Parece que los nombres de las estaciones subrayan más su origen geográfico que histórico.

Tampoco se debe ignorar que los nombres de las estaciones tienen una naturaleza histórica fundadora y mítica: son nombres sacralizados, que invitan al respeto, aun cuando ignoremos su sentido. Un ejemplo claro de esto es cuando hacen uso del metro viajeros foráneos o extranjeros, que al oír o ver el nombre de una estación, éste les produce un arrobamiento. Estos extranjeros dan cuerpo a nuestra historia; ella existe, puesto que ellos la encuentran en donde los viajeros aborígenes forman parte de la decoración, asignados a desempeñar un papel de testigos de oficio.

Si alguno de estos extranjeros nos pregunta sobre el origen de alguno de esos nombres, contestaríamos al igual que lo haría un viejo aldeano de una pequeña comunidad: no tenemos la menor idea, siempre conocimos los nombres sin haber comprendido nunca que pertenecen a nuestra identidad.

No es pues absolutamente cierto que los viajeros del metro no tengan ocasiones de percibir que comparten con otros algunas referencias históricas o algunos restos del pasado. Sólo que esta experiencia rara vez es colectiva. El metro no es un lugar para la sincronía, a pesar de la regularidad de los horarios: cada cual celebra ahí por su cuenta sus fiestas, cada biografía es singular y el humor de un mismo individuo es bastante variable para una efervescencia colectiva. Pero sobre todo hay que admitir que cotidianamente toman itinerarios que no pueden dejar de tomar, atados a los recuerdos que nacen de la costumbre y a la que a veces subvierten: los individuos gozan, ignorándola, presintiéndola a veces, la historia de los demás y pasan por los caminos marcados por una memoria colectiva trivializada, cuya eficacia sólo se percibe ocasionalmente y a la distancia.

Las regularidades del metro son evidentes y están instituidas. El plano del metro es indispensable para que pueda producirse una eficaz circulación subterránea, y las enunciaciones que dicho plano autoriza se expresan naturalmente en términos impersonales, que subrayan a la vez la generalidad del esquema, el automatismo de su funcionamiento y el carácter repetido de su utilización.

Este lenguaje de guías de cualquier clase es un tanto ritual, toma el tono de generalidad impersonal; no se sabe bien si el "tú" o el "usted" designan aquí una subjetividad singular o una clase de individuos anónimos.

Sobre el telón de fondo del metro, nuestras acrobacias individuales parecen participar así, de manera felizmente apaciguante, de la suerte de todos; de la ley del género humano que resume algunos lugares comunes. El metro simboliza un extraño lugar público, maraña de recorridos, y algunas prohibiciones explícitas que acentúan su carácter colectivo y regulado.

La ley del metro sitúa el recorrido individual en la comodidad de la moral colectiva, y es en este aspecto que dicha ley es ejemplar de lo que se podría llamar la paradoja ritual: siempre vivida individualmente, subjetivamente, sólo los recorridos le dan una realidad individual y, sin embargo, es eminentemente social, la misma para todos. Es la ley que confiere a cada uno ese mínimo de identidad colectiva por el cual se define la comunidad.

Tal vez la etnología pueda ayudarnos a comprender lo que nos es demasiado familiar para que no resulte ajeno, y en el caso presente aclarar la paradoja resumida por nuestra intuición vaga e inmediata: que no hay nada tan individual, tan irremediablemente subjetivo como un trayecto en el metro y que, sin embargo, nada es tan social como semejante trayecto, no sólo porque se desarrolla en nuestro espacio-tiempo sobrecodificado, sino también, y sobre todo, porque la subjetividad que expresa y que lo define, en todo caso forma parte integrante, como las demás, de un hecho social total.

Los trabajos de Marcel Mauss y Claude Lévi-Strauss son la base teórica sobre la que se sustenta el trabajo etnológico sobre el metro.

Así, uno de sus puntos de partida es que toda experiencia social es objeto: "Toda sociedad diferente de la nuestra es objeto, todo grupo de nuestra propia sociedad, pero diferente de aquel al que pertenecemos, es objeto, y hasta todo uso de ese grupo al cual nos adherimos es objeto".

Ahora bien, el viaje en el metro, si se define en general como individual, es simultánea y eminentemente contractual. La índole del transporte puede variar, y por lo tanto, también las formas de la naturaleza del contrato entre formas de apremio y formas más flexibles y liberales.

Se presenta al metro como un espacio en el que convergen ladrones, mendigos, cantantes y comerciantes, y donde éstos tienen un papel de rejuego dentro de un sistema simbólico, provocador, evocador y seductor.

Al etnólogo que está en el metro se le impone la necesidad de aprehender toda individualidad como recapitulación, por sí misma, del todo social, y se le impone la necesidad de aplicar a cada individualidad el proceso ilimitado de objetivación del sujeto. El etnólogo puede, mediante la imaginación y el razonamiento, tomar la medida relativa de todas las objetividades posibles.

Al poner en juego el sistema simbólico del metro, se referirá a la

estancia del etnólogo bajo tierra. Los recorridos en metro dependen del empleo del tiempo de quienes los realizan, porque al cambiar de actividad a ciertas horas, cambian también de lugar. Estos pueden ser de carácter técnico o cambios de papel de la vida profesional a la vida privada. El espectáculo del metro adquiere un carácter novelesco, especialmente en los corredores de empalme que toman los pasajeros cuando cambian de línea, como cambia uno de sistema simbólico y de práctica simbólica al cambiar de vida a horas regulares. A no ser que excepcionalmente algún suceso particular los desvíe de los senderos trillados y de sus líneas habituales.

Así, el metro funciona, o puede ser considerado, como un conjunto de sistemas simbólicos, que muestran ciertos aspectos de la realidad y mantienen entre sí relaciones con otros sistemas simbólicos.

En el metro, cada día, es evidente que hay individuos que realizan su primer recorrido y otros que hacen su último viaje.

Finalmente, el autor propone una metodología, que deberá aplicar el etnólogo urbano. Propone realizar una monografía, que considera como un excelente ejercicio etnográfico. Ante todo habría que esbozar un esquema que indicara el nivel y emplazamiento de cada andén, que señalara la articulación de los corredores de dos manos o de mano única que permiten llegar a cada uno de ellos y pasar de uno a otro, que distinguiera y situara exactamente la entrada principal y las demás entradas, las ventanillas donde se venden los boletos, que apreciara la dificultad de acceso a los diferentes puntos en que se toman los trenes, la longitud de los corredores y las escaleras, y eventualmente la comodidad de las escaleras mecánicas. Este estudio del medio natural, o sea de la morfología física, es un estudio previo e indispensable para quien quiera apreciar más finamente el grado de costumbre de ciertos viajeros, y las diversas dificultades de otros improvisados (extranjeros, ancianos). Y más allá de todo esto, se trata de apreciar la sociología particular de las diferentes líneas, o mejor dicho, de las diferentes combinaciones de líneas: dime a quién escuchas y te diré qué líneas tomas.

El trabajo cualitativo propiamente dicho podría realizarse en dos direcciones. Dentro de la estación misma, debería hacerse un inventario de todos los letreros y anuncios, que por diversos medios procuran atraer y retener la atención del transeúnte en todos los andenes y corredores. Y también podría hacerse una estimación precisa basada en observaciones prolongadas y repetidas del éxito que encuentran dichos anuncios en diversos públicos a los cuales, por lo demás, contribuyen a definir. Finalmente, puede describirse el además amplio de quien pega carteles: es uno de los últimos gestos tradicionales observables en la capital. Cabe presumir que las imágenes del metro son de carácter fijo, a diferencia de las imágenes fugaces de los medios audiovisuales. Este juego de imágenes define el universo que todos frecuentan y comparten.

Pero el etnólogo sabe que no hay un universo social indiferenciado y que los valores, en no mayor medida que las demás cosas, no se comparten igualmente. Su trabajo cualitativo debería explorar una segunda dirección, y en nuestro caso, el conjunto de las direcciones que su estación hace empalmar. Pues la geografía de los barrios no es la de las estaciones, y los barrios más lujosos son a menudo frecuentados por quienes

trabajan, pero no viven allí.

El etnólogo puede también observar en la estación sus alrededores; cómo se instalan los comercios oficiales, así como la sacralización de anuncios y componentes del mundo moderno. Le faltaría aún cambiar de punto de vista, abandonar la estación para seguir como policía, como enamorado, como curioso, etcétera, tratando de reconstruir el itinerario de aquellos a los que observó. Tal vez con mucha paciencia y talento, a fuerza de multiplicar las descripciones, trazar de nuevo los caminos, comprender los modos de conducta, experimentar todas las simpatías y los sentimientos. El etnólogo llegaría a esbozar, en el caso de la modernidad, lo que Oscar Lewis logró describir en el caso de la pobreza:

El retrato frágil pero vivo, más real tal vez que el verdadero, de una cultura, es decir, de todo aquello por lo cual cada uno siente a la vez como los demás y diferente a ellos... pero tan diferente frente a otros no se afirma irrevocablemente solidario de aquellos.

El metro, trabajo, sueño: sólo una ironía perezosa podría tomar esta secuencia como símbolo de la alienación moderna. Lo interesante es en cambio comprender cómo el sentido de la vida individual nace de las coacciones globales que son las de la vida social. Con la diferencia de algunos detalles culturales y algunos ajustes tecnológicos, aproximadamente cada sociedad tiene su metro, impone a cada individuo itinerarios en los cuales aquél experimenta singularmente el sentido de su relación con los demás. Que ese sentido nace de la alienación es algo que la etnología, entre otras disciplinas, ha mostrado desde hace mucho tiempo, y esta verdad es paradójica sólo porque es resistida por cierta idea del individuo, anclada en las evidencias sensibles del cuerpo.

El metro nos ha enseñado que siempre se puede cambiar de línea y de andén y que, si uno no puede escapar de la red, ésta permite, sin embargo, algunos bellos rodeos.

Augé, Marc, *El viajero subterráneo. Un etnólogo en el metro*, Colección El mamífero parlante, Gedisa, Buenos Aires, 1987, 117 p.