



**CENTRO DE INVESTIGACIONES Y ESTUDIOS
SUPERIORES EN ANTROPOLOGÍA SOCIAL**

**USUARIOS DEL METRO EN LA CIUDAD
DE MÉXICO:**

CUERPOS COMPARTIENDO EL ESPACIO

T E S I S

QUE PARA OPTAR AL GRADO DE

MAESTRO EN ANTROPOLOGÍA SOCIAL

P R E S E N T A

LUIS FERNANDO CASTAÑEDA FUENTES

DIRECTORA DE TESIS: DRA. TERESA CARBÓ

MEXICO, D. F. FEBRERO DE 2016

ÍNDICE

AGRADECIMIENTOS	1
INTRODUCCIÓN: EL DESTINO LLEGA EN METRO	3
CAPÍTULO I. LAS METRÓPOLIS: DE LA MOVILIDAD AL APRETUJAMIENTO	13
1. LECTURAS DE LA CIUDAD: PRISA Y MULTITUD EN EL TRANSPORTE PÚBLICO	13
2. ALGUNOS METROS EN EL MUNDO	22
2.1. ASPECTOS HISTÓRICOS	22
2.2. OFERTA CULTURAL	25
2.3. EPISODIOS DRAMÁTICOS	28
3. EL METRO DE LA CIUDAD DE MÉXICO: HISTORIA, CÓDIGOS VISUALES Y FUNCIONAMIENTO	31
CAPÍTULO II. ESTA INVESTIGACIÓN, SUS AUTORES, CONCEPTOS Y PRÁCTICAS	41
1. CURIOSIDAD Y EXTRAÑEZA EN LA FORMACIÓN DEL OBJETO DE ESTUDIO	41
2. ENFOQUE TEÓRICO-CONCEPTUAL	48
2.1. LA CONDUCTA COMO COMUNICACIÓN: ESPACIO, CUERPO Y DISTANCIA	49
2.2. TÉCNICAS CORPORALES, MICRO-EXPRESIONES, MICRO- MOVIMIENTOS, REGLAS DE INTERACCIÓN	55
3. ENFOQUE METODOLÓGICO	62
3.1. RECOPIACIÓN DE LA EVIDENCIA EMPÍRICA	64
3.2. CONSTRUCCIÓN DEL <i>CORPUS</i>	69
4. CAMINANTE NO HAY CAMINO ... SE COMUNICA AL ANDAR. EL METRO DE LA CIUDAD DE MÉXICO COMO ESPACIO MÚLTIPLE	71
CAPÍTULO III. VOLUNTAD O APATÍA COMUNICATIVA: LAS CONDUCTAS EN LOS ESPACIOS	85
1. LAS ESTACIONES Y SUS ASPECTOS FÍSICOS: EXTERIOR E INTERIOR	85

2. LOS COMPORTAMIENTOS EN LAS ESTACIONES	-----	104
2.1. ESTACIÓN VALLE GÓMEZ	-----	105
2.1.1. DIMENSIÓN PROGRESIVA	-----	105
2.1.2. DIMENSIÓN DE ESPERA	-----	108
2.2. ESTACIÓN INDIOS VERDES	-----	116
2.2.1. DIMENSIÓN PROGRESIVA	-----	116
2.2.2. DIMENSIÓN DE ESPERA	-----	122
2.3. DIMENSIÓN CONECTIVA EN LAS ESTACIONES	-----	127
3. LAS SITUACIONES Y ALGUNOS INCIDENTES	-----	128
3.1. HOMBRE ORQUESTA	-----	128
3.2. FAQUIRES ACTUANDO	-----	130
3.3. ENCUENTRO FERROZ	-----	132
3.4. “PORRA AMERICANISTA”	-----	133
3.5. MIRADA SEXISTA	-----	133
3.6. UN ENCUENTRO AMOROSO	-----	134
3.7. “QUÍTATE”	-----	135
3.8. UN COMEDIANTE FRUSTRADO	-----	135
3.9. EL QUE PERSEVERA ALCANZA...	-----	135
3.10. “CABALLEROSIDAD DE UN POLICÍA”	-----	136
3.11. FELICES PASCUAS	-----	137
3.12. “¿NO ESTORBO?”	-----	137
3.13. LA PRÁCTICA HACE AL MAESTRO	-----	138
3.14. UN CHACAL SIN SUERTE	-----	138

CONSIDERACIONES FINALES -----	141
BIBLIOGRAFÍA -----	153
FUENTES ELECTRÓNICAS -----	161
ANEXOS -----	177
FIGURAS -----	177

1. ICONOS DE LOS JUEGOS OLÍMPICOS DE MÉXICO 1968
2. ICONOS DE ESTACIONES DEL METRO DE LA LÍNEA 1, 1966, LANCE WYMAN
3. ALTERNATIVAS AL ÍCONO REPRESENTATIVO DEL METRO, 1966, LANCE WYMAN
4. SEÑALÉTICA PARA LA CENTRAL DE ABASTOS DEL DISTRITO FEDERAL, 1981, LANCE WYMAN
5. INTERVENCIÓN EN EL ÍCONO DE LA ESTACIÓN CENTRO MÉDICO DE LA LÍNEA 3, REDRETRO, 2011
6. ENTRADA DE METRO, CALLE REAL DEL MONTE, DIRECCIÓN POLITÉCNICO
7. CALLE REAL DEL MONTE
8. CIRCUITO INTERIOR Y CALLE NORTE 50
9. CALLE NORTE 50
10. ESCALERAS VISTA EN PICADA
11. LA VIRGEN DE GUADALUPE CUIDA LOS PASOS DE LOS METROUNTES
12. DECENAS DE PERSONAS DE LA TERCERA EDAD SON SUBCONTRATADOS POR LA EMPRESA CLAVER
13. TRABAJADOR DE LA TERCERA EDAD CON DIÁLISIS, LABORANDO PARA CLAVER
14. HOMBRE ORQUESTA LLEGANDO ...

15. HOMBRE ORQUESTA EN PLENA ACTUACIÓN
16. HOMBRE ORQUESTA RECIBIENDO DONATIVO
17. DE REGRESO A LA MONOTONÍA O EL HOMBRE ORQUESTA TERMINA SU ACTUACIÓN
18. ALGUNOS NEGOCIOS EN LAS INMEDIACIONES DE LA ESTACIÓN INDIOS VERDES
19. INDIO VERDE QUE MIRA HACIA SU ESTACIÓN
20. ESTATUAS DE DON QUIJOTE Y SANCHO PANZA EN EL PARQUE DEL MESTIZAJE
21. JÓVENES ESTUDIANTES PASANDO EL RATO EN EL PARQUE DEL MESTIZAJE
22. EL PARADERO DE INDIOS VERDES, VISTA DESDE PUENTE PEATONAL
23. EL METROBÚS EN CAMINO SOBRE INSURGENTES
24. PUENTE PEATONAL Y ABORDAJE DE PEQUEÑA CENTRAL DE AUTOBUSES ADO
25. FILA EN TAQUILLA DE INDIOS VERDES EN LA VÍSPERA DEL AUMENTO DEL PRECIO DEL BOLETO
26. VALLE GÓMEZ: TAQUILLA
27. VALLE GÓMEZ: LLEGADA DEL METRO A ANDENES
28. VALLE GÓMEZ: ANDENES
29. PREPARÁNDOSE PARA EL DÍA SIN PANTALONES EN EL METRO
30. EL ASEDIO DE LAS MIRADAS O CUANDO LA DESATENCIÓN CORTÉS DESAPARECE (DÍA SIN PANTALONES EN EL METRO)
31. ESPERANDO EL METRO SIN PANTALONES
32. VALLE GÓMEZ: INTERIOR DE LA ESTACIÓN
33. INDIOS VERDES: PARADERO

34. INDIOS VERDES: INTERIOR DE LA ESTACIÓN

35. INDIOS VERDES: ANDENES

Mapas 213

1. DELEGACIÓN GUSTAVO A. MADERO Y COLONIAS POR LAS QUE PASA LA LÍNEA 5
2. DELEGACIÓN VENUSTIANO CARRANZA Y COLONIAS POR LAS QUE PASA LA LÍNEA 5
3. ZONA CIRCUNDANTE VALLE GÓMEZ
4. DELEGACIONES Y MUNICIPIOS POR LOS QUE PASA LA LÍNEA 3
5. ZONA CIRCUNDANTE A LA ESTACIÓN INDIOS VERDES

Tablas 219

1. NÚMERO DE USUARIOS EN EL TRIMESTRE OCTUBRE-DICIEMBRE DE 2014
2. ESTACIONES CON MAYOR AFLUENCIA PROMEDIO EN DÍA LABORABLE EN EL TRIMESTRE OCTUBRE-DICIEMBRE DE 2014
3. ESTACIONES CON MENOR AFLUENCIA PROMEDIO EN DÍA LABORABLE EN EL TRIMESTRE OCTUBRE-DICIEMBRE DE 2014

A) VALLE GÓMEZ 222

4. EMPRESAS EN LAS INMEDIACIONES DE LA ESTACIÓN
5. OFERTA EDUCATIVA
6. ALOJAMIENTO
7. ESTABLECIMIENTOS DE VENTA DE COMIDA
8. DIVERSIÓN Y ENTRETENIMIENTO
9. BANCOS
10. SANATORIOS Y TEMPLOS

B) INDIOS VERDES 225

11. EMPRESAS EN LAS INMEDIACIONES DE LA ESTACIÓN

12. OFERTA EDUCATIVA

13. ALOJAMIENTO

14. ESTABLECIMIENTOS DE VENTA DE COMIDA

15. DIVERSIÓN Y ENTRETENIMIENTO

16. SANATORIOS Y TEMPLOS

APÉNDICE METODOLÓGICO ----- 229

1. PEQUEÑO MANUAL DE LENGUAJE NO VERBAL ----- 229

A) EMBLEMAS

B) ILUSTRADORES (BATUTAS, IDEÓGRAFOS, MOVIMIENTOS DEÍCTICOS
MOVIMIENTOS KINÉTICOS)

C) MANIFESTACIONES DE AFECTO

D) ADAPTADORES DEL YO

2. GUÍA DE OBSERVACIÓN CORPORAL PARA INTERACCIONES EN EL METRO -----232

3. GUÍA PARA TOMAR FOTOGRAFÍAS DE MANERA ENCUBIERTA ----- 234

4. ÁRBOL TEÓRICO CONCEPTUAL ----- 235

5. TRABAJO DE CAMPO: CALENDARIO DE ACTIVIDADES ----- 236

6. CONTEO Y DISTRIBUCIÓN DE HORAS EN ESTACIONES ----- 240

A) INDIOS VERDES

B) VALLE GÓMEZ

7. BITÁCORA DE TRÁMITES REALIZADOS EN EL STC ----- 243

AGRADECIMIENTOS

Quiero agradecer a la doctora Teresa Carbó, directora de esta tesis, por el gran apoyo que me demostró cuando este proyecto estaba iniciando, por aceptar dirigirlo, y después por darle orientación, seguimiento y constante interés.

Agradezco profundamente a las doctoras Ángela Giglia, Carmen Icazuriaga y Elsa Rodríguez por todas sus sugerencias y comentarios para mejorar el manuscrito. Y también gracias por las palabras de ánimo y buenos deseos en la culminación de este trabajo.

Gracias a todos los profesores que tuve el placer de conocer durante el posgrado, grandes maestros que nos beneficiaron con sus conocimientos, y que me estimularon para mejorar día a día en mi vida.

De la misma manera agradezco a los profesores de la Línea de Antropología Semiótica por compartir sus conocimientos y por brindarme sus sugerencias y puntos de vista, a veces divergentes del mío, pero que sin duda contribuyeron para que este trabajo llegara a su conclusión. También agradezco a mis compañeros de generación de la maestría, por compartir de manera afectuosa sus conocimientos acerca de sus diversos temas de interés.

Agradezco a CIESAS, por permitirme desarrollarme académicamente en sus maravillosas instalaciones, al doctor Gonzalo Saraví, Coordinador del Posgrado durante mi paso por esta institución, quien con gran disposición me ayudó para conseguir los permisos necesarios para realizar mi investigación en el Metro de la ciudad. Asimismo a Rogelio Reyes, Secretario del Posgrado, quien con singular agrado y preocupación estuvo interesado en nuestro desarrollo académico y nos motivaba para concluir.

Doy gracias a mi familia por el apoyo y confianza recibida durante estos largos años, durante los cuales viví diversos trances personales difíciles; ellos me confortaron y dieron luz para poder encontrar la voluntad para seguir adelante. Muchas gracias.

Igualmente, gracias a mis amigos Ismael Villarreal, Antonio Nieto, Manuel Morales, Gustavo García, José Manuel Chávez, Alexis Zaragoza, por las palabras de aliento, por las muestras de solidaridad, y por compartir sus experiencias conmigo.

Agradezco al Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología (CONACYT), por el apoyo financiero brindado para la realización de este trabajo, sin el cual no hubiera podido llegar al nivel de postgrado.

Por último, quiero agradecer a todas aquellas personas que estuvieron conmigo a lo largo de este camino de silencio, de soledad, dura senda que me permitió ser un poco más observador de la vida cotidiana y aprender de los detalles de las formas de vivir de otras personas.

INTRODUCCIÓN. EL DESTINO LLEGA EN METRO

El metro incide en la vida y el destino de las personas, aunque no parezca evidente de manera inmediata. Pues bien, yo me encontraba en el último proceso para ser admitido o no a la maestría, me hacía falta pasar por un último filtro que era la entrevista. El 5 de junio del año 2013 recibí un correo electrónico de la Coordinación del Posgrado en Antropología Social de CIESAS-D.F., en el que se me informaba que, todavía en papel de candidato, me tenía que presentar a una entrevista el 10 de junio a las 10:40 am en la sede de Juárez 222; el día de mi entrevista tomé provisiones de tiempo para llegar con una media hora de anticipación; pero no contaba con que ese día, la estación del Metro Muzquiz que acostumbro a utilizar porque es la más cercana a mi domicilio, se encontraría fuera de servicio.

Al subir las escaleras para llegar a los torniquetes noté que caminaba mucha gente en dirección a la salida de la estación, lo cual me pareció raro, pues a esa hora: 7:45 de la mañana las personas entran a la estación, no salen en grandes cantidades, como era el caso. Me acerqué a un oficial que se encontraba en los torniquetes para preguntarle qué estaba sucediendo, me contestó que no había servicio porque una mujer se había suicidado en la estación Nezahualcóyotl.¹ El servicio se había interrumpido desde la estación Muzquiz hasta la estación Oceanía en dirección sur.

Me quedé helado, por una parte por el suicidio, y por otra parte porque esto implicaba un serio retraso en mi trayecto hacia mi entrevista. Mis planes habían cambiado, no podía seguir la ruta que siempre seguía hacia el sur de la ciudad. Cuando me dirigía hacia la salida escuché algún comentario de muy mal gusto que decía algo como: “lo hubiera hecho en otro lado...”. Sólo moví la cabeza como señal de descontento.

¹ “Una mujer se avienta a las vías del Metro Nezahualcóyotl”, en: *Excelsior*, Sección Comunidad, 10 de junio de 2013 [Consultado el 24/3/15] Disponible en: <http://www.excelsior.com.mx/comunidad/2013/06/10/903336#imagen-3>

Me encontraba afuera de la estación con la intención de usar un transporte colectivo: microbús, camión o combi que circulaban por la Avenida Central, avenida lateral de la línea "B" del Metro, pero había tanta gente esperando que no había forma de subir a alguno; sin embargo, muchos usuarios arriesgaban sus vidas al ir colgados de las puertas de los camiones; llegar cuanto antes al trabajo era más importante pues posiblemente les descontarían el sueldo del día de no hacerlo; o hasta podrían perder su empleo por ser la tercera o cuarta vez que llegaran tarde.

Estuve esperando aproximadamente 15 minutos para abordar pero no lo logré. Ya se me hacía tarde, mi angustia se incrementó, estaba a punto de perder la oportunidad de entrar a la maestría, pero lo más terrible era que no sería por un mal desempeño en mis pruebas, sino porque el transporte público se había retrasado a causa de una lamentable situación como lo fue la pérdida de una vida humana.

Caminé entre las calles para tomar un taxi porque todos los que circulaban por la Avenida Central iban ocupados. Le pedí al taxista que me alejara de la congestión y que me llevara hacia la estación Deportivo 18 de Marzo, lo cual implicaba que me alejaba y que recorriera una distancia mayor hasta mi destino. Al llegar a la estación ingresé en un convoy que me llevó hasta la estación Universidad; al salir de la terminal busqué un sitio de taxis, el cual, como era regular, tenía una fila larga de personas que esperaban el servicio; me formé y esperé mi turno.

Una vez dentro del taxi le dije al conductor que me llevara a la calle de Juárez en el Centro de Tlalpan lo más rápido posible. Llegué a CIESAS retrasado, pero amablemente las profesoras que me entrevistaron me estaban esperando, les comenté lo que me había sucedido, y comprendieron. Realicé mi entrevista con éxito. El Metro me retrasó pero también me permitió alcanzar mi meta, y seguir con mi proyecto de vida, de no haber sido así, tal vez en este momento no estaría escribiendo esta tesis.

Mi experiencia vivida en el Metro se ha conformado por varias etapas: como usuario regular, como estudiante, como trabajador y como investigador. Debido a que no tengo auto, he hecho uso del transporte colectivo casi toda mi vida, conozco microbuses, combis, camiones, autobuses, Metro, Metrobús, Mexibus, Tren Ligerero, Tren Suburbano, Trolebúses, Taxis, Bici-taxis, trajineras; creo estar seguro de haberme subido casi a todas las variedades de transporte que ofrece esta ciudad.

En mi etapa de estudiante recuerdo que tenía que hacer malabares para abordar el vagón, incluso hoy en día me resulta difícil subir cargando mochila. Me tenía que levantar muy temprano porque mi viaje implicaba un trayecto de aproximadamente hora y media cuando estudiaba la licenciatura en la ENAH; viajar por las mañanas es enfrentarse a lugares donde inevitablemente uno es devorado por la muchedumbre. A veces tenía que terminar de leer la lectura para la clase del día, o iba haciendo protocolos de lectura, con la tremenda dificultad que implica escribir en movimiento oscilatorio constante. Uno se acostumbra y hasta se vuelve bueno en esas circunstancias. El viaje lo amenizaba con algo de música en mi iPod, pero si no tenía cuidado, hasta los audífonos andaba perdiendo, cuando me empujaban los que querían descender. Te llegan a jalar los audífonos, se te caen, o sencillamente los pisan.

Cuando el Metro avanzaba lentamente ya tenía en mente que no llegaría al inicio de la clase, y que tendría que esperar hasta el receso para poder incorporarme. Faltar era impensable, un viaje tan largo para no entrar a clase y regresar no era posible. Cuando íbamos a una fiesta en la universidad sabía que tenía que calcular la hora de mi regreso para poder alcanzar el Metro a mi casa. Tampoco se me podían pasar las copas porque el camino de regreso era insufrible. Es más, me tenía que asegurar pasar al baño antes de emprender mi viaje de ida o regreso porque no había forma de encontrar baños públicos en las estaciones de mi trayecto; de no hacerlo así tendría que salirme de la estación y buscar en los alrededores algún sanitario.

He estado expuesto a golpes, y gritos por defender mi espacio, por defenderme de los pisotones o codazos, una vez terminé con la nariz sangrando por defender a mi madre de un tipo que la había empujado para ganar un asiento. Me he quedado dormido, víctima del cansancio (el viaje en el Metro cansa el cuerpo) y me he pasado de la estación en la que me tenía que bajar.

En mi etapa como trabajador el tiempo se volvió tan importante en mi vida, no paraba de mirar el reloj, mi nivel de angustia se incrementaba por los retrasos del Metro y por los descuentos que implicaba que yo llegara tarde a trabajar. Buscaba los lugares donde los empujones no eran tan violentos y el aplastamiento no era tan constante; por ejemplo en medio del vagón, o recargado sobre la puerta que no abría, o también me recargaba sobre la pequeña puerta que tienen todos los vagones en sus extremos. Era un alivio encontrar un sitio allí, pero no siempre era así.

En días lluviosos los trenes suelen retrasarse, por lo cual tenía que salir de mi casa antes de lo que acostumbraba; usar ropa adecuada, e incluso conseguir un pequeño paraguas que podía traer en mi mano o guardado en mi mochila. Nunca pasó por mi mente cargar un paraguas de tamaño estándar pues sabía que representaría un estorbo para mí y otros en el vagón.

En días calurosos no podía salir de la casa sin antes usar desodorante; cualquiera que haya estado en un vagón del Metro con el calor de la primavera, apretujado, comprenderá a lo que me refiero. Los olores que se perciben son increíbles.

Cuando comencé a trabajar en una Casa de Cultura del Centro Histórico, ahora conocida como Casa Mesones, comprendí lo que se vive en el Metro a las seis de la tarde, hora en que salen muchos de trabajar, cargando el fastidio del día, con ganas de llegar cuanto antes a casa a descansar, y tener que sufrir el amontonamiento una vez más, ahora de vuelta a nuestros hogares; sin duda me encontraría entre la turba nerviosa que ansiaba llegar a sus casas tan rápido como pudieran.

En otro trabajó que aproveché, gracias a mis competencias adquiridas en una escuela de inglés, acostumbraba a llevar comida pero dejé de hacerlo pues ésta llegaba chorreada o aplastada con tanto ajetreo y empujón en los vagones. Llegué a tal punto de cargar solamente con mi chamarra, dejando así mis manos libres, lo cual me permitió 'moverme', por decirlo de alguna manera, con más libertad. Lo que implicó que tenía la posibilidad de entrar hasta en el vagón más lleno que estuviera disponible en el momento, porque no traía cosa alguna que me estorbara; gané en efectividad al abordar los trenes pero perdí el sabor casero de mi comida.

En ese empleo, en el que atendía llamadas de personas extranjeras que querían enviar dinero por medio de la compañía Western Union dentro de Estados Unidos, me mantenía conversando con ellos (en inglés por supuesto) ocho horas al día; lo curioso era que hablaba con desconocidos pero no podía entablar conversación con mis compañeros de trabajo, los cuales los tenía frente a frente, cara a cara, esto también por la excesiva cantidad de trabajo que teníamos. El punto es que, a partir de este suceso, me percaté del terrible aislamiento al que estamos expuestos los individuos y las multitudes en las metrópolis. A la hora de la comida todos comíamos solos, las mesas cuadradas dejaban tres asientos disponibles y un solo comensal. Fue tan extraño compartir un mismo tiempo, la hora de la comida, entre extraños en presencia física inmediata, pero siendo incapaces, la mayoría de las veces, de entablar una conversación con el vecino. Cada quien estaba en su asunto.

Y esto es lo que percibo en el Metro, que cada viaje lo sufrimos corporalmente en proximidad física inminente con extraños; respirando sus perfumes; oyendo las canciones de alguna lista de reproducción en un teléfono celular; entretenidos al ver cómo juega un usuario Candy Crush en su celular; nos enteramos de las noticias al leer de manera rápida las páginas del periódico de un señor que cambia abruptamente la página cuando no has terminado de leer la nota. Nos enteramos de la novela que está leyendo el usuario que tiene oportunidad de sacar su libro y leerlo entre estaciones. Hasta se nos despierta el apetito al ver y oler la comida de alguien que está sentado junto a la ventana.

Hay una perceptible indiferencia que aumenta a medida que aumenta la masa urbana; hay ocasiones en que la atención al otro es absoluta; cuando da lugar a muestras de civilidad y solidaridad entre usuarios. Como una vez que iba en el Metro por la mañana en la línea “B”, y en la estación Nezahualcóyotl, que es una estación en la que entra muchísima gente, el joven que se encontraba a mi lado, de pronto se desvaneció hacia mi costado y lo traté de incorporar pero éste estaba desmayado, lo queríamos sacar del vagón para que tuviera más comodidad, pero había tanta gente que uno solo no podía hacerlo, algunos usuarios me ayudaron y de mano en mano pasamos al joven hasta acercarlo a la puerta, un usuario se bajó del vagón, perdiendo así su lugar, y esperó en el andén hasta que llegó un policía para auxiliar. El tren cerró las puertas y partió. Sin duda, el destino viaja también en el Metro.

Como usuario frecuente del Metro estoy interesado en las formas en que los individuos en situaciones comunicativas diversas, así como en lugares distintos, intercambian información, explícita e implícita, mediada (la mayor parte) por el uso del cuerpo. A partir de actos de orden corporal, de las expresiones que los individuos dan y que también emanan de ellos (Goffman, 1959:14).

Por medio de la observación y el registro del uso del cuerpo, y de las conductas habituales de los usuarios en diferentes horarios y circunstancias, busco entender las maneras en las que ellos se comunican. Parto de algunas preguntas con las que inicio esta investigación: ¿qué hacen los usuarios al compartir un espacio reducido?, ¿cómo responden al contacto físico con extraños?, ¿qué estrategias utilizan para preservar su espacio privado?, ¿cómo comunican su enfado y fastidio o su tranquilidad y amabilidad a los otros?, ¿existen o no códigos ocultos para comportarse en el espacio del Metro?

Busco comprender la forma en que la proxémica modifica la forma en la que nos movemos en el espacio, a partir del uso de estrategias para encoger el cuerpo. Y discernir esas fronteras imprecisas entre el comportamiento público y privado, como cuando un beso en el vagón, se convierte, lo reconozcan los enamorados o no, en un acto de abolición de lo íntimo como lo dice Monsiváis (2011:10); así como conseguir un asiento es un deporte de alto riesgo en horas pico, y tirarse en el piso con las piernas

estiradas es motivo de consternación, pero no así que se besen, incluso un manoseo entre novios, dentro del vagón, como lo señala Mejía Madrid (2011:66).

Con la información obtenida, pretendo destacar y develar el orden social (Goffman, 1991:174-175), y los códigos de urbanidad (Duhau y Giglia, 2008:32-33) que respaldan toda interacción cara a cara. Describir los conocimientos puestos en práctica y los comportamientos adaptativos acerca de las reglas no escritas que guían las prácticas sociales en el Metro de la ciudad. Así como esclarecer esas reglas que rigen el orden social en los diferentes lugares, y los códigos de comportamiento que se manifiestan cuando se comparte el espacio público y privado.

Lo anterior se encuentra en estrecha relación con la comunicación social, o la cultura vista como una forma de comunicación (Hall, 1959; Watzlawick y otros, 1967; Hodge y Kress, 1988), donde el STC forma parte de una red amplia de significados que le dan sentidos a las prácticas de interacción social. Considero que el pensar el Metro es un circuito, siguiendo a Bateson (1970:464-465) que se conforma por varios niveles espaciales interconectados, donde analizo los cambios y las diferencias en las maneras de interactuar cotidianamente con el otro anónimo y cercano.

Me propongo observar los cuerpos y sus comportamientos en el espacio en diferentes grados de aglomeración corporal, angustia y tranquilidad corpórea, al hacer observación participante en dos estaciones del Metro. Busco conocer y describir las diferentes formas de conducta que los usuarios manifiestan en espacios determinados como: escaleras, taquillas, torniquetes, pasillos, andenes y vagones dentro de las estaciones del Metro. Por una parte, describir los tipos de interacción comunicativa que expresan los usuarios con sus cuerpos y sus usos; es decir, la lectura del lenguaje no verbal en situaciones de co-presencia masiva, escasez de espacio disponible y congestión frecuente. Y por otra parte revelar en qué situaciones predomina el uso de la palabra en las interacciones.

Atenderé la incidencia que tiene el aumento del número de usuarios en el cambio/variación de las conductas expresivas que estos muestran en relación con la apropiación del espacio en el Metro. Asimismo, analizaré la adaptación del individuo al entorno, ya que éste puede o no influir en los actos corporales comunicativos de los individuos y en sus distintas conductas en relación a otros usuarios.

De igual manera, describiré las posibles coreografías que el espacio arquitectónico revela a través de sus diseños, formas y barreras que hacen conducir al usuario por un camino esperado. Y los cálculos que hacen los usuarios al caminar para no tropezar, chocar, detenerse, ir más lento, o más rápido; pues considero que las formas de caminar comunican: sosiego, prisa, desatención, despreocupación, seguridad, inseguridad; caminar solos o en compañía, con las manos ocupadas con diversos artículos tiene alguna incidencia en el uso que hacen los usuarios de sus espacio circundante.

Además, analizaré las posturas corporales, las maneras de pararse, la colocación de los hombros, brazos, tronco, piernas y pies, las formas de caminar (la velocidad, el pausado), el contacto visual-ocular que se establece, o no, interpersonalmente en las relaciones cara a cara. Observaré las distancias corporales que se despliegan en público y en el grado de apretura corporal en horas pico y no pico; las distancias que se mantienen en la fila de las taquillas, en los torniquetes, al esperar el tren en el andén y también dentro del vagón.

Describiré el ritmo del caminar, las pausas y altos totales o parciales en los usuarios; quienes caminan más rápido o más lento: usuarios solitarios y en grupos, hombres, mujeres, niños, ancianos, y las distancias que establecen en la interacción entre ellos y otros usuarios.

Esta investigación pretende mostrar las condiciones, movilidad, confort y urbanidad que los usuarios comparten en el Metro de la Ciudad de México. A partir del análisis de las situaciones sociales en que se presentan las interacciones, como una suerte de, si se

me permite el término, micro-antropología de las interacciones y la conducta expresiva en los espacios urbanos. Además, obtener información precisa y especializada sobre la producción y reproducción de significados o semiosis mediada por el cuerpo en situaciones sociales específicas.

Este trabajo es un aporte desde el campo de la Etnología que busca contribuir con el estudio de los fenómenos de la vida cotidiana, y su relación con la comunicación e interacción interpersonal en la ciudad. A partir de una voluntad por conocer la otredad desde lo similar, lo cercano, lo cotidiano; lo que requiere dejarme extrañar por las prácticas habituales; por ejemplo, viajar en el transporte público.

Hablar de la otredad en la ciudad desde la Etnología resulta de un esfuerzo por indagar y explicar conductas manifestadas por los individuos en los intercambios comunicativos, semióticos, incesantes, que se rigen por ciertas reglas de orden social que permanecen ocultas o que se sobrentienden.

La investigación aquí plasmada ofrece un panorama detallado, con base en la técnica antropológica de la observación participante y la observación directa de los intercambios semiótico-comunicativos que se presentan en dos estaciones del Sistema de Transporte Colectivo Metro de la Ciudad de México.

Considero que este trabajo incide en temas de planeación urbana, movilidad en el transporte público, y reglas sociales de interacción con los otros en espacios reducidos donde el nivel de privacidad y confort son variables en todo momento. Tal como lo señaló Hall (1959:45) me intereso en subrayar no aquello de lo que la gente habla, sino lo que hace y las reglas ocultas que gobiernan sus acciones.

Este trabajo se compone de tres capítulos y las consideraciones finales. En el primer capítulo abordé el tema de la vida urbana en las metrópolis, las problemáticas que se presentaron relacionadas con la congestión y la demanda de medios de transportes, así como una distinción entre lo urbano y la ciudad.

En el segundo capítulo planteo la construcción de mi objeto de investigación a partir de la curiosidad y extrañeza como herramientas indispensables para comenzar a cuestionar la realidad. También presento los autores y conceptos inspiradores que permitieron realizar un anclaje sólido a esta investigación.

El tercer capítulo es el capítulo central, donde presento las diferentes conductas transitorias y regulares en las diferentes dimensiones espaciales de mi caso de estudio: estación Indios Verdes y estación Valle Gómez.

En las consideraciones finales señalo algunas conductas generales que se presentan en cualquier estación del Metro y las conductas particulares en mi caso de estudio, con el propósito de poder entender una forma de vida metropolitana que se desarrolla cuando se viaja en el Metro.

Por último presento la bibliografía, hemerografía, además de los anexos de esta investigación, los cuales ofrecen información complementaria como las fotos de las inmediaciones de las estaciones, que permiten apreciar el panorama urbano, algunos croquis y mapas de las estaciones, e información secundaria y numérica que destaca la las líneas y estaciones con más y menos afluencia del STC.

El apéndice metodológico que se encuentra al final de este trabajo tiene su importancia para la recolección de la evidencia empírica, ya que me sirvió de guía para este proceso; los apéndices son herramientas metodológicas valiosas que me sirvieron para guiar y desarrollar mi investigación, y considero también que pueden servir al lector para comprender la preparación y el recorrido que sigue esta investigación.

CAPÍTULO I. LAS METRÓPOLIS: DE LA MOVILIDAD AL APRETIJAMIENTO

Al bajar a los andenes escuché esta cantaleta:
-al mirar llegar los trenes no se aviente para entrar,
si en diecisiete segundos no ha podido ni se meta,
ni se baje la banqueta que se puede rostizar...
Chava Flores, (1980), "Voy en el Metro".

1. LECTURAS DE LA CIUDAD: PRISA Y MULTITUD EN EL TRANSPORTE PÚBLICO

George Simmel fue uno de grandes pensadores que inauguraron el campo de estudio de lo urbano como forma de vida. Desde su natal Berlín, a finales del siglo XIX y principios de siglo XX, manifestó su interés en el proceso de urbanización de la ciudad y las enormes consecuencias que esto propició en la personalidad y las conductas de los urbanitas (Simmel, 1977:1)

El individuo fue devorado por las masas, ya no se hablaba de las propiedades y modos de comportamientos individuales, sino de las conductas regulares compartidas con otros individuos. Se formaba así una masa de carácter uniforme; sin embargo, la masa no era la suma de las individualidades de sus participantes, sino de aquellas partes del carácter de cada uno en las que coincide con las demás (Simmel, 2003:66-68).

Cuando las masas comparten un mismo espacio, se presenta algo que Simmel llama "la nerviosidad colectiva"; es decir, una exaltación y agitación de tipo nervioso, donde se comparte un sentimiento colectivo, que apenas se mostraría en un miembro suyo en particular. Un ejemplo de este comportamiento de inquietud, intranquilidad y desasosiego en el mundo animal, lo observamos en los rebaños, donde se ha observado que el más silencioso movimiento de alas, el más leve salto de uno solo se convierte a menudo en un ataque de pánico de todo el rebaño. (Simmel, 2003:70-71).

Por lo que, siguiendo a Simmel (2003; 1977), las metrópolis moldean la personalidad de los individuos y propician estímulos de carácter nervioso, donde las relaciones sociales se caracterizan por ser "intelectualistas", calculadas, anónimas, indiferentes,

desvinculadas emocionalmente de los demás individuos, donde la mayoría de las veces sus relaciones sociales son casuales, tal es así que se percibe frialdad en el trato humano. En oposición a la vida rural, donde el ritmo de vida fluye de manera tranquila y homogénea, donde las relaciones sociales se caracterizan por ser de carácter emocional y anclado, donde se percibe más intimidad en el trato entre individuos y cierta calidez y reconocimiento hacia el otro.

Es por esto que el hombre metropolitano desarrolló una “especie de órgano protector que lo protege contra aquellas corrientes y discrepancias de su medio que amenaza con desubicarlo”, y también desarrolló un estado de alerta consciente que permitiría preservar la vida subjetiva del poder avasallador de la vida urbana (1977:2).

Más adelante, el mismo autor señala que parece que no hay fenómeno más incondicionalmente exclusivo de la metrópoli como la actitud *blasée*, una actitud displicente, apática, de indiferencia e insensibilidad ante la diferencia de las cosas. Frente a las múltiples impresiones a las que el individuo está expuesto, impresiones que destrozan los nervios, de constante excitación. Lo que sucede es que el individuo transforma esa excitación en su opuesto y desemboca en el hastío peculiar de la actitud *blasée* (Simmel, 1977:4-5).

Años más tarde, Erving Goffman (1966:83-88) propondrá su concepto *civil inattention* (desatención cortés, o también traducida como atención desatenta) que abreva de la definición que Simmel propuso sobre la actitud *blasée* en la metrópoli. Y nos permite dar cuenta de la conservación de la subjetividad del individuo por una parte, y por la otra como una forma de socialización disociada (Simmel, 1977:6).

Es de destacar el aporte de Simmel al campo de la sociología urbana y de su pionero enfoque micro-sociológico, con el que “inaugura la atención por lo fugaz, por lo inestable, por la velocidad, por lo efímero y lo superficial como elementos específicos de la sociedad urbana” (Marrero, 2008:75-77). Además, por medio de su discípulo Robert Ezra Park, se estableció una conexión estrecha entre Simmel y la Escuela de

Chicago, particularmente con el trabajo de Louis Wirth, *The Ghetto* (1928), insistiendo en los efectos que la urbanización ejercía sobre la composición social de los barrios (Mora, 2011:53); lo que propició en posteriores trabajos, la relación entre las formas sociales y la dimensión espacial, bajo la rúbrica de ecología humana (Homobono, 2000:16-17).

Si seguimos el mapa de autores, podemos señalar la conexión que “la Escuela de Chicago consagró a lo inestable y periférico, a las relaciones y los procesos”, que fue recogida y desarrollada posteriormente por la Escuela de Manchester, en sus múltiples trabajos sobre África Central, a partir de un interés por las situaciones sociales, el cambio, la adaptación y el conflicto. Entre los autores destacan Max Gluckman, Clyde Mitchell y A. L. Epstein (Marrero, 2008:78).

Así como encontramos las perspectivas de la Escuela de Chicago y la Escuela de Manchester que pueden considerarse como tradiciones centrales en el ámbito de los estudios de las ciudades y de lo urbano, que han reflexionado sobre la alteridad, sobre los procesos de urbanización, migración y descolonización en África. Aquí podemos incluir a la etnología urbana francesa preocupada por la alteridad del inmigrante africano y ultramarino, así como por las culturas urbanas autóctonas. También existen otras perspectivas que pueden considerarse como periféricas, las cuales han reflexionado sobre el estudio la identidad, la alteridad interna, de las minorías étnicas, del ‘nosotros’, tal es el caso de la tradición italiana. Sus principales áreas temáticas han sido: culturas juveniles, populares y obreras, en conexión con la literatura, el cine y la historia oral. Amalia Signorelli es una representante de esta tradición italiana (Homobono, 2000:25)

Con base en Goffman (1963, 1959, 1971), Augé (1992) y Piccini (1996), lo urbano se relaciona con el distanciamiento, con la desolación, con el disfraz, con la frialdad en las relaciones sociales, con la inestabilidad, es un lugar sin límites aparentes ni definitivos donde la forma de vida que la integra se caracteriza por una intensa ansiedad en sus actividades cotidianas. Donde los vínculos son laxos y no forzosos, los intercambios

son, en gran medida, no programados, la incertidumbre domina los encuentros e interacciones inminentes, las informaciones pueden ser obtenidas por casualidad, y donde las relaciones sociales se producen mayormente entre desconocidos o conocidos de vista. Asimismo, se puede decir que las relaciones sociales en la urbanidad se siguen elaborando y reelaborando constantemente a partir de negociaciones entre las situaciones sociales, las prácticas humanas y el espacio social.

De tal manera que, la ciudad como espacio donde se presenta el modo de vida urbano, se fragmenta en innumerables puntos como señala Piccini (1997), apenas sostenidos por trazados que le dan al paisaje una idea de continuidad y movimiento. Más adelante, la misma autora nos sugiere que los ejes viales, diseñados como rutas veloces para el tránsito rápido, representan la metáfora más expresiva de la circulación de la energía urbana (1969:30). Este tránsito urbano lo entiende la autora como un “sistema operatorio que se desarrolla en todos los lugares, en las ciudades y en el campo, en los pueblos y en los barrios” (1969:26). Sin embargo, este sistema operatorio es discontinuo en la práctica; es decir, “la única ciudad realmente existente como espacio urbano continuo es la que aparece en los mapas de tránsito de la Guía Roji” (1969:30).

De algún modo el espacio urbano se ha convertido en eso, siguiendo a Piccini (1997:30) lugar de tránsito y pasaje de un lado a otro, se trata de llegar, no de detenerse; de circular y no de merodear o ambular. No hay comportamientos de vacilación. Los transeúntes saben a dónde llegar y cómo hacerlo, por medio de un arte que sería el del desplazamiento.

Sobre la distinción entre lo urbano y la ciudad, nos remontamos a los maestros pioneros. Simmel en su ensayo “Las grandes urbes y la vida del espíritu”, nos señalaba una distinción apenas clara entre la ciudad y lo urbano: “las grandes ciudades son auténticos escenarios [...]; la esencia más significativa de la gran ciudad reside en este tamaño funcional más allá de sus fronteras físicas”; mientras que lo urbano sería “el acrecentamiento de la vida nerviosa que tiene su origen en el rápido e ininterrumpido intercambio de impresiones internas y externas” (Simmel, 1986:247-260)

Otra definición clásica es la de Louis Wirth (1938)² de la Escuela de Chicago, en la que introduce una distinción entre la ciudad como asentamiento, y el urbanismo como modo de vida (Marrero, 2008:76). Con base en estas dos definiciones entendemos que la ciudad es una composición espacial, mientras que lo urbano es una forma de vida.

Manuel Delgado (1999), en tiempos más recientes, señala esta diferencia entre la ciudad y lo urbano, señalando que la ciudad no es lo urbano; la ciudad es una composición espacial que es definida por la alta densidad en su población, por el asentamiento de construcciones estables, y por congregación de humanos heterogéneos, extraños entre sí. Lo urbano es en cambio un estilo de vida marcado por la proliferación de urdimbres relacionales deslocalizadas y precarias (Delgado, 1999:23-24).

Una forma de leer la ciudad sería, como dice Piccini (1997:31), a partir del intervalo existente entre los lugares de trabajo, la colonia donde se radica y algunos escasos lugares públicos de esparcimiento; el resto son prolongaciones o extensiones, por lo general conocidas de oídas o por la televisión. Es así como el transeúnte conoce la ciudad, a través de la circulación y el movimiento.

En las ciudades no queda tiempo ni energía para planear un viaje por su urdimbre al estilo del *flaneur* de Benjamin y Baudelaire; personaje que se entrega a la contemplación de la ciudad, embriagado por sus formas, deja de percibirse por instantes como parte de la multitud; es un topógrafo urbano dispuesto al ocio que busca descifrar la ciudad en todos sus aspectos.³ El urbanita no puede detenerse a contemplar, vive en la angustia de llegar a tiempo a su destino, mientras observa lo

² Wirth, Louis [1938] "Urbanism as a Way of Life", *American Journal of Sociology*, XLIV (1)

³ "Tentativas Baudelaire II: El flâneur y el dandy", en: *La Periódica Revisión Dominical*, 25 de marzo de 2009 [Consultado el 4/6/15] Disponible en: <https://laperiodicarevisiondominical.wordpress.com/2009/03/25/tentativas-baudelaire-ii-el-flaneur-y-el-dandy/>

móvil, lo efímero y fragmentario en sus trayectos de un sitio a otro. Busca un lugar propio detrás de sus pasos que abandonan los no-lugares (Augé, 2000).

La ciudad es un lugar para los no-lugares, esos espacios que carecen de identidad, que no tienen vinculación histórica ni relacional (Augé, 2000:83), lo más importante que sucede en esos no-lugares es la sensación de soledad, donde el individualismo se presenta en masas (Amendola, 1997:91). Pues vivimos en una sociedad de multitudes comprimidas donde los no-lugares se vuelven temporalmente acogedores: las plazas, parques, cines, restaurantes, conciertos, eventos culturales, sistemas de transporte. La ciudad se compone entre otras cosas por espacios de anonimato donde se comparte una cordialidad colectiva y superficial.

Habitar la metrópoli apunta por lo tanto al conjunto de prácticas y representaciones que hacen posible y articulan la presencia (más o menos estable, efímera, o móvil) de los sujetos en el espacio urbano y de allí su relación con otros sujetos (Duhau y Giglia, 2008:24).

Las imágenes de las ciudades han sido construidas a partir de novelas, viajes, poetas, encuentros amorosos, películas, anti-lenguajes, etcétera. En el caso de la Ciudad de México, el poeta Efraín Huerta publicó en *Los hombres del Alba* (1944) dos poemas acerca de la ciudad titulados: Declaración de amor y Declaración de odio. El Metro como parte de la ciudad, de una ciudad “negra o colérica o mansa o cruel, o fastidiosa nada más: sencillamente tibia”, como señala Efraín Huerta;⁴ el Metro es vida en las entrañas de esta ciudad.

También Jack Kerouac, escritor y poeta Beat, en su novela *Tristessa* (1960) narra su historia de amor con Esperanza, una prostituta de la Ciudad de México, Kerouac que estaba sumido en la desolación y la tristeza encuentra esperanza en esta ciudad, a Esperanza compartida.

⁴ Huerta, Efraín, “Declaración de odio”, en: ----- *Los hombres del alba*, Géminis, México, 1944.

En la estación del Metro Balderas dice la letra de una de las canciones más famosas de “Rockdrigo” González; “Metro Balderas”,⁵ que forma parte del álbum *Hurbanistorias* de 1983. El cantante toma un convoy, y le dice al operador: “sáquese de aquí señor operador; esto es un secuestro y yo manejo el convoy”, y continúa diciendo: “hace cuatro años que a mi novia perdí en esas muchedumbres que se forman aquí [...] una bola de gente se la llevó”.

La letra narra un episodio irónico, pero que sucede en el Metro de la Ciudad de México, el de la pérdida de un ser amado, en este caso la novia; cuatro años lleva buscándola en andenes y pasillos sin poder encontrarla. La canción permite apreciar el grado de angustia que se puede vivir cuando por ejemplo, un usuario en compañía de seres queridos extravía a un pequeño niño.

En los pasillos de la estación se yergue una impresionante escultura del cantautor que parece cantar a las multitudes que se forman allí, a todas horas. Y les recuerda que “en la estación del Metro Balderas, allí dejé embarrado mi corazón”.

La ciudad permite los encuentros de las multitudes que entran en contacto, en choque, encuentros furtivos e instantáneos de los que salen indemnes. Multitudes en anonimato que se vuelven recurrentes, y que se vuelve escenario donde la soledad desolada se percibe en las inmensas masas anónimas, los ciudadanos, habitantes que entran en contacto y se encuentran literalmente en aprietos.

Al hacer referencia a las ciudades tenemos que tener en cuenta que se trata de analizar procesos en los que intervienen seres humanos que se comportan de distintas maneras en espacios, territorios, lugares y, que a su vez, estos espacios se conforman por múltiples significados. Es decir, como dice Coronado (2007:41) se busca analizar las funciones y usos sociales de los comportamientos humanos que conforman una red

⁵ “Letra Metro Balderas”, en: *Musica.com*, sin fecha, [Consultado el 22/3/15] Disponible en: <http://www.musica.com/letras.asp?letra=948957>

ilimitada por eventos que a su vez semejan redes en las que todos los nudos se encuentran interconectados, es decir, sistemas de significado que se insertan en la urdimbre de la vida cotidiana formados por unidades de diferente tamaño que establecen vínculos con otras unidades.

La migración ha permitido la incorporación de culturas distintas que conviven en los conjuntos urbanos de las ciudades de todo el mundo. La movilidad de los habitantes de las ciudades a través de ella, ha sido un asunto de central importancia para las autoridades de las grandes urbes. La movilidad física advirtió relevancia, con la población migrante cada vez más numerosa, se precisaba encontrar medios de transporte que acercaran a los trabajadores a sus lugares de trabajo. Con el cambio y la sustitución del vapor y gas por el petróleo y de la electricidad como fuente principal de energía, a principios del siglo XX, el sistema de comunicaciones terrestres, marítimas y aéreas cambió profundamente. La bicicleta fue uno de los primeros medios de transporte utilizados para acortar las distancias y tiempos entre casa y lugar de trabajo. En los países asiáticos, las bicicletas-coche, sustituyeron a los coches que eran arrastrados por hombres. También se utilizaron vehículos que eran propulsados por vapor, gas, y electricidad, trenes, y autos.

Por una parte, los trenes se constituyeron como un medio de transporte que permitió transportar grandes cantidades de personas y también de mercancías por las vías de comunicación construidas en ese entonces. Por otra parte, los automóviles de gasolina se hicieron más eficaces y seguros. Se fabricaron además, camiones y autobuses para el público y para la administración pública como el ejército.

En consecuencia, el transporte público y privado presentó serias problemáticas de movilidad espacial. Ya había demasiados transportes que generaron congestión vial, que a su vez no cubrían las necesidades de traslado diario de la mayoría de los habitantes.

El ferrocarril, debido a sus grandes dimensiones no podía circular por los centros de las grandes ciudades, porque sus calles eran pequeñas y por la continua construcción de edificios para vivienda, por lo que éste se mantuvo en la periferia. Problemáticas como estas permitieron pensar en una alternativa de transporte para el desplazamiento masivo por toda la ciudad.

La idea de construir un medio de transporte que conectara las periferias de las ciudades con sus respectivos centros fue de Charles Pearson, abogado inglés, su obra fue pionera en la infraestructura subterránea, la cual rasgaría las entrañas de la tierra para abrirse paso por los subsuelos. Esta alternativa permitió liberar los congestionamientos terribles en las carreteras y conectar áreas alejadas de las grandes ciudades con el centro. La idea de viajar por debajo de la tierra, bajo la obscuridad, en soledad, con miedo e incertidumbre, soportando el humo de vapor del tren, atormentó a muchos habitantes, pero no como para evitar esa innovadora forma de viajar por la ciudad.

La idea de acortar el tiempo de traslado de un lugar de la ciudad a otro se ha mantenido como una de las características por las cuales las personas hacen uso de este medio de transporte. Las tarifas del pasaje han variado, en unos países viajar en Metro es muy barato, pero en otros supone un gasto considerable.

La densidad poblacional sigue en aumento; esta circunstancia implica congestionamiento sobre la superficie y debajo de la superficie; es decir, en el Metro. Pero más allá de estas complicaciones inherentes al traslado diario por una ciudad en expansión poblacional, viajar en el Metro se convierte en una forma de comunicación con los demás, en un reconocimiento fugaz de los extraños en las multitudes. De juegos de miradas que se intercambian simultánea y brevemente entre usuarios desconocidos.

2. ALGUNOS METROS EN EL MUNDO

En esta sección presento características propias de algunos Metros del mundo elegidos por la antigüedad en su construcción y funcionamiento, así como por su importancia a nivel mundial y en el transporte masivo de personas. Estos Metros comparten algunas características en común, como posibilidad de conectar los centros con la periferia, que fueron una alternativa al transporte urbano, uno de los principales atributos era la capacidad de empalmar diferentes puntos como parte de una red o un circuito. Su plano esquemático simula un circuito eléctrico, que puede ser leído por color de línea, nombre de la estación, e íconos de las mismas. Otra característica que comparten estos sistemas de transporte es el hecho de que se vuelven un lugar para las expresiones culturales y artísticas de toda clase. Se pueden encontrar conciertos en vivo dentro de las estaciones, exposiciones temporales o permanentes, esculturas, arquitectura y diseños extraordinarios de las propias estaciones y venta de diversos productos. Algunos de estos servicios se encuentran plenamente regulados, sin embargo, otros como el comercio ambulante no lo está. El espacio del Metro también ha sido escenario para diversos ataques de orden terrorista, algunos llevados a cabo con efectividad, dejando muertos y heridos, algunos otros no tuvieron éxito. El suicidio se presenta de manera frecuente en las estaciones del metro, lo cual además de lo impactante que puede llegar a ser, retrasa el servicio.

2.1. ASPECTOS HISTÓRICOS

El primer Metro del que se tiene conocimiento en el mundo es el de Londres, que entró en operaciones el 10 de enero de 1863, su funcionamiento marcó una diferencia sobre la forma de transportarse en la ciudad. Una de las iniciativas por las que se construyó el primer Metro en Londres fue para unir varias terminales de trenes, las cuales se encontraban en la periferia de la ciudad, con el centro de la ciudad, ya que el sistema de trenes no podía pasar entre las calles por la concentración de grandes edificios y sus estrechas calles. Los primeros trenes funcionaron a vapor, los trenes eléctricos

llegarían hasta 1890, con la apertura de la línea City & South London Railway, estos trenes necesitaban de tramos ventilados cada cierta distancia.

Una de las aportaciones del Metro de Londres para el mundo fue su famoso plano esquemático diseñado por Harry Beck, el cual entró en funcionamiento en 1931. El plano logró captar, de forma clara y esquemática, las líneas y estaciones a partir de colores diferentes, para que el plano del Metro se leyera como un circuito.

El primer Metro en Norte América fue inaugurado en Boston, el 1 de septiembre de 1897, siete años antes de que se abriera el Metro de Nueva York el 27 de octubre de 1904 (Cudahy, 2003:123). El Metro de Boston también es conocido como “the T”, cuenta con 4 líneas, 60 estaciones y una longitud de 60.5 km. Una de las estaciones más importantes es: Park Street, la más antigua de los sistemas subterráneos de Estados Unidos.

En París, frente a los problemas de congestión y tráfico a principios de 1900 se construyó el Metropolitano Parisino (Cudahy, 2003:157). Fulgence Bienvenüe, debido a su experiencia como ingeniero de caminos, canales y puertos, y el conocimiento adquirido en diferentes países de los modos distintos de transporte, fue el encargado del proyecto del Metro.

La línea 1 fue abierta el 19 de julio de 1900, esta línea permitió llegar a las pruebas de los Juegos Olímpicos de Verano que se realizaron en el Bosque de Vincennes. A partir de 1901 el mismo ingeniero elaboró una red de líneas complementarias (2, 3, 4 y 5) que no dejó ningún punto de París a más de quinientos Metros de una estación.⁶ En la actualidad, el Metro de París cuenta con 16 líneas y 219 kilómetros, cada una de sus líneas opera con un color distintivo, es el segundo Metro más concurrido de Europa,

⁶ “Breve historia del Metro de París”, en: Blog *El sitio oficial de Francia*, sin fecha [Consultado el 13/2/15] Disponible en: <http://www.france.fr/es/París-y-sus-alrededores/breve-historia-del-Metro-de-París.html>

detrás del Metro de Moscú; presta servicio aproximadamente a 4,5 millones de pasajeros cada día.⁷

Otro de los Metros más antiguos del mundo es el de Nueva York, que fue construido en 1904, también conocido como “The Subway”, su logotipo contiene las letras MTA, que hacen referencia a The Metropolitan Transportation Authority de Nueva York.⁸ El Metro funciona las 24 horas del día,⁹ y cuenta con dos clases de líneas, las normales y las exprés; las líneas normales se detienen en todas las estaciones del Metro y las líneas exprés sólo se detienen en las estaciones más importantes.¹⁰

El Metro de Tokio comenzó a funcionar en 1927, con esto se dio inicio a la construcción de trenes subterráneos en el continente asiático. La red de Tokio es una de las redes más grandes y congestionadas del mundo. En la actualidad, el Metro es operado por dos grandes compañías, Tokio Metro y TOEI, y despliegan 13 líneas con 270 estaciones. En las estaciones más concurridas es posible encontrar a los llamados “empujadores”, policías de las estaciones con guantes blancos que se ocupan de empujar a los usuarios para que estos ingresen al vagón y el tren no se retrase.¹¹

⁷ Rodríguez, Eugenio, “El Metro de París en Francia”, en: *Revista Digital, Fieras de la Ingeniería*, 2 de enero de 2014 [Consultado el 13/2/15] Disponible en: <http://www.fierasdelaingenieria.com/el-Metro-de-París-en-francia/>

⁸ “Public transportation for the New York region”, en: *MTA.info*, sin fecha [Consultado el 13/2/15] Disponible en: <http://web.mta.info/mta/network.htm#ccstats>

⁹ “Metro de Nueva York”, en: Blog *Metros del mundo*, sin fecha [Consultado el 13/2/15] Disponible en: <http://www.Metrosdelmundo.com.ar/americaelnorte/usa/Metro-nueva-york.php>

¹⁰ “Metro de Nueva York”, en: Blog *Nueva York Net*, sin fecha [Consultado el 13/2/15] Disponible en: <http://www.nuevayork.net/Metro>

¹¹ Galleguitos, Gabriel, “El Metro de Tokio, laberinto urbano bajo la capital japonesa”, en: *Guioteca*, 15 de julio de 2011 [Consultado el 13/2/15] Disponible en: <http://www.guioteca.com/cultura-japonesa/el-Metro-de-Tokio-laberinto-urbano-bajo-la-capital-japonesa/>

El Metro de Moscú fue abierto el 15 de mayo de 1935, se constituyó como el primer medio de transporte de la capital que conectó la parte central de la ciudad con la parte industrial y residencial. Actualmente, cerca de siete millones de usuarios viajan diariamente en el Metro, durante los fines de semana esta cifra se incrementa hasta llegar a los nueve millones de usuarios. La red se conforma de 12 líneas con un total de 327 km y 196 estaciones. El Metro cuenta con cerca de 10 mil trenes.¹²

2.2. OFERTA CULTURAL

Esta forma de visualización de la geografía interna del Metro como circuito fue copiada por Metros del mundo en años posteriores, y es una de las características que distingue al Metro londinense.¹³ Así como la forma circular de sus túneles, de allí el sobrenombre: “The Tube. La forma de leer el circuito del Metro tuvo influencia también en Estados Unidos; por ejemplo, en los Metros de Boston y Washington hoy en día, además de identificar las estaciones por sus nombres, también se les conoce por el color de la línea (Cudahy, 2003:148).

El Metro de Londres en la actualidad cede espacios para que artistas presenten sus trabajos, por ejemplo, el proyecto llamado “Platform for Art”, que desde el año 2000 permite que artistas promocionen las artes visuales. Otro de los proyectos culturales es llamado “Poems on the underground”, donde se exponen hasta tres mil carteles con poemas en los vagones del Metro.¹⁴

¹² “Moscow Metropolitan”, en: *Moscow Metro*, sin fecha [Consultado el 13/2/15] Disponible en: http://engl.mosMetro.ru/pages/page_0.php?id_page=2

¹³ “El primer Metro del mundo”, en: Blog *Un día sin auto*, Sección Ciudad de México, sin fecha [Consultado el 12/2/15] Disponible en: http://www.undiasinauto.df.gob.mx/turbano/2012/01012_turbano.php

¹⁴ Mudarra, Soraya, “Un viaje a la cultura en el Metro de Londres”, en: *Trenvista*, 26 de noviembre de 2014 [Consultado el 13/2/15] Disponible en: <http://www.trenvista.net/cultura/pinceladas/un-viaje-la-cultura-en-el-Metro-de-londres/>

En el Metro de Boston se puede ingresar a las estaciones y vagones del Metro con mascotas; las bicicletas, también pueden ser transportadas, se les permite la entrada los días domingo y días festivos, además, deben usar el último vagón, como sucede también en el Metro de la Ciudad de México.¹⁵

Las entradas a las estaciones del Metro de París son piezas características del llamado Art Nouveau, realizadas por Héctor Guimar, las cuales permiten percibir una atmósfera romántica. En nuestro país, en la entrada nor-poniente de la estación Bellas Artes del Metro de la Ciudad de México se aprecia una entrada como las que tiene el Metro parisiense. Esta pieza fue un regalo-intercambio de arte entre París y México, las autoridades mexicanas, regalaron un cuadro llamado “El pensamiento y el alma huicholes”,¹⁶ que se encuentra exhibido en la estación Palais Royal-Musée du Louvre.

En la actualidad la red del Metro de Nueva York cuenta con 26 líneas y 468 estaciones¹⁷ y es lugar de innumerables eventos artísticos; por ejemplo los artistas legales e ilegales (con licencia y sin licencia de autoridades del Metro), cada primavera la MTA hace un casting para todos aquellos artistas de todo el mundo que quieran actuar legalmente, de esa manera se les da preferencia a estos para elegir líneas y horarios para su actuación, bajo el proyecto “Música bajo Nueva York” (Music Under N.Y.), estos músicos tocan en diferentes estaciones. Otros artistas que no están dentro de este proyecto realizan sus actuaciones en los vagones de las líneas exprés para aprovechar el largo camino entre estaciones.

¹⁵ “How to Get Around Boston on the ‘T’”, en: *Boston Discovery Guide*, sin fecha [Consultado el 13/2/15] Disponible en: <http://www.boston-discovery-guide.com/boston-subway.html>

¹⁶ “Imagen de la obra: El pensamiento y el alma huicholes”, en: Blog *Fotolog*, 29 de enero de 2009 [Consultado el 13/2/15] Disponible en: <http://www.fotolog.com/Metroparigotxico/75618980/>

¹⁷ “El Metro de Nueva York”, en: Blog *La guía de Nueva York en español*, 2 de agosto de 2014 [Consultado el 13/2/15] Disponible en: <http://www.nuevayork.es/practico/transportes/Metro-subway/>

Una escena fuera de lo común que se puede observar cada año en el Metro de Nueva York, así como en otros Metros del mundo, incluido México, es el conocido “día sin pantalones”. Esta actividad comenzó en Nueva York en 2002, cuando Charlie Todd, a través de la plataforma Improv Everywhere, convocó a las personas a hacer algo raro y divertido, como una forma de pasarla bien y salir de las escenas comunes que se observan diariamente en el Metro. La idea se fue popularizando y llegó a otros países donde se organizaban grupos que partían desde un punto indicado, para reunirse posteriormente en un punto final acordado. El 11 de enero de 2015 se volvió a realizar el día sin pantalones.¹⁸

En los vagones del Metro de Tokio se prohíben hablar por celular, cosa curiosa que no sucede en el Metro de la Ciudad de México; lo cual no impide la comunicación tecnológica a través de mensajes de texto. El Metro de esta ciudad destina vagones exclusivos para mujeres y niños en ciertos horarios, alrededor de las 9:30 am; además las autoridades del sistema de transporte proporcionan a la mujeres embarazadas y las que cargan con recién nacidos o niños pequeños en brazos, algo parecido a un llavero que dice “Maternity Mark” (marca de maternidad), la cual identifica a las madres, y se les recomienda a los usuarios prestar atención hacia ellas, así como ceder los lugares llamados de cortesía, a los usuarios que lo necesiten.¹⁹

Moscú cuenta uno de los Metros es más bellos del mundo, es una maravilla por la morfología y por el arte que se puede apreciar en sus estaciones, muchas de ellas pueden ser museos en sí mismos por la cantidad y calidad de obras de arte y esculturas que se presentan al público. Una de las estaciones más destacadas por su

¹⁸ “Cientos de neoyorquinos se quitaron los pantalones en el Metro”, en: *El espectador*, 12 de enero de 2015 [Consultado el 21/2/15] Disponible en: <http://www.elespectador.com/noticias/actualidad/cientos-de-neoyorquinos-se-quitaron-los-pantalones-el-m-articulo-537479>

¹⁹ “Things to consider when riding the Subway”, en: *Tokio Metro*, 2015 [Consultado el 13/2/15] Disponible en: <http://www.TokioMetro.jp/en/tips/considerations/index.html>

decoración es Ploshchad Rovolyutsii, la cual fue decorada con 76 esculturas, dispuestas temáticamente en la esquina de cada columna. Se aprecian esculturas de padres con hijos, atletas, estudiantes, agricultores, trabajadores industriales, cazadores y soldados. También se observa una escultura de un guardia de frontera con un perro cuya nariz es frotada por las personas que pasan para traer buena suerte.²⁰ Los nombres de las estaciones y toda la señalética fue elaborada en cirílico, pero esto no limita la comunicación visual, ya que se señala con colores las estaciones y con flechas las direcciones.²¹

2.3. EPISODIOS DRAMÁTICOS

Londres ha sido objeto de ataques terroristas suicidas como el efectuado el 7 de julio de 2003, cuando se detonaron tres bombas en el interior del Metro, la primera bomba estalló a las 8:51 a.m., en los túneles entre las estaciones Aldgate East y Liverpool Street, la segunda bomba estalló a las 8:56 a.m., entre las estaciones King Cross y Rusell Square, la tercera bomba estalló en la estación Edware Road, y una cuarta bomba estalló dentro de un autobús que circulaba por Woburne Place, a las 9:17 de la mañana;²² los atentados fueron cometidos mediante el uso de 2 a 5 kg de explosivos colocados en mochilas. Días después, el 21 de julio de ese mismo año se cometió otro atentado pero esta vez, sólo se activaron los detonadores y no las cargas principales.

²⁰ “Arte y decoración en las estaciones del Metro de Moscú”, en: *edukavital.blogspot.mx*, sin fecha [Consultado el 13/2/15] Disponible en: <http://edukavital.blogspot.mx/2013/08/arte-y-decoracion-de-las-estaciones-de.html>

²¹ “Curiosidades y leyendas del Metro de Moscú”, en: Blog *Cómete el mundo*, 15 de octubre de 2013 [Consultado el 13/2/15] Disponible en: <http://cometeelmundo.net/2013/10/curiosidades-y-leyendas-del-Metro-de-mosc%C3%BA>

²² “Los ataques de Londres dejan ya 37 muertos y 700 heridos”, en: *El Mundo*, 7 de julio de 2005 [Consultado el 21 de febrero de 2015] Disponible en: <http://www.elmundo.es/elmundo/2005/07/07/internacional/1120734995.html>

Un choque de trenes en el Metro de Boston ocurrió el 29 de noviembre de 2012, dejó 6 pasajeros heridos. El accidente ocurrió en la estación Boylston de la línea verde, cuando un tren se encontraba parado con las puertas abiertas, cuando otro llegó por atrás y le chocó.²³ Otros incidentes que suceden, no sólo en el Metro de Boston, sino en casi cualquier lugar del mundo, son los relacionados con los accidentes por estado de ebriedad; en Youtube se pueden encontrar videos que fueron tomados por usuarios donde se registran varios accidentes de ese tipo.²⁴

París es una ciudad que ha sufrido varios ataques terroristas que han dejado varios muertos y heridos. Un artefacto de fabricación casera, estalló en la estación Saint Michel del Metro de París, el 25 de julio de 1995, el ataque dejó 8 personas muertas y 117 heridas. El 3 de diciembre de 1996, otra bomba explotó en la estación Port Royal del Metro de París, hubo 4 muertos y 93 heridos, este ataque que también fue atribuido a argelinos.

En contraste, lo más cercano a un intento de ataque en el Metro de Nueva York fue cuando una mujer se acercó a una caseta de policía para denunciar un paquete sospechoso en la estación New York Avenue, el 16 de octubre de 2009, aproximadamente a las 10:30 de la mañana. La estación fue cerrada alrededor de 15 minutos para verificar la información, no se encontró el paquete denunciado y la mujer fue arrestada.²⁵

²³ “Choque entre trenes del Metro de Boston deja seis heridos”, en: *Excélsior*, 29 de noviembre de 2012 [Consultado el 21/2/15] Disponible en: <http://www.Excelsior.com.mx/2012/11/29/global/872357>

²⁴ “Mujer resbala en el Metro de Boston”, en: *Youtube*, 10 de noviembre de 2010 [Consultado el 21/2/15] Disponible en: <https://www.youtube.com/watch?v=jhHnyimQCbc>

²⁵ “Temen ataque terrorista al Metro de Nueva York”, en: *El Universal de Caracas*, 18 de julio de 2011 [Consultado el 21/2/15] Disponible en: <http://www.eluniversal.com/2011/07/18/temen-ataque-terrorista-al-Metro-de-nueva-york>

Los casos de suicidio en el Metro de Tokio son alarmantes, por lo que las autoridades del sistema de transporte colocaron barreras anti-suicidio en las estaciones para evitar los casos de ‘accidentes humanos’, como fríamente le llaman a los suicidios y que provocan retrasos importantes en la circulación de los trenes y la imposibilidad de los usuarios de llegar a tiempo a sus centros de trabajo.²⁶

Uno de los ataques más aterradores se realizó en las instalaciones del Metro de Tokio con el uso de gas sarín en 16 estaciones durante las horas pico, dejó 13 personas muertas y unas 6 mil intoxicadas y hospitalizadas. Los atacantes depositaron los paquetes de gas en diferentes puntos y bajo diferentes modalidades, pues se encontraron latas de gasolina, cajas de comida, y bolsas de plástico envueltas en papel periódico. La mayoría de los objetos apareció debajo de los asientos de los vagones.²⁷

En el Metro de Moscú, un accidente por falta de mantenimiento provocó el descarrilamiento de un tren el 15 de julio de 2014 entre las estaciones Park Povedy y Slavianski Boulevard, donde 20 personas murieron y 161 resultaron heridas.²⁸

Los ataques en el Metro de Moscú han sido varios. El primer ataque terrorista se realizó el 8 de enero de 1977, cuando separatistas armenios colocaron una bomba en un vagón lo que causó la muerte de 7 personas y varios heridos. El 6 de febrero de

²⁶ “Barreras antisuicidas en el Metro de Tokio”, en: Blog *No puedo creer noticias*, 29 de septiembre de 2008 [Consultado el 21/2/15] Disponible en: <http://www.nopuedocreer.com/noticias/2663/barreras-antisuicidas-en-el-Metro-de-tokio/>

²⁷ Mantecón, Ramón, “Un ataque con gas tóxico a la hora punta en 16 estaciones del Metro siembra el pánico en Tokio”, en: *El País*, 21 de marzo de 1995 [Consultado el 21/2/15] Disponible en: http://elpais.com/diario/1995/03/21/internacional/795740417_850215.html

²⁸ “Descarrila Metro de Moscú; deja 20 muertos y más de 10 heridos”, en: *La Jornada*, Sección Mundo, 15 de julio de 2014 [Consultado el 21/2/15] Disponible en: <http://www.jornada.unam.mx/ultimas/2014/07/15/descarrila-Metro-en-moscu-hay-20-muertos-y-mas-de-100-heridos-637.html>

2006, tres suicidas hicieron estallar una bomba en un vagón y mataron a 49 personas y dejaron heridas a 300 personas. Meses después, en agosto del mismo año, en la entrada de la estación Rizhskaya otra bomba explotó y dejó nueve personas muertas y 51 heridos.²⁹ El 29 de marzo de 2010 un doble atentado de bomba en las estaciones Lubyanka y Park Kultury dejó 40 muertos y decenas de heridos; el ataque se atribuyó a dos mujeres suicidas vinculadas con grupos musulmanes.³⁰

3. EL METRO DE LA CIUDAD DE MÉXICO: HISTORIA, CÓDIGOS VISUALES Y FUNCIONAMIENTO

El transporte público puede ser visto como una forma de comunicación e intercambios de significados culturales a través de la historia, cuya característica estriba en que se producen y reproducen significados entre usuarios anónimos que comparten la presencia física en espacios reducidos.

Se puede mencionar que la primera forma de transportarse fue hacerlo con el uso de los pies, tiempo después se utilizaron los animales de tiro; con la domesticación de estos animales se consiguió transportar grandes mercancías por trayectos más largos. Luego, el uso de las canoas para atravesar los canales en la época de la Gran Tenochtitlán, otra forma de transporte fue el carruaje, las locomotoras de vapor, hasta llegar a la construcción del transporte eléctrico. De las antes mencionadas formas de transporte la mayoría siguen funcionando para transporte público y privado.

²⁹ “Cronología, tercer atentado en el Metro de Moscú y octavo en todo el mundo”, en: *ABC*, 29 de marzo de 2010 [Consultado el 21/2/15] Disponible en: <http://www.abc.es/20100329/internacional-europa/cronologia-tercer-atentado-Metro-201003291011.html>

³⁰ “Dos mujeres suicidas dejan una treintena de muertos en dos atentados en el Metro de Moscú”, en: *La Vanguardia*, Sección Internacional, 29 de marzo de 2010 [Consultado el 21/2/15] Disponible en: <http://www.lavanguardia.com/internacional/20100329/53899161049/dos-mujeres-suicidas-dejan-una-treintena-de-muertos-en-dos-atentados-en-el-Metro-de-moscu.html>

Para el siglo XIX, con la idea de traer progreso y bienestar al país, los Liberales vislumbraron que la construcción de ferrocarriles sería un ejemplo de modernidad. El 4 de julio de 1857, el presidente en turno Ignacio Comonfort inauguró el primer tramo de ferrocarril entre México y Veracruz, el trayecto cubría la zona de la Villa de Guadalupe, y lo hizo durante muchos años.³¹

Desde ese entonces se construyeron diferentes líneas de ferrocarriles, entre ellas la Compañía Limitada de Ferrocarriles, la cual llegó a ser la más grande compañía de su tipo, que explotó el ramo hasta 1896. Se construyeron diferentes líneas de ferrocarriles, sin embargo, los ferrocarriles, por su peso y tamaño, no pudieron circular por las estrechas calles de la ciudad, por tal motivo, las estaciones de ferrocarriles fueron ubicadas en las periferias, al interior de la ciudad. A principios del siglo XX, se instalaron los primeros tranvías eléctricos de la ciudad, que circularon sobre las mismas vías por las que circularon los tranvías de mulitas; sin embargo, fue hasta 1934 cuando estos últimos tranvías fueron sustituidos completamente por los tranvías eléctricos. Durante esa etapa, los tranvías compitieron con una creciente oferta de medios de transporte como los autobuses y automóviles particulares.³²

A partir del crecimiento de la población y la expansión de la ciudad se incrementaron los medios de transporte, los cuales progresivamente congestionaban las vías principales de la ciudad, sobre todo en la zona centro, donde se realizaban cerca del 40 por ciento del total de viajes en la ciudad. En esa zona circulaban 65 de las 91 líneas

³¹ “Antecedentes del transporte en la Ciudad de México”, en: *Sistema de Transporte Colectivo Metro*, Sección Organismo, sin fecha [Consultado el 13/2/15] Disponible en: <http://www.metro.df.gob.mx/organismo/pendon2.html>

³² “Del ferrocarril al transporte eléctrico”, en: *Sistema de Transporte Colectivo Metro*, Sección Organismo, sin fecha [Consultado el 13/2/15] Disponible en: <http://www.metro.df.gob.mx/organismo2/pendon2.html>

de autobuses y transportes eléctricos de pasajeros, con cuatro mil unidades, además de 150 mil automóviles particulares.³³

En un período que abarcó de 1917 a 1946 predominó el uso de los camiones de pasajeros o ‘camioneros’ como se les llamó, mismos que llegaron a ser el medio de transporte masivo. En 1945, el entonces presidente Manuel Ávila Camacho, expidió la Ley de los Transportes Urbanos y Suburbanos del D.F., donde se establecieron las bases para garantizar la continuidad del servicio de transporte de pasajeros en la Ciudad de México (Rodríguez López y Navarro Benítez, 1999:31).

La construcción del Metro forma parte de una época de maravillosas construcciones para el pueblo mexicano³⁴ entre las que destacan: la construcción del Palacio de Bellas Artes, el Teatro de los Insurgentes, cuya fachada fue adornada por un mural en forma de mosaico llamado *Teatro en el pueblo* realizado por Diego Rivera; el Cine Metropolitán, con enormes escalinatas, butacas rojizas y esculturas griegas, fue lugar para la exhibición de las grandes películas de la época de oro del cine mexicano. En 1990 lo adquirió OCESA, lo remodeló y le cambió de nombre, ahora conocido como Teatro Metropolitán, donde hoy en día es posible disfrutar de obras de teatro y conciertos.³⁵ Otra de las obras de grandes dimensiones es el Estadio Azteca, que fue

³³ “Un Metro para la Ciudad de México”, en: *Sistema de Transporte Colectivo*, sin fecha [Consultado el 13/2/15] Disponible en: <http://www.metro.df.gob.mx/organismo2/pendon3.html>

³⁴ Durante el gobierno de Lázaro Cárdenas, se creó del Instituto Politécnico Nacional en 1936, Se nacionalizó los ferrocarriles entre 1937 y 1938; se creó la Casa de España en 1938 que después sería el Colegio de México. Se creó el INAH, el Castillo de Chapultepec formó parte del patrimonio cultural, donde se instaló el Museo Nacional de Historia dejó de ser la sede-residencia de los presidentes en turno, para trasladarse a Los Pinos. Museos Nacionales de Historia, en: *Museo Nacional de Historia*, Sección Antecedentes Históricos, sin fecha [Consultado el 11/3/15] Disponible en: http://www.mnh.inah.gob.mx/historia/hist_historicos.html

³⁵ “Los cinco teatros más emblemáticos de la Ciudad de México”, en: *México Desconocido*, Sección Distrito Federa-Cultura, sin fecha [Consultado el 11/3/15] Disponible en: <http://www.mexicodesconocido.com.mx/los-5-teatros-mas-emblematicos-de-la-ciudad-de-mexico.html>

inaugurado en 1966, y que sería sede hasta el día de hoy del equipo de futbol América, uno de los equipos de futbol con más afición en nuestro país, lugar donde también se presentan conciertos masivos regularmente.³⁶

Por lo que concierne a la construcción del Metro de la Ciudad de México, un estudio realizado por el ingeniero Bernardo Quintana quien estuvo al frente de la empresa Ingenieros Constructores Asociados (ICA), realizó estudios que permitieron un anteproyecto, y más tarde un proyecto de construcción de un Metro para la Ciudad de México. El 29 de Abril de 1967 se publicó en el Diario Oficial de la Federación un decreto presidencial, mediante el cual se creó un organismo público descentralizado que se le conoció como el Sistema de Transporte Colectivo, con el propósito de construir, operar y explotar un tren rápido para recorrido subterráneo como transporte público para el Distrito Federal.³⁷

La compañía francesa Alstom se encargó de la construcción del primer Metro en la Ciudad de México, esta empresa proporcionó más de 80 trenes a México, además de ser la que facilitó el sistema completo de señalización y más del 40% de trenes del Metro del D.F., fueron fabricados por dicha compañía.³⁸

El 19 de junio de 1967, en el cruce de la Avenida Chapultepec con la calle Bucareli, se realizó la ceremonia de inauguración de obras del Metro. En este punto se dio inicio a la construcción más importante y grande de la Ciudad de México, tanto por costos

³⁶ “Estadio Azteca. Construcción e inauguración”, en: *Estadio Azteca*, Sección Historia, sin fecha [Consultado el 11/3/15] Disponible en: <http://www.estadioazteca.com.mx/estadio/historia>

³⁷ ----- en: ----- sin fecha [Consultado el 13/2/15] Disponible en: <http://www.metro.df.gob.mx/organismo2/pendon3.html>

³⁸ “Alstom in Mexico”, en: *Alstom*, marzo de 2014 [Consultado el 18/2/15] Disponible en: <http://www.alstom.com/Global/Group/Resources/Documents/Factsheets/Mexico-factsheet.pdf>

como beneficios para sus habitantes. Dos años más tarde, el 4 de septiembre de 1969, se realizó el primer recorrido inaugural de un convoy, que circuló de las estaciones Insurgentes a Zaragoza.³⁹

El Sistema de Transporte Colectivo Metro se inauguró el 4 de septiembre de 1969 con una primera línea de 12.7 kilómetros de longitud y 16 estaciones. En 1970 se inauguró la línea 2 del Metro, hecho que reveló el crecimiento y demanda cada vez mayores de la población con relación al transporte público barato y eficiente. En 1983 comenzó la tercera etapa de expansión del Metro con la conclusión de las líneas 1, 2 y 3 y con la construcción de las líneas 6 y 7; con lo que el Sistema de Transporte Colectivo (STC) incrementó su longitud a 114.7 km y 105 estaciones en 1985. Un año después, el Metro comenzó su cuarta etapa, con la ampliación de las líneas 6 y 7, y la construcción de la línea 9, para contar, hasta ese momento, con 16 km y 16 estaciones adicionales.⁴⁰

En 1994 se inició la construcción de la línea “B”, la cual se inauguró el 15 de diciembre de 1999, con un primer tramo en funcionamiento, de la estación Ciudad Azteca a Villa de Aragón, y la segunda etapa con la cual quedó completada la construcción de la línea, se terminó el 30 de noviembre del 2000. La última etapa de construcción del Metro fue la construcción de la línea 12, el 30 de octubre del 2012, línea que corría de Mixcoac a Tlahuac.

Si bien, la construcción del Metro fue realizada por una empresa de origen francés, el diseño de los pictogramas que apreciamos en las estaciones se debe al diseñador estadounidense Lance Wyman y dos mexicanos Arturo Quiñones y Francisco Gallardo.

³⁹ ----- en: ----- sin fecha [Consultado el 13/2/15] Disponible en: <http://www.metro.df.gob.mx/organismo2/pendon3.html>

⁴⁰ “En la actualidad”, en: ----- sin fecha, [Consultado el 13/2/15] Disponible en: <http://www.metro.df.gob.mx/organismo2/pendon4.html>

Wyman es un diseñador gráfico especializado en sistemas para las ciudades, instituciones y sistemas de transporte, ha ayudado a definir el campo del medio gráfico con sus innovadores diseños.⁴¹ Wyman había trabajado previamente en nuestro país al crear los íconos para las Olimpiadas de 1968. **(VÉASE FIGURA 1)**

Después del proyecto de las Olimpiadas de 1968, Wyman se dio cuenta que los símbolos podían romper las barreras del lenguaje y comunicar significados, por lo que sugirió que cada una de las estaciones de Metro se identificara con un símbolo y un nombre, con lo que enfatizaba el poder de la imagen. Además de ser una ventaja para aquellas personas que no supieran leer, o que fueran extranjeras y no conocieran el idioma, ya que la imagen por convencional o sencilla que pareciera, hacía referencia al entorno inmediato de la estación. **(VÉASE FIGURA 2)**

A partir de esta forma de organización de la información visual, se facilitó la lectura del nombre de la estación y/o del símbolo y se facilitó la orientación espacial y geográfica de los usuarios.

La variedad de íconos y de símbolos de nuestra ciudad facilitó la creación de sus logotipos; así podemos apreciar en los pictogramas del Metro, referencias a la época prehispánica, colonial, del México Independiente, de la Revolución, pasando por lugares históricos, nombres de barrios o identidades circunvecinas, nombres de personajes ilustres y fauna animal (elefante, camarón, grillo, mariposa, ardilla, águila, canguro, etcétera).

Este diseñador creó, además, el logotipo distintivo del Metro de México, la famosa “M”, que hace referencia a las primeras tres líneas en sus barras verticales, y la barra que

⁴¹ “Mexico City Metro Icons”, en: *Lance Wyman 2015*, sin fecha [Consultado el 6/3/15] Disponible en: <http://www.lancewyman.com/projects.php?id=88>

las rodea por arriba, representa un tren que circula y que se incorpora a esas tres líneas.⁴² **(VÉASE FIGURA 3)**

Esta es una forma de comunicación visual particular, que es común en otros Metros en el mundo, ya que la señalética de nuestro Metro permite no sólo leer el nombre de la estación y su línea, sino relacionar espacios, destinos, lugares, con iconos que anclan los sentidos al tiempo y lugar.⁴³

Wyman desarrolló diferentes sistemas gráficos de transporte, orientación y señalización en varias partes del mundo, entre sus proyectos se encuentra el diseño de la señalética del Metro de Washington y el de Minnesota, la estación de trenes de Pennsylvania y la terminal de ferry de St. George en Nueva York, así como los pasos peatonales de Edmonton y Calgary en Canadá, y la señalización del aeropuerto de Arabia Saudita en 1977, así como la señalética para la Central de Abastos de la ciudad de México.⁴⁴

(VÉASE FIGURA 4)

De acuerdo con estadísticas del STC, 35 por ciento, de los 5.3 millones de personas que usan el Metro a diario son empleados públicos y privados, 28 por ciento profesionistas, amas de casa y comerciantes, y 27 por ciento estudiantes. La mitad de

⁴² “Lance Wyman y la comunicación visual en el Metro”, en: *Sistema de Transporte Colectivo*, sin fecha [Consultado el 18/2/15] Disponible en: <http://www.metro.df.gob.mx/red2/iconografia.html>

⁴³ -----, en: ----- sin fecha [Consultado el 18/2/15] Disponible en: <http://www.metro.df.gob.mx/red2/iconografia.html>

⁴⁴ El mismo autor trabajó en nuestro país en otros proyectos como los logotipos para la Copa Mundial de Fútbol en 1970, así como en el desarrollo de diversos diseños para la industria privada e instituciones diversas como el Hotel Camino Real, HYLISA, Peñoles, el hotel Presidente Chapultepec, la tienda de autoservicio de Todo, pastas La Moderna, Vanity, el Museo Marco de Monterrey y Papalote Museo del Niño. En 1981 realizó la iconografía para la central de Abastos de la Ciudad de México. “De ida y vuelta. Lance Wyman: íconos urbanos”, en: *Museo Contemporáneo Arte Urbano-CLTRA CLCTVA*, 4 de diciembre de 2014 [Consultado el 6/3/15] Disponible en: <http://culturacolectiva.com/de-ida-y-vuelta-lance-wyman-iconos-urbanos/>

los 5.3 millones de personas tienen entre 25 y 60 años. Los hombres son los que más se transportan en las 12 líneas de la red con 56 por ciento.⁴⁵

Con base en los datos ofrecido por el STC en su página de Internet, se sabe que de las dos estaciones que elegí para hacer mis observaciones, Indios Verdes por una parte, se encuentra en el primer lugar de todas las estaciones de las 12 líneas de afluencia por día laborable; transporta casi 129, 000 usuarios a diario. La línea 3 de la que forma parte Indios Verdes es la tercera línea en lugar con mayor afluencia de las 12 líneas que integran el S.T.C.

Valle Gómez por la otra parte, es la segunda estación elegida para hacer observación, y ocupa el quinto lugar en estaciones con menor afluencia; pero si tomamos en cuenta que las cuatro estaciones (Santa Anita, Deportivo 18 de Marzo, Chabacano e Instituto del Petróleo) son estaciones de conexión, y Valle Gómez es estación de paso, entonces bajo el criterio de haber elegido una estación de paso, Valle Gómez es la estación que transporta el menor número de usuarios por día laborable. La línea 5 de la que forma parte se encuentra en los últimos lugares de afluencia y ocupa el noveno sitio.

Las estaciones con mayor afluencia en día laborable se ubican en los extremos de la ciudad colindantes con el Estado de México y son estaciones terminales y de conexión. Las estaciones de mayor afluencia tienen la característica de ser estaciones terminales y de conexión. En el caso de la estación Indios Verdes registró en los dos últimos trimestres de 2014 (julio-septiembre y octubre-diciembre), el mayor número de usuarios por día laborable. Es decir, al momento, es la estación terminal con mayor número de usuarios. Las estaciones que le siguen, en orden descendente son casi las mismas en los dos trimestres: Cuatro Caminos, Pantitlán, Constitución de 1917 y Tasqueña, estaciones que forman parte de las líneas 2, 5, 9, 8 y "A", respectivamente.

⁴⁵ Flores Gómez, Laura, "STC: sufre retrasos a causa de los pasajeros", en: *La Jornada*, Sección Capital, 7 de abril de 2015 [Consultado el 7/4/15] Disponible en: <http://www.jornada.unam.mx/2015/04/07/capital/031n3cap>

Las estaciones con menor afluencia forman parte, a su vez, de las líneas con menor afluencia de usuarios por trimestre y se encuentran en la periferia de la Ciudad de México, en delegaciones como Iztacalco y Gustavo A. Madero.

La línea más corta en longitud es la línea 4 que va de las estaciones Martín Carrera a Santa Anita, con 10.747 km., y a su vez ocupa el último lugar en afluencia de usuarios. La línea 12 que va de las estaciones Mixcoac a Tlahuac, es la de mayor longitud, alcanza 25.100 km., pero no es la línea que transporta la mayor cantidad de usuarios, lo cual deja ver que no porque una línea sea amplia en longitud va a transportar a más usuarios; en este caso, la línea 2 es la línea con mayor número de usuarios transportados al trimestre. **(VÉASE TABLAS 1 A 3)**

CAPÍTULO II. ESTA INVESTIGACIÓN, SUS AUTORES, CONCEPTOS Y PRÁCTICAS

Cuando nos veamos enfrentados con una secuencia dada de señales, diferiremos cuanto sea posible la pregunta: ¿Qué significan esas señales? Nos plantearemos más bien la pregunta indirecta: ¿Sería modificada la significación por un cambio dado en la secuencia o en el contexto? [...] Esta manera de situar de nuevo cada señal en el contexto del conjunto de las demás señales funda el rigor esencial de nuestro trabajo [...]

Gregory Bateson, (1971)

1. CURIOSIDAD Y EXTRAÑEZA EN LA FORMACIÓN DEL OBJETO DE ESTUDIO

Considero que el Metro puede definirse como lugar que propicia las interacciones sociales de orden semiótico (verbal y no verbal). Además de ser medio de transporte, es un medio de vida laboral para personas que no se insertan en el empleo formal, y que forman parte del sector de comerciantes ambulantes; como ejemplo tenemos a los conocidos ‘vagoneros’, que deambulan de vagón en vagón ofreciendo productos a los usuarios, o venden sus productos sobre los pasillos o escaleras.

El Metro es un lugar en el que los destinos se cruzan, tiene una dimensión conectiva, laboral, afectiva, violenta, de tránsito. Es un lugar de paradojas: la gente se quita la vida por un lado, y por el otro lado la vida nace. Los alumbramientos en el metro son el ejemplo de la primera experiencia que tiene el individuo con la multitud. El contacto permanecerá constante en mayor o menor medida a lo largo de su vida.

El Metro es un sistema. Los componentes que lo integran permiten la interacción de usuarios a todas horas, la comunicación entre ellos se vuelve un proceso de significación, de producción y reproducción de sentidos. En este proceso, el usuario promedio sigue ciertas normas no escritas de comportamiento, para afrontar las situaciones de interacción forzada en el transporte público. Asimismo, las normas no

escritas permiten la co-presencia y la convivencia pacífica de usuarios en diferentes horarios y en condiciones de poco o amplio espacio.

Las zonas que integran el Metro conforman un espacio informativo que es leído por los usuarios, y en donde se manifiestan conductas distintas. Andar en el Metro implica saber manejar y controlar el cuerpo en público. La palabra 'viajar' se ha desvirtuado de su sentido de comodidad; viajamos en automóvil, en autobús, en avión, pero lo hacemos de manera más o menos cómoda. Esa comodidad que se espera encontrar en el viaje en el Metro, por lo menos en horas pico no existe; en el Metro los usuarios se trasladan como pueden, hasta donde la incomodidad del usuario lo permita y tolere. La vida urbana transcurre en tránsito, de un lugar a otro, se trata de emplear el tiempo de traslado para realizar actividades que, en su origen, corresponden a ámbitos domiciliarios y personales, como es comer o dormir.

Leer el plano de las líneas del Metro es un desencadenador de recuerdos, como dice Augé (1987:12), capaz de desatar pequeños sismos en la memoria. Las estaciones del Metro están asociadas a periodos específicos de vida, lugar de trabajo, lugar de empalme, o conexión, de domicilio, de romances efímeros, esos son rasgos que unen no sólo cuerpos en el espacio, sino a constelaciones de vida.

La vida cotidiana se conforma por una serie de asuntos de vida que se materializan en una red imbricada y amplia de significados interrelacionados. Como dice Teresa Carbó (2002:16) existe un vínculo en la experiencia de trabajo, entre el investigador y su objeto de estudio, que a veces se va forjando a lo largo de los años y a lo ancho del trabajo, donde aparece una intimidad que está siempre atravesada por una extrañeza profunda, un asombro radical y un desconocimiento persistente.

Como *metroúnte*⁴⁶ o *metronauta*,⁴⁷ la cercanía con mi objeto de estudio, las interacciones sociales en el Metro, ha sido íntima, extrema, a tal punto que este proceso de comunicación urbana que se presenta en los lugares de hacinamiento o congestión y de escasez de usuarios, me resulta habitual, común. Los comportamientos que revelo dentro de los diferentes espacios del STC han llegado a ser automáticos, involuntarios e irreflexivos. Sin embargo, siguiendo a Carbó (2002:17) “esta intimidad no debe neutralizar nunca la disposición básica de asombro: intriga, sorpresa, no debe impedir que la curiosidad y el deseo profundo de entender se mantenga oculto, silenciado”.

Mi curiosidad me ha llevado a cuestionar los comportamientos que he observado en la red del Metro. Esta observación que practico en este trabajo, sin que yo la hubiera advertido antes, la he practicado a partir de una atención intencionada y flotante, distraída y escrutadora a la vez (Carbó, 2001:27). Mis viajes regularmente los realizo solo, y no me queda más qué hacer sino observar y observar y seguir observando lo que sucede en el Metro.

Estos cuestionamientos sobre los conductas de las personas, sobre la información que se puede percibir sin que se exprese de manera abierta, con palabras, sino con acciones, me resultó de gran interés. Con ayuda de la etnología, traté de ubicar estos

⁴⁶ Esta categoría la retomo de un texto del escritor José Agustín, que utiliza para referirse a los usuarios del Metro, en un maravilloso cuento en el que hace referencia a las peripecias que Lucio, el protagonista narrador, atraviesa en un viaje por el Metro, y la manera en que conoce a Consuelo, el otro personaje con el que tiene un fugaz ‘roce’ que llega a ser un romance de una noche. Véase en: Agustín, José, [2010] *Cerca del fuego. La reina del metro (y otros cuentos)*, Coordinación de Difusión Cultural, Dirección de Literatura, UNAM, México, pp. 14 [Consultado el 33/3/15] Disponible en: <http://www.materialdelectura.unam.mx/images/stories/pdf5/jose%20agustin-86.pdf>

⁴⁷ Sobre la categoría metronauta se puede consultar el texto de José de la Colina, que hace referencia a un modo de hacer turismo alternativo dentro de esta ciudad, la de bajo tierra, la metrópolis oculta y misteriosa,; en la que se contempla el paisaje vacío a través de las ventanas o los anuncios publicitarios dentro del vagón. El metronauta es un turista del metro; De la Colina, José, “Monólogo del metronauta”, en: *Letras Libres*, 22 de junio de 2011, México [Consultado el 31/3/15] Disponible en: <http://www.letraslibres.com/blogs/correo-fantasma/monologo-del-metronauta>

fenómenos de la comunicación como asuntos de vida. Clifford Geertz señala que los *asociados*, personas que se encuentran en algún momento durante el curso de la vida diaria, comparten, aunque sólo sea breve o superficialmente, no sólo un tiempo común sino también un espacio común. Intervienen recíprocamente en sus biografías, por lo menos de una manera mínima; envejecen juntos, por lo menos momentáneamente, y están en interacción directa y personal como sujetos, como egos (Geertz, 1973:303).

Los comportamientos que observaba me parecían que decían algo acerca de algo y, ciertamente intervienen en nuestras vidas, en nuestros destinos, de allí mi interés activo en conocer a fondo las formas del intercambio comunicativo que se presentan inevitablemente en el transporte colectivo.

Puesto que los usuarios compartimos distintos espacios en los que nos conducimos, dentro del STC, busqué en el campo teórico de la proxemia los usos de las distancias sociales, lo que me ayudó a entender qué es lo que dicen estas entre los usuarios. La escuela semiótica de Gregory Bateson me permitió considerar el asunto de la comunicación a partir de diferentes niveles y perfiles del tejido significativo en que se presentan las interacciones sociales.

Un asunto de importancia en la investigación fue el tema de las emociones y estados corporales, sin olvidar que seguimos siendo animales, compartimos ciertos rasgos de comportamiento gestuales de carácter emocional; defendemos nuestro espacio de intrusos, reaccionamos ante situaciones de peligro como lo haría otro mamífero. Nos enojamos, gritamos, peleamos, realizamos gesticulaciones que informan al otro que estamos dispuestos a defendernos. Ekman y Friesen (1976) fueron los autores que retomé para tratar este tema. Parece ser que la gente no tiene una lectura atenta de estas señales que emitimos corporalmente todo el tiempo. Sin embargo, es una información de valor incalculable, pues es posible que al recibir y codificar esa información podríamos evitar un incidente con otro metronauta.

No soy el primero en interesarse en temas urbanos que tienen que ver con la vida cotidiana y las interacciones en el transporte público de la ciudad, y en particular con el Metro de la ciudad. Las investigaciones que existen sobre el Sistema de Transporte Colectivo Metro provienen de disciplinas como ingeniería, arquitectura, urbanismo y sociología, sin embargo, no hay al momento un aporte desde la antropología, semiótica; el tema de la proxémica en el transporte público ha sido escasamente trabajado y también el asunto del manejo del cuerpo y su colocación, como formas de comunicación silenciosa. En la UNAM y en la UAM se han hecho tesis sobre este tema.

El trabajo de la UAM titulado: *El comercio ambulante en el Sistema de Transporte Colectivo Metro*, tesis de licenciatura para optar por el título de Licenciado en Sociología (UAM-A), de José Gerardo Mejía Soto y Rubén Ríos Zepeda del año 1992, en ésta se caracteriza al comerciante como un líder, y su inherente adscripción al Partido Revolucionario Institucional (PRI); se describe la labor de los comerciantes dentro de las instalaciones del STC, así como las problemáticas entre las autoridades del Metro y los comerciantes. El trabajo propone sentar las bases para una reglamentación oficial para este tipo de comercio, en la actualidad observamos que no se ha podido reglamentar a los vendedores ambulantes. Este trabajo me permitió entender el funcionamiento del comercio ambulante en el interior del Metro y saber que no ha cambiado demasiado y que se siguen reproduciendo prácticas añejas entre partidos políticos, autoridades, líderes y trabajadores.

Otro trabajo de la UAM-I el de Luz Flaviana Castañeda Morales que lleva por título: *Interacciones sociales en los vagones del Metro de la Ciudad de México (Línea 2)*, tesis para optar por el título de Licenciada en Sociología del año 2007; el trabajo retoma el enfoque dramático de Goffman sobre las interacciones sociales y la visión socio-cultural de Georg Simmel sobre las ciudades. A partir de la descripción de algunas situaciones como el exterior de la estación, los andenes y los vagones de la línea 2, la autora reconstruye una parte de la realidad y reconoce los sentidos de algunos códigos observados en las interacciones. Me sirvió la descripción de los códigos de los

vendedores, pues se relaciona con el tema del manejo del cuerpo y del lenguaje corporal.

La tesis para optar por el título de Licenciado en Ciencias de la Comunicación por la Facultad de Ciencias políticas y Sociales de la UNAM, de Georgina Ramírez Navarrete del año 2007, cuyo título es: *Publicidad en el entorno urbano: caso el Sistema de Transporte Colectivo Metro*, es un trabajo que nos permite conocer las diferentes modalidades de la publicidad exterior que se exhibe en las ciudades, con un énfasis en el caso del Metro capitalino como una alternativa para la exhibición de publicidad relacionada con las PYMES; también se hace una descripción de los principales lugares dentro de las instalaciones del STC donde se exhibe la publicidad: escaleras, barandales, vagones, torniquetes, etc. Aunque el trabajo es interesante, no se relaciona directamente con mi trabajo de investigación, sin embargo me ayudó a percibir los diferentes tipos de publicidad que encontramos diariamente en el Metro.

Por la Facultad de Ingeniería, existe una tesis que para obtener el título de Ingeniero Civil, Roberto Emmanuel Corral Martínez, presentó con el título: *Análisis de flujo de usuarios de transporte público al interior de un Centro de Transferencia Modal (2009)*, esta es una propuesta para desarrollar un método de planeación, análisis y diseño de Centros de Transferencia Modal (CETRAM), que se enfoca en el tránsito de los peatones y pone atención a sus necesidades de movilidad entre distintos modos de transporte. La tesis me sirvió para pensar el tema del caminar del peatón y su necesidad de viajar de un lugar a otro y cómo influye la infraestructura urbana en el tiempo de traslado, en la congestión y libre paso de los peatones.

El trabajo de Olivia Domínguez Prieto, titulado: *Trovadores posmodernos. Músicos en el Sistema de Transporte Colectivo Metro*, que fue resultado de su trabajo de investigación para obtener el título de Doctora en Urbanismo por la UNAM en 2010, presenta un amplio panorama del trabajo de los músicos urbanos en la línea 3 del Metro, donde señala que, el transporte masivo se ha convertido en una alternativa laboral y de subsistencia de numerosas familias. En esta investigación se detectaron

dos sistemas culturales que la autora denominó formal e informal. El primero se refiere a los programas oficiales que el STC ofrece a los usuarios, y el segundo se refiere a las actividades artísticas que no forman parte de las propuestas oficiales. La autora hace una propuesta para la difusión de la cultura, al final de su trabajo, dirigida a las autoridades del Metro, en la que se busca integrar a los músicos vagoneros. Esta tesis me ayudó a integrar a la oferta cultural en mi trabajo, en especial los músicos, que a su vez forman parte de los trabajadores informales, cuya presencia es constante en los viajes por el Metro.

Por la Facultad de Ciencias Políticas y Sociales de la UNAM, Ana Maribel Bello Malagón, realizó una tesis para optar por el título de Licenciada en Ciencias de la Comunicación en 2010, que lleva por título: *Teatralidad de la vida cotidiana. La presentación del vagonero como personaje principal del espacio público Metro, a partir de su comunicación no verbal*. Este trabajo presenta al vagonero como figura principal que permite una serie de interacciones entre él y los usuarios mediadas por el cuerpo, a partir del enfoque dramático de Goffman. La investigación tuvo lugar en el tramo de la línea 9 de las estaciones Chabacano-Pantitlán, donde la investigadora tomó el rol de vagonera-vendedora de dulces y aprendió cómo moverse e interactuar con los usuarios cuando ella hacía su presentación frente al público. Fue un ejercicio interesante que muestra al investigador en su rol de usuario y de 'vagonero'.

Otro de los trabajos que se han realizado sobre el Metro, tuvo origen en la Facultad de Ciencias Políticas y Sociales de la UNAM, presentado por Andrés Álvarez Elizalde, para optar por el título de Licenciado de Sociología del año 2010, y que lleva por título: *El metro. Un espacio de interacciones. El caso de los homosexuales*. Este trabajo describe los encuentros homosexuales que se presentan en el último vagón del Metro, también conocido como "cajita feliz", a muy tempranas horas de la mañana y altas horas de la noche, entre gran cantidad de usuarios y cuando hay ausencia de los mismos. La observación tuvo lugar en las estaciones Hidalgo (dirección Universidad), Chabacano (dirección Constitución de 1917, Centro Médico (dirección Observatorio) e Insurgentes (dirección Observatorio). Y la descripción de videos, tomados de Internet,

donde se observan este tipo de interacciones de carácter sexual, para describir estos encuentros, el autor hace uso de las entrevistas con usuarios constantes que utilizan el último vagón, para redondear sus descripciones. La tesis plantea la relación entre la distancia, la mirada y el lenguaje corporal, temas que retomo en esta investigación. Este trabajo me ayudó a distinguir un tipo de interacción social silenciosa, estigmatizada y clandestina en los andenes y vagones del Metro.

Y del Programa de Posgrado en Ciencias Políticas y Sociales de la UNAM existe el trabajo de 2013 de Jorge Rosas Gutiérrez, que para optar por el título de Maestro en Gobierno y Asuntos Públicos, que lleva por título: *La movilidad de pasajeros en el Sistema de Transporte Colectivo Metro 1997-2012, y su repercusión en el área Metropolitana de la Ciudad de México*. Es un trabajo que propone una alternativa viable para solucionar el problema de la movilidad en la ZMCM, y sobre todo en el estado de México, a partir del Plan Maestro del STC-Metro, que propone la ampliación de las líneas del Metro, de los Trolebuses, del Tren Suburbano, del Tren Ligero, del Metrobús y del Mexibús. El trabajo me permitió advertir que se incrementa la demanda de transporte colectivo porque la población crece constantemente para lo cual se debe ofrecer una respuesta a la necesidad de movilidad de la población.

2. ENFOQUE TEÓRICO-CONCEPTUAL

Estamos comunicando todo el tiempo, aún sin ayuda de la palabra hablada, nuestros silencios comunican, nuestros gestos y movimientos corporales emiten mensajes a todo momento. Pero ¿acaso somos conscientes de los mensajes que transmitimos con nuestros cuerpos?; ¿cómo se comportan los usuarios en diferentes espacios, a diferentes horas y en diferentes días?; ¿existen comportamientos habituales observados entre usuarios?; ¿hay algo que guía los comportamientos de los metronáutas? Estas interrogantes permitieron iniciar esta investigación en una ciudad donde lo anónimo está a la orden del día, y las interacciones en el transporte público no son excepción.

Esta sección se compone por varios ejes conceptuales en los cuales agrupé las teorías que utilicé en la recopilación de información en el terreno: teorías generales desde las cuales partí para investigar; me refiero a la teoría de la comunicación humana, la teoría de los circuitos totales y de la retroalimentación en la comunicación, y la semiótica social que postula que todo en la cultura es una forma de comunicación. Otros ejes se relacionan con el cuerpo y sus usos, la presencia de micro-expresiones y micro-movimientos en las interacciones entre individuos; y los desplazamientos del cuerpo en el espacio y su movilidad. Los tres ejes se encuentran interconectados, tejidos a lo largo del trabajo.

2.1. LA CONDUCTA COMO COMUNICACIÓN: ESPACIO, CUERPO Y DISTANCIA

De la Escuela de Palo Alto en California retomaré el enfoque presentado por Paul Watzlawick y otros investigadores (1967:50); la relación con la conducta como una forma de comunicación. Esto es, a través de la conducta se transmite o intercambia un tipo de información. Para el autor, las relaciones humanas pueden entenderse como circuitos de retroalimentación que afectan la conducta, ya que los individuos reaccionan de maneras distintas en la interacción cara a cara.

El autor señala que no hay nada que sea lo contrario a la conducta, por lo tanto es imposible no comunicarse. A partir de esta consideración, los autores establecen cinco axiomas de la comunicación para el análisis de la conducta expresiva, de los cuales me enfoco solamente en los siguientes:

- 1.- Es imposible no comunicar; todo comportamiento es una forma de comunicación.
- 2.- Los intercambios comunicacionales pueden ser tanto (a)simétricos como complementarios; si en el intercambio comunicativo los participantes mantienen una relación complementaria, su conducta será recíproca y solidaria, en caso de mantener una relación (a)simétrica, la relación puede ser de superioridad o inferioridad, según los roles que se manifiesten en la situación dada.

En cuanto a la relación entre el medio y los individuos retomaré de Gregory Bateson (1970) esta afirmación que considera que la conducta tiene vínculos directos con el contexto donde se manifiesta. Lo que me interesa también es observar el cambio o la diferencia, como afirma Bateson (1970:458), que ocurre a través del tiempo, y que puedo captar en la transición entre espacios del Metro porque, como dice el mismo autor, si queremos explicar o entender la conducta humana, debemos considerar que siempre estamos lidiando con circuitos totales, como parte de un sistema de significados que le dan sentidos a las prácticas.

Con la semiótica social de Robert Hodge y Gunther Kress (1988) entiendo que todo en la cultura puede ser visto como una forma de comunicación organizada de manera similar a la del lenguaje verbal, para ser entendido en términos de un conjunto común y fundamental de reglas y principios (Hodge y Kress, 1988:1).

Este enfoque plantea el estudio sistemático, comprensivo y coherente de los fenómenos de comunicación en su conjunto, y no sólo fracciones del mismo (*Ibídem*, 1988:1). Dicho de otra manera, todo acto semiótico o comunicativo (todo mensaje) tiene lugar en el plano de la semiosis, este es el lugar donde el mensaje es construido e intercambiado; siguiendo a los autores, todo mensaje es una realización material que se despliega en un lugar y tiempo, donde el mensaje mismo puede intercambiarse y transformarse. El mensaje tiene fuente, meta, propósito y contexto social (Hodge y Kress, 1988:5).

Pondré mi atención en las prácticas de producción de sentidos de todo tipo: visual, verbal, auditivo, táctil, etcétera, para distinguir y comprender los tipos de comunicación social que se establecen entre los usuarios del metro como parte de un circuito.

Por lo que se refiere a las interacciones sociales, estas propician un modo de actuación que es ejecutada por los actores o urbanitas, quienes cumplen determinado rol social en el marco que ofrecen diversas situaciones sociales; esta actuación es representada frente a una audiencia o público que se encuentra en la ciudad, por ejemplo, en las

estaciones del Metro. El modelo dramático de Goffman será una guía para mis observaciones etnográficas.

Me centraré en describir y analizar las expresiones corporales, lo que Goffman (1959:19) llama los *ingobernables de la conducta expresiva*; es decir, elementos como expresión facial, configuración física, objetos, adornos, aditamentos, posturas corporales, movimientos del tronco, piernas, pies, gestos con las manos, contacto corporal, contacto táctil, temperatura, olores, proximidad física, dirección de la mirada, comportamiento olfativo, etcétera. Como un ejemplo tenemos el uso conocido de la sonrisa social, como una manera de protección de la imagen propia del individuo frente a los otros en diferentes circunstancias. La transmisión de información entre los individuos permite definir el orden de una situación particular. Por eso, describiré los actos corporales de comunicación en la situación interactiva en que suceden; es decir, en el ambiente en el que se propician, a saber, los diferentes espacios que conforman las estaciones de mi estudio. A través de estos gestos corporales, que Goffman llama *glosa corporal* (1971:30) el individuo hace un *display* o exhibición de comportamiento, de intenciones; el individuo se convierte en algo que los demás pueden interpretar y predecir.

Si aceptamos que todo asunto en la vida parece obedecer a ciertos cálculos en la conducta en relación con los otros, el concepto de *individuo como unidad vehicular* (Goffman, 1971:26), como un piloto revestido de un caparazón blando, que sigue su camino y que puede evitar el choque en milisegundos antes de que éste suceda es de gran utilidad para esta investigación. De igual manera, el concepto de *signos de vinculación* (Goffman, 1979:199) permite el reconocimiento, por medio de la conducta expresiva, de ciertas relaciones entre individuos, por ejemplo, el ir tomados de la mano es una declaración abierta a terceros de que se encuentran en una relación de algún tipo.

Viajar en el metro implica el desciframiento de códigos urbanos sobre la circulación, la señalización y lo apropiado en diversos segmentos del viaje urbano. Se trata de un conocimiento puesto en actos, de una normatividad reconocida explícitamente, como dice Miguel Ángel Aguilar (2013:89), por lo que este autor señala que existen varias estrategias para mitigarlo a través de ciertas actividades, por ejemplo, el repliegue, es decir, el cuerpo se compacta cuando el vagón está lleno. Las prótesis tecnológicas, el celular, reproductor de música, entre otros aparatos, que permiten la adaptación a otro entorno visual y / auditivo. La exploración visual corporal, de manera abierta y hasta fugaz, cuando se realiza una inspección del cuerpo cercano, en hombres y mujeres que se cruzan miradas y se evitan. Por último, la inspección visual iconográfica, es decir, observar la publicidad en las estaciones del Metro y en el vagón, mirar el nombre de las estaciones y sus íconos, lo que permite hacer un juego de memoria, recordar algún evento sucedido en alguna estación, a cierta hora del día, etcétera (Aguilar, 2013:99-102).

En condiciones como las que prevalecen en el Sistema de Transporte Colectivo, con horarios 'pico', prisa, premura, alta congestión de pasajeros (tendré que estudiar algo sobre los efectos del comportamiento en espacios reducidos donde hay grandes masas de gente) y hasta angustia existencial y fatiga, el asunto de la posible cortesía o descortesía en los usuarios adquiere cierta relevancia. Como dicen Álvarez Muro y Espar (2002:4), los interactuantes de un acto comunicativo se plantean la cortesía como una actividad de manipulación, cuyo modelo estructurador es seducir para persuadir. Por ejemplo, querer salir del vagón saturado de gente y decir: 'con permiso' para después abrirse paso a empujones hacia el exterior, esto bien puede ser un ejercicio para mitigar reacciones airadas de los usuarios.

Para María del Mar Castro (2013:370), la cortesía ha sido un elemento fundamental en la comunicación interpersonal, expresión de rango y autoridad, a la par que cordialidad y gentileza. Como ejemplo de la cortesía, nos podemos referir al uso de la mirada, ya que ésta se relaciona con la sintonía entre hablantes; es decir, mirar de frente al interlocutor demuestra disposición para la comunicación; desviar la mirada expresa

desinterés, indiferencia, vergüenza o inseguridad. La duración del contacto visual dependerá de la situación, de sus protagonistas y de su entorno. El contacto visual también permite acortar el espacio y se relaciona con conductas corteses o descorteses, como mirar lo que alguien más está comiendo, u observar fijamente por un lapso largo de tiempo los ojos de otra persona, etcétera.

Con base en la propuesta de Hall (1966) analizaré las distancias y la protección de un territorio por los usuarios en distintos espacios del Metro, así como el tema del territorio personal y la orientación del cuerpo en las interacciones cara a cara o en grupos. La dimensión proxémica no sólo se aprecia en los actos comunicativos entre individuos en el vagón, sino también en la colas de la taquillas, en la filas que hacen los usuarios en los torniquetes cuando se inserta el boleto, al caminar, evadir o chocar con otros usuarios por los pasillos, al esperar el tren en los andenes, al colocarse cerca de las puertas esperando a entrar, etcétera. El caminar privilegia la información de tipo no verbal principalmente aunque la información verbal también se puede presentar.

Los transeúntes actúan según un código de circulación, el cual se adquiere a través de la experiencia; es decir, saben dónde pueden andar, dónde pueden permanecer y por qué lapso de tiempo, a qué grupos acercarse y con cuáles alejarse. Y es conocido que hay algo que tienen en común los usuarios del Metro, tienen un itinerario que seguir donde se comparte, entre los cuerpos, el espacio y el tiempo.

En cuanto al tema del espacio y el territorio, el antropólogo Edward Hall (1966:125) propuso el término proxémica para referirse a las distancias (medibles) entre las personas cuando interactúan entre sí. El autor distingue cuatro tipos de distancias en el hombre, las cuales se relacionan con el comportamiento que llamamos territorial en aves y animales, y que permite la aplicación de los sentidos para distinguir entre un espacio o distancia y otro. La propuesta de las distancias que establece Hall, se inscribe en la cultura media norteamericana, lo cual permite pensar que en diferentes culturas las distancias medibles entre individuos en la interacción pueden cambiar, esto incluso debido a la situación en la que se produzca la interacción.

El autor establece cuatro zonas de distancias, cada una tiene una fase cercana y una fase lejana, además, Hall (1966:142-159) señala que las distancias pueden variar por los factores ambientales o la personalidad. El objetivo de las observaciones será identificar cuáles son las distancias que se presentan con mayor frecuencia en las interacciones en el Metro. Las distancias son las siguientes:

1. Distancia íntima: se refiere a las interacciones con personas cercanas, con las que se mantiene un vínculo íntimo; por ejemplo, la pareja de enamorados quienes establecen distancias hasta los 45 cm entre ellos.

2. Distancia personal: utilizada en relaciones cercanas, por ejemplo entre familiares y amigos, la distancia y que se establece entre los 45 cm.

3. Distancia social: distancia que utilizamos en nuestras interacciones cotidianas, las relaciones que mantenemos con personas conocidas; suele mantenerse a 1.20 m.

4. Distancia pública: suele utilizarse en lugares públicos donde hay personas desconocidas, por ejemplo, en las conferencias. La distancia suele ser mayor a 3.60 m.

Siguiendo con el tema del espacio y las distancias, retomaré al autor Yi-Fu Tuan, que establece una correlación entre el lugar y el espacio. La percepción del espacio es diferente en diferentes partes del mundo, para algunas culturas el espacio significa espacio físico, en otras culturas el espacio significa libertad, comodidad, posibilidades de movimiento. (Tuan, 1977:51) Para este autor el movimiento implica libertad, por lo que ser libre de moverse corresponde a colocarse en una situación de amplitud espacial. Las personas se mueven libremente en el espacio, de allí la expresión “free as a bird” (libre como un pájaro).

Sin embargo, nuestra percepción de la distancia puede cambiar, a medida que hacemos uso de las extensiones del cuerpo, como la bicicleta, los autos, los aviones, etcétera. Transportarse de un continente a otro se puede hacer en cuestión de horas, pero la percepción que se tiene de recorrer un camino en motocicleta no es la misma a la de ir cómodamente sentado, de manera pasiva, en un avión (*Ibídem*, 1977:52-54);

eso es lo que sucede al transportarse en Metro, los pasajeros son sujetos pasivos en un espacio limitado, en el que muchas veces no tienen libertad de movimiento donde la multitud aprisiona (*Ibídem* 1977:52-54),

El espacio claro que está relacionado con el poder y el prestigio, entre más espacio se ocupa más poderosa es la persona que ocupa el sitio. Sin olvidar también que el espacio es una necesidad biológica a toda especie animal y es una necesidad psicológica para el hombre (1977:57-58) El espacio, nos dice Tuan, se percibe al estar en presencia de otra persona. Por ejemplo, en el transporte público, cuando una persona llega a sentarse al lado de otra se limita el espacio que se consideraba propio. Por lo tanto, siguiendo al autor, dos personas pueden llegar a ser multitud y crear sensación de hacinamiento (*Ibídem*, 1977:59).

La gente cuando se encuentra en multitud puede ayudar al otro, en esas situaciones se comparte un sentido de solidaridad, no reduce el espacio del otro sino lo expande, le cede espacio, (*Ibídem*, 1977:64). Lo cual me propongo averiguar en condiciones donde el contacto corporal es intenso, por ejemplo, dentro del vagón del Metro, en horas 'pico'. Pero también la gente puede llegar a ser un estorbo, e impedir la circulación propia.

2.2. TÉCNICAS CORPORALES, MICRO-EXPRESIONES, MICRO-MOVIMIENTOS, REGLAS DE INTERACCIÓN

Marcel Mauss (1950) señala que las sociedades hacen uso de su cuerpo, a partir de ciertas técnicas corporales. Estas técnicas cambian a lo largo del tiempo, por ejemplo, antes se enseñaba a los niños a zambullirse en la alberca con los ojos cerrados, abriéndolos una vez dentro del agua. Hoy la técnica es diferente, el aprendizaje inicia enseñando a los niños a mantenerse en el agua con los ojos abiertos, para enseñar al niño a dominar los reflejos peligrosos pero instintivos de los ojos [...] (Mauss, 1950:338). El cuerpo se domina con base en la educación y en la imitación, ya que "el cuerpo es el primer instrumento del hombre y el más natural, o más concretamente, sin

hablar de instrumentos diremos que el objeto y medio técnico más normal del hombre es su cuerpo” (*Ibídem*, 1950: 342).

Las técnicas corporales son distintas por la edad y el sexo, por ejemplo, la forma de cerrar el puño para dar un golpe es diferente en hombres y mujeres. Otra forma de usar el cuerpo que depende de la edad es la posición de cuclillas, el niño lo hace de manera sencilla, fácil y hasta plácidamente al jugar. Para un adulto, esta posición representa dificultades, cansancio y hasta embarazo si no logra ponerse en esa posición por algún tiempo (*Ibídem*, 1950:344-345). En otras palabras, la cultura permea el uso del cuerpo, hay técnicas que se utilizan en situaciones particulares, lo cual consiste en adaptar el cuerpo a sus usos (*Ibídem*, 1950:355). Concentraré mi observación en las técnicas corporales mediante las cuales se hace uso del cuerpo en situaciones de congestión y de cierta libertad de movimiento.

Sobre la expresión facial, el psicólogo norteamericano Paul Ekman, identificó emociones universales, caracterizadas por movimientos o micro-movimientos en el rostro humano que reflejan una emoción, a saber: alegría, tristeza, enojo, miedo, sorpresa, asco y desprecio. Podemos apreciar de igual manera las pupilas dilatadas, el rubor en el rostro de las personas, etcétera. Me centré en observar y describir las diversas micro-expresiones que señalan la aparición de una emoción, y en los micro-movimientos como formas de soslayar probables encuentros de carácter peligroso, agresivo, embarazoso, arriesgado, comprometedor, entre otros.

El uso de ciertas expresiones como la sonrisa sociable, o el ceño fruncido reflejan interacciones de distintos tipos. Por ejemplo, aguantar pisotones, empujones, temperaturas, olores, sonidos y gestos corporales y faciales en condiciones de total congestión, es sin duda un ejercicio constante de control emocional: manejo de la ira, uso de la gentileza, encubrimiento, etcétera.

Para describir y analizar el lenguaje no verbal de los usuarios retomaré los trabajos de Paul Ekman y Wallace V. Friesen, sobre las categorías *uso*, *origen* y *codificación* que los autores proponen (1976:55-59), pero centrándome solamente en las categorías de *uso* y *codificación* del lenguaje no verbal, por razones de tiempo y de objetivos perseguidos en esta investigación:

Si nos proponemos comprender, en todos los sentidos posibles de esta palabra, cualquier manifestación de la conducta no verbal de una persona, esto es, todo movimiento o posición del rostro y/o del cuerpo, es necesario determinar de qué manera dicho comportamiento llegó a formar parte del repertorio de dicha persona, las circunstancias en las que se lo utiliza, y el principio de su relación con lo que él significa (Ekman y Friesen, 1976: 51).

El uso se refiere a las regularidades y consistencias encontradas u observadas en las circunstancias que rodean la emisión de un acto no verbal. El uso implica las condiciones externas presentes toda vez que el acto tiene lugar, la relación entre éste y la conducta verbal concomitante, la conciencia que la persona tiene de emitir, si éste tiene como fin comunicar, si hay realimentación por parte de quien observa el acto y el tipo de información que éste transmite (Ekman y Friesen, 1976: 55).

Como señalan Ekman y Friesen, la conducta no verbal no es un fenómeno único, global, unificado, con un solo tipo de uso, un origen y una forma de codificación. Por el contrario, el comportamiento facial y corporal implica una serie de tipos muy distintos de conducta, que los autores distinguen en cinco categorías según aspectos vinculados con la codificación. Estas categorías a su vez, son tomadas del trabajo previo de Efron (1941)⁴⁸ y en una serie de conversaciones con Mahl (1967).⁴⁹ Las categorías son las siguientes: emblemas, ilustradores, manifestaciones de afecto, reguladores y adaptadores (Ekman y Friesen, 1976: 55-59).

⁴⁸ Efron, D. [1941] *Gesture and environment*, New York, King's Crown.

⁴⁹ Mahl, G. F. [1967] "Gestures and body movements in interviews", trabajo presentado en la Tercera Conferencia sobre Investigación en Psicoterapia, Chicago, junio.

Según Ekman y Friesen (1976:54), el comportamiento no verbal proporciona la información más valiosa cuando no podemos confiar en lo que se nos dice con palabras, sea porque quien habla se propone intencionalmente engañarnos o porque ha bloqueado o reprimido la información que deseamos conocer. En el caso de mi investigación en el metro, la conducta no verbal me puede dar indicios sobre aquello que no me es posible escuchar o conocer a través del lenguaje verbal. Esto no quiere decir que el comportamiento no verbal no pueda mentir, quizás lo hace no con tanta eficacia como la conducta verbal, pero tampoco es posible confiar en todo lo que se ve.

Otro concepto clave es el de kinesia que define Poyatos como:

[...] los movimientos corporales y posiciones resultantes o alternantes de base psicomuscular, conscientes o inconscientes, somatogénicos o aprendidos, de percepción visual, auditiva, táctil o cinestésica (individual o conjuntamente), que, aislados o combinados con las estructuras verbales y paralingüísticas y con los demás sistemas somáticos y objetuales, poseen un valor comunicativo intencionado o no (1994:185-186).

Se pueden observar movimientos basados en una codificación espacial, por ejemplo, los ilustradores, que permiten establecer relaciones espaciales a partir del movimiento en el espacio lo que puede señalar un tipo de relación entre personas u objetos. También se puede incluir el señalamiento con alguna parte del cuerpo, con los dedos o la mano. De igual manera, se puede indicar la codificación por medio de un órgano corporal, por ejemplo sacar la lengua, desabotonarse la camisa, etcétera. Los ilustradores (Ekman y Friesen, 1976) pueden ser rítmicos también, cuando el mensaje corporal no tiene un contenido específico sino que acompaña el curso de una idea o destaca una palabra o frase.

Con base en el estudio sobre el Metro de Delhi de Melissa Butcher (2011), en donde señala que andar en el Metro requiere del uso de ciertas habilidades y experiencia adquirida, considero la afirmación de la autora pertinente en mi investigación, sobre las implicaciones que conlleva el movernos en el espacio, es decir, cálculos estratégicos y

constante negociación del espacio. Siguiendo a la autora, el tránsito por el Metro propicia la reproducción de ciertas reglas de comportamiento en diferentes momentos, o en diferentes circunstancias (Butcher, 2011:241-244).

La investigación que realizó Claudia Contreras en 2011 sobre el Metro de Barcelona, me permite reconocer que los lugares en el Metro son espacios configurados, y que el tránsito de los usuarios puede transformar y reconfigurar esos espacios. También, a partir de la observación persistente y especializada, es posible saber quién es un usuario frecuente y quien es ocasional, como también, a partir de la indumentaria, conocer las labores o actividades que los usuarios podrían realizar.

En un trabajo etnográfico sobre una estación de transporte en la ciudad de Helsingborg, al sudoeste de Suecia, Leila Valoura (2001) señala que la organización arquitectónica, es decir, los objetos construyen un paisaje que revela rasgos de la cultura. Más adelante afirma que hay una paradoja en los lugares de interacción como las estaciones de transporte, o también como en las estaciones de Metro, ya que son lugares de interacción, donde a cada momento se evita el contacto. La arquitectura del lugar permite guiar los caminos de los usuarios, también delimitan los espacios personales o íntimos con el uso de objetos, como poner la bolsa en el asiento contiguo, o poner mochilas o paquetes en el suelo, cruzar los brazos, usar el cuerpo como estructura corporal, donde las extremidades funcionan como escudo protector, como frontera que limita el espacio personal (Valoura, 2011:565-566).

Retomaré lo propuesto por Karlin, Epstein y Aiello, en 1978, sobre análisis de las multitudes, donde señalan que el ambiente, o situación social propicia la percepción de la multitud. Para los autores hay por lo menos, cinco espacios prototípicos donde ocurren las multitudes: los conjuntos residenciales, los centros de trabajo, lugares de tránsito masivo, tiendas y restaurantes y lugares de reuniones públicas. Las multitudes implican un desequilibrio entre público y espacio disponible, (Karlin, Epstein y Aiello, 1978:166), lo cual resulta en *congestión*, término con el que se refieren a situaciones en las que los recursos disponibles son limitados (*Ibidem*, 1973:70). Este es el caso del

transporte público, donde el espacio disponible como recurso es limitado a medida que crece la afluencia de usuarios en horas punta.

Las multitudes pueden ser de tipo crónico o episódico; por ejemplo, vivir en un apartamento apretujado y pequeño por muchos años puede verse como un caso de hacinamiento crónico. Sin embargo, las multitudes que observé son del tipo episódico, o de congestión circunstancial; es decir, suceden por lapsos cortos de tiempo en el Sistema de Transporte Colectivo Metro. (*Ibíd*em, 1978:168). Siguiendo a los autores, analizar las multitudes implica hacerlo en el lapso de tiempo en el que estas se presentan, y en el lugar donde ocurren. Mi principal interés radica en el análisis de las interacciones sociales que forman parte de multitudes episódicas, así como en espacios más o menos libres con escasez de pasajeros.

William Whyte, en un estudio comparativo sobre las multitudes de Tokio y Nueva York en 1979, afirma que los transeúntes son unidades de transporte, y que son conscientes tanto de su velocidad al caminar como de la posibilidad de convertirse en obstáculo para otros transeúntes. Si bien, este planteamiento ya había sido señalado por Goffman (1971) cuando se refería a los transeúntes como unidades vehiculares. No deja de ser interesante que se siga investigando sobre este fenómeno de la movilidad humana, y que resuelva Whyte, a partir de datos estadísticos, que los transeúntes efectúan estrategias para evitar colisionar con otro transeúnte y usan diversas alternativas como atajos o rutas secundarias para evitar la congestión. Y añade que la velocidad al caminar tiene relación con la hora del día. (Whyte, 1979:5-8).

En otro estudio realizado por Alexandra Willis y otros investigadores en el año 2004, en Reino Unido sobre la movilidad de los transeúntes en dos ciudades céntricas como Edinburgh y York, se investigó las trayectorias de 2613 participantes quienes fueron video-grabados, a partir de este estudio se devela los diversos modos que usan los transeúntes para desplazarse en espacios urbanos. La velocidad al caminar corresponde al género, la edad, la hora del día, si el transeúnte va solo o acompañado, o en grupo (Willis y otros, 2004:807-808), datos que considero pertinentes tomar en

cuenta en mis observaciones etnográficas para dar cuenta de las interacciones sociales y los modos en los que la gente se encuentra en los diferentes espacios en horarios distintos.

En un trabajo de Eliseo Verón (2013) realizado en el metro de París, que se relaciona directamente con mi trabajo de investigación, el autor analiza los espacios de la red del metro, una especie de 'mapeo', y los comportamientos de los usuarios en esos espacios,⁵⁰ por lo que Verón necesitó hacer uso de un lenguaje de descripción que le permitiera 'mapear' el Metro, y propuso tres dimensiones de los espacios, a saber, *la dimensión progresiva*, que induce al usuario a seguir un camino (señales, escaleras, pasillos, etc.), *la dimensión conectiva* (decisiones del usuario sobre transbordar en una estación conectiva), y *la dimensión de espera*, que opera a través de una serie de elementos espaciales que buscan inmovilizar al viajero (andenes, asientos). Con base en estas categorías pude observar y analizar las interacciones sociales que se presentaron en los diferentes espacios dentro del Metro, en el capítulo tercero se aprecia la operatividad de las categorías mencionadas.

Con relación a la interacción en los espacios, retomaré los conceptos propuestos por la socióloga Esther Kim (2012:271), *espacio transitorio no social* y *comportamiento transitorio no social*. El *espacio transitorio no social* es un límite o frontera simbólica y privada, donde el ocupante se desconecta o rompe el contacto con los otros con quienes comparte el espacio. La gente en los espacios transitorios no sociales es anti-social, inhibida y declara abiertamente al otro que se mantenga lejos de sus acciones y comportamientos. El *comportamiento transitorio no social* se presenta en los espacios transitorios no sociales y está en vínculo con un intrincado y cuidadosos ritual para evitar la interacción con otras personas (*Ibídem*: 281). Esta propuesta se inserta en el marco del interaccionismo simbólico pero con un ligero matiz, al investigar cómo la

⁵⁰ En relación a un proyecto de cableado de fibra óptica que se buscaba introducir en las instalaciones del metro, con la intención de saber, qué tipo de programas audiovisuales podían ser puestos a disposición de los usuarios en pantallas dentro del metro de París.

gente elige evitar interactuar con los otros y las maneras de hacerlo cuando viajan en autobuses de la línea *Greyhound* a través de Estados Unidos.

Este trabajo lo conocí cuando ya había concluido la etapa de trabajo de campo y la mayor parte de este manuscrito, y me alegra haberlo hecho, ya que me permitió conectar conceptos y posturas similares en relación a la comunicación e interacción entre personas.

Si bien, los conceptos ya existían y se le conocían por sus grandes autores, el trabajo de Kim me dio seguridad y confianza acerca de mi personal integración de algunas posturas como la de Bateson y Watzlawick, Ekman y Friesen, Goffman y Hall, entre otros autores, al observar que los conceptos que ella propone en su trabajo, a su vez, también son conceptos inspirados particularmente en el interaccionismo simbólico de Goffman.

Además, es de suma importancia el énfasis que pone la autora, y que en su trabajo refleja, sobre la observación de tipo participante, cuya validez se ha demostrado en la antropología, y al aplicarla rigurosamente se puede obtener material preciso para su análisis. Así como señala Carbó (2007:2), la observación directa y participante nos permite hacer uso de “la mirada como un dispositivo analítico que pueda leer esas constelaciones significantes”; y que revele la “inteligencia comunicativa del cuerpo”. Por lo anterior reconozco que el trabajo de Kim (2012) fue un excelente indicador de que iba por buen camino con el asunto de ir callado mirando la ciudad y a los otros, al aplicar la “lectura como análisis” y realizar una “semiótica de lo visible” (Carbó, 2003:42-43). **(VÉASE APÉNDICE METODOLÓGICO 4)**

3. ENFOQUE METODOLÓGICO.

En cuanto a mi metodología, elaboré un recuento etnográfico utilizando la técnica de observación directa y observación participante en las dos estaciones Indios Verdes y Valle Gómez, que fueron mis dos grandes unidades de análisis. Realicé una categorización sistemática descriptivo-analítica sobre la evidencia empírica, donde

registré los personajes que interactúan en las estaciones del Metro. Además de considerar a los usuarios, también advertí al personal oficial, los comerciantes (“vagoneros” y vendedores en pasillos), y describí las diversas interacciones que se presentan entre los participantes de las situaciones sociales, todas las interacciones analizadas fueron de carácter verbal y/o no verbal. De lo cual resultó un documento, el cual fue una guía de descripción de escenas e interacciones.

Otro documento que realicé y resultó de gran utilidad para la recopilación de información fue una guía de observación, un itinerario que me señalaba qué observar, dónde, de qué manera, y cuándo hacerlo. Para complementar esta guía de observación, realicé un documento sobre el análisis del lenguaje no verbal, donde incluí imágenes de los emblemas, ilustradores, manifestaciones de afecto, reguladores y adaptadores, que posiblemente encontraría en mayor o menor medida en las interacciones y sobre todo en el lenguaje no verbal de los sujetos. Los documentos mencionados se pueden consultar en la sección de anexos de esta investigación.

(VÉASE APÉNDICE METODOLÓGICO 2)

Mi observación tuvo lugar en puestos de observación específica en las diferentes zonas que integran al Metro como circuito; es decir, escaleras, taquillas, torniquetes, pasillos, andenes y al interior de los vagones. La observación participante me permitió insertarme en el tránsito cotidiano que los usuarios realizan a través del Metro. Asimismo, observar las diferentes interacciones que se presentan en horas de afluencia masiva u “horas pico” y en horas de escasez de usuarios u ‘horas no pico’.

Realicé estas observaciones en los horarios de afluencia que consideré comienzan de las 6:00 a 10:30 horas, y de las 17:30 a las 21:00 horas. Estos horarios coinciden con los horarios que establecen varias empresas para la entrada y salida de su personal, ya que muchos usuarios necesitan salir de casa muy temprano y transportarse en Metro desde las primeras horas de la mañana para poder llegar a tiempo a sus trabajos.

Por ejemplo, un trabajador que hace dos horas de trayecto desde su casa a su centro de trabajo, y que su hora de entrada es a las 8 de la mañana, estaría abordando el tren a las 6:00 o 6:30 para llegar a tiempo. O un estudiante que va a Ciudad Universitaria, y que toma el tren en Indios Verdes a las 8:00 horas, el trayecto hasta la estación Universidad puede tomar hasta 72 minutos, en un promedio de tres minutos y medio por estación. El mismo traslado después de las 11:00 horas en la línea 3 dura 40 minutos.⁵¹

El horario que consideré de menor afluencia comprendió de las 10:30 horas a las 17:30 horas, lapso de tiempo en el que los trabajadores ya se encuentran en sus trabajos y los estudiantes en las escuelas. Fue evidente la disminución de usuarios en la red del Metro en esos horarios. La información recabada me permitió hacer comparaciones de densidad de usuarios y conductas presentadas en distintos espacios, así como revelar las estrategias que los usuarios utilizan para apropiarse o ceder los espacios. **(VÉASE APÉNDICE METODOLÓGICO 5 Y 6)**

La fotografía fue un medio de registro adicional y ocasional que utilicé de manera encubierta con un celular, pues los permisos que solicité al STC para tomar fotografías y videos en dos estaciones no llegaron a tiempo. **(VÉASE APÉNDICE METODOLÓGICO 7)** Llevé un registro por escrito por medio de una pequeña y práctica libreta de notas, donde escribía mis observaciones casi al momento en el que veía alguna interacción. **(VÉASE APÉNDICE METODOLÓGICO 3)**

3.1. RECOPIACIÓN DE LA EVIDENCIA EMPÍRICA

Mi proceso de observación fue similar a la observación que relató Italo Calvino en su libro *Palomar*, cuando el protagonista de sus narraciones Palomar, hace una

⁵¹ Páez, Alfredo, Ricardo Rivera y Jonás López, “Afluencia del Metro del D.F. hace tardado abordaje de vagones”, en: *Terra*, sección Noticias D.F., 8 de diciembre de 2014 [Consultado 9/12/14] Disponible en: <http://noticias.terra.com.mx/mexico/df/afluencia-del-metro-del-df-hace-tardado-abordaje-de-vagones,eb17c7adeba2a410VgnVCM5000009ccceb0aRCRD.html>

descripción de sus experiencias visuales que tiene por objeto las formas. En su texto “El seno desnudo”, Palomar camina por una playa solitaria y encuentra una joven bañista tendida en la arena tomando el sol con el seno descubierto, entonces Palomar aparta la mirada hacia el horizonte marino, pero él se cuestiona que al hacer esto sólo está confirmando la convención que considera ilícita la visión de los senos. Su no mirar presupone que está pensando en esa desnudez. Palomar vuelve a pasar frente a la bañista, y esta vez mantiene la mirada fija en ella y la incorpora a su paisaje visual. Pero Palomar se pregunta si esa forma de proceder no es considerar a la bañista como un objeto más. Gira y vuelve sobre sus pasos ahora al deslizar su mirada por la playa con objetividad imparcial (Calvino, 1983:23-25).

Con esto quiero decir que practiqué una mirada amplia, de ida y vuelta constantes, desde distintas posiciones, incluyendo todo lo que podía incluir a mi paisaje visual, practicando a su vez el disimulo cortés y la mirada abierta y franca. Desarrollé un estímulo desinteresado, al igual que Palomar, era lo que quería llegar a expresar con mi mirada; una lucha constante con la desatención cortés y con la atención abierta.

Esta manera de proceder comenzó desde el momento en el que abordaba el transporte colectivo para llegar a las estaciones a observar. Una vez dentro, me colocaba por lapsos de entre diez minutos, a veces menos en las zonas del Metro. Mi observación fue flotante y mi desplazamiento fue fijo, semi-fijo y ambulatorio por las estaciones del Metro. Es decir, seguía a los usuarios desde la entrada, cuando compraban sus boletos o recargaban sus tarjetas, cuando pasaban por los torniquetes y llegaban a los andenes, en los lapsos de espera del convoy y dentro de los vagones.

Considero este proceso de observación como una observación de rutinas, seguir un camino que tiene un comienzo, un progreso y un fin. Y es que también el Metro, a través de su arquitectura, guía el viaje de los usuarios, y ofrece diferentes espacios para la interacción. El asunto no es menor, el diseño arquitectónico prevé que ciertos espacios propicien las interacciones (vestíbulos) y no otros (escaleras).

Me presenté en público como alguien que estaba esperando a un acompañante, revisaba mi celular de manera ociosa y observaba el reloj de manera constante. En otras ocasiones recorrería los pasillos de manera perezosa para observar los puntos hacia donde circulaban los usuarios, los puntos donde chocaban, por ejemplo, esos lugares donde los pasillos se hacen más angostos a más amplios, y los puntos donde los usuarios se detenían a interactuar.

Me subía a los vagones para observar, a veces a empujones, como suelen hacerlo los pasajeros en horas de premura; corría para alcanzar un lugar, o me protegía con mis brazos y codos cuando el aplastamiento era intenso. Me comporté como un usuario regular de Metro, que viajaba a su destino y que tenía que interactuar verbal y/o no verbalmente de manera cotidiana con otros pasajeros.

Seleccioné dos estaciones del Sistema de Transporte Colectivo Metro para observar la comunicación que se establece o no entre los individuos cuando viajan en Metro.⁵² Al trabajar en un lugar como el Metro donde se comparte la presencia con miles de personas desconocidas diariamente, la elección de los lugares de trabajo tenía que ser específica para poder hacer una comparación que mostrara diferencias y/o similitudes con otras estaciones del Metro. Uno de los criterios para la elección fue la afluencia frente a la escasez de usuarios; elegir una estación que fuera de gran afluencia y otra que por el contrario registrara el menor número de usuarios. Pantitlán fue considerada como una alternativa porque es la estación que transporta el mayor número de usuarios por día, debido a que en ella confluyen cuatro líneas: 1, 5, 9 y A, pero precisamente por mostrar gran número de intrincados cruces decidí optar por otra estación que no fuera de conexión sino terminal, pero que mantuviera el criterio de afluencia. Por ello elegí la estación Indios Verdes, que forma parte de la línea 3, que es

⁵² Busqué permisos por parte del Sistema de Transporte Colectivo Metro para poder realizar mi investigación, la recopilación de información a partir de observaciones, toma de fotografías y videos cortos usando un celular, incluso obtener mapas con cotas de superficie; sin embargo, sólo se me concedió el permiso para hacer observaciones y tomar notas. Para poder obtener los otros permisos se me indicó enviar cartas a diferentes departamentos, lo hice pero no me contestaron a tiempo. Así que tuve que dejar de lado los permisos oficiales del STC y realizar mi investigación sin ellos.

una estación de fin y principio de recorrido, y que es la estación con el mayor número de usuarios transportados diariamente.

La estación Indios Verdes es una estación subterránea de extremo o de llegada-salida, que forma parte de la línea 3, y que a su vez es la estación con mayor afluencia de usuarios en el último trimestre de 2014. Indios Verdes es la estación con mayor afluencia de usuarios diariamente, por ella se trasladan 128, 961 usuarios; al mes la estación traslada a poco más de tres millones de personas (3, 868, 830); aunque la estación Pantitlán traslada a más usuarios al día: 338, 602 usuarios, es debido a que en ella confluyen las líneas “A”, 1, 5 y 9, y las suma de estaciones arroja ese resultado. Con base en las cifras anteriores elegí Indios Verdes porque no exhibe la enorme complejidad de cruces que tiene Pantitlán.

La segunda estación que elegí fue Valle Gómez de la línea 5, siguiendo el criterio de ausencia de cruces o conexiones; esta estación es la que transporta al menor número de usuarios por día, si se considera que es una estación de paso, es la que ocupa el primer lugar en escasez de usuarios.

Valle Gómez, es la estación con el menor número de usuarios por día laborable; al día transporta poco más de cuatro mil personas (4,881), y al mes traslada a 146, 430 personas. Hay que señalar que la estación Santa Anita de la línea 4, se encontraría en el primer sitio de estaciones con menor afluencia, pero esa es una estación de conexión. Y otro de los criterios para elegir las estaciones, además de la oposición afluencia/escasez, fue la diferencia en tipo de estaciones: terminal/de paso, con el objetivo de realizar un análisis entre la homogeneidad y la diferencia. Las cifras reflejan que la estación Indios Verdes transporta en un día laborable casi lo que transporta la estación Valle Gómez en un mes. Con base en mis observaciones y notas de trabajo de campo, los espacios que observé y analicé los consideré en dos sentidos, el exterior de las estaciones y el interior.

Sobre el exterior de las estaciones, presento información de carácter general, como rutas de transporte, delegaciones y colonias cercanas a las estaciones de mi *corpus*, otras estaciones del Metro cercanas, avenidas principales, ubicación de diversas empresas y fábricas cercanas, las escuelas y centros de enseñanza, plazas, mercados, parques y lugares de recreación, hoteles, restaurantes, bancos, hospitales y clínicas e iglesias y parroquias; también la descripción de puestos fijos, semi-fijos y ambulantes afuera de las estaciones, tiendas, bares, y servicios en general, como baños públicos, o teléfonos. Esta información es relevante, pues supone las actividades cotidianas de las personas que viven cerca de las estaciones o van a laborar desde otros puntos de la ciudad a las inmediaciones de las estaciones analizadas, y además son puntos urbanos para la interacción social.

En cuanto a la descripción del interior de las estaciones, me concentré en analizar las interacciones que se presentan en diferentes áreas, tales como: taquillas, torniquetes, pasillos, escalera, andenes-entrada a vagones y vagones en su interior. Así como a la identificación de personal oficial, como elementos policíacos, operadores de trenes, personal administrativo y personal de limpieza.

Por cuestiones obvias de género no me fue posible hacer observaciones desde los vagones destinados a las mujeres, pero cabe señalar que existe un rol de mujer bien desplegado por ellas mismas, y reconocido por los hombres que también desempeñan su rol dentro del Metro. Como ejemplo, en la estación Indios Verdes, cada género tiene destinada un área específica de entrada a la estación, en el propio andén y en algunos vagones del Metro. A pesar de la dificultad que representó, por mi condición de varón, ingresar al área de mujeres pude realizar observaciones a la distancia, en escaleras de entrada destinadas a las mujeres, así como en el área de andenes, incluso pude apreciar algunas interacciones que se desarrollaron dentro del interior del vagón destinado a ellas.

Con base en los datos del Sistema de Transporte Colectivo Metro, las estaciones se caracterizan por ser estaciones de llegada-salida o terminales, de conexión o enlace, y estaciones de paso o sin correspondencia. Asimismo, existen estaciones subterráneas, de superficie y elevadas.

En Indios Verdes, así como en otras estaciones regularmente de conexión, de acuerdo a mis observaciones, se realiza lo que técnicamente se conoce como “maniobra de dosificación de usuarios”, que en términos coloquiales sería el equivalente a permanecer detenidos en una especie de corral-jaula sobre los pasillos del Metro, tal como lo hacen con el ganado. Esto se realiza con la intención de no congestionar los vagones, y para que usuarios en otras estaciones puedan abordar el tren. Hice algunos recorridos por otras estaciones complementarias para contrastar mis observaciones en relación a la “dosificación de usuarios”; visité estaciones de conexión por su conocida afluencia como: Deportivo 18 de Marzo, La Raza y Guerrero de la línea 3; Pantitlán de las líneas “A”, 1, 5 y 9; Candelaria de la línea 1 y Tacubaya de la línea 9, que corresponden geográficamente al norte, centro, oriente y poniente de la Zona Metropolitana. Establecí la hipótesis sobre la probabilidad de que en estaciones terminales, de conexión y aquellas con mayor flujo de usuarios de la red, serían estaciones donde se realizaría la “maniobra de dosificación”.

3.2. CONSTRUCCIÓN DEL *CORPUS*

Sobre el tema del *corpus* y de su construcción, éste se remonta a Verón (1971), un artículo pionero en el planteamiento del problema, donde analiza la construcción ideológica de dos fuentes periodísticas que se referían a un mismo hecho de violencia política, el asesinato de un dirigente gremial peronista: Rosendo García; es un primer apunte a lo que más tarde el grupo francés con Michel Pecheux consolidará como el análisis automático del discurso, cuyo método formal fuera retomado del que aplicaba Zellig Harris a textos (Carbó, 2001:21-28). Cabe señalar que la recopilación de la evidencia empírica no constituye el *corpus*, más bien se acerca a lo que Carbó (2001:34) llama el *acervo* de un *corpus*; es decir, el acervo sería la materia prima, a partir de la cual, con un análisis en fino de esa evidencia empírica que se recopiló,

proviene una labor de recorte o selección, que sin duda es intencionada, por eso que, siguiendo a Carbó (2001:39) sería “constitución del *corpus*, que no recopilación”. La metáfora sobre la fotografía que presenta la autora nos aclara este proceso de construcción del *corpus*: “la construcción del *corpus*, se diría el producto de una mirada capaz de simultáneas (y también sucesivas) diferencias en la profundidad de campo y en las áreas de foco”.

El análisis que presento en este trabajo comienza con el Metro considerado como un circuito o sistema, que se compone por las dimensiones espaciales: conectiva, de progresión y de espera; estas dimensiones se vinculan estrechamente con otras prácticas semióticas que se presentan en un nivel más amplio y general, el de la vida sobre el asfalto, en la superficie, el modo de vida metropolitano.

Mi acervo se conforma por la colección de horas de trabajo en las estaciones Indios Verdes (línea 3) y Valle Gómez (línea 5), estaciones que elegí por criterios de diferenciación tipológica y de afluencia y escasez de usuarios en días laborables, esto con base en las cifras que presenta el STC.

En mi acervo registré 71 horas de trabajo de observación constante en las estaciones; en la sección de apéndice metodológico se puede consultar unas tablas que muestran la distribución de horas en las dos estaciones. Mi *corpus* no es una reducción ni selección de horas, sino el despliegue, si se me permite la metáfora, de una pequeña red para cazar mariposas sobre el conjunto de horas, un colador, un filtro fino que se conforma por una guía de observación, que realicé yo mismo, donde muestro, a través de dibujos, las conductas que esperaba encontrarme: posiciones corporales, velocidad al caminar, distancias en vagones llenos y vacíos, distancias en la cola de las taquillas, gestos corporales, movimiento de cabeza, tronco, piernas, etc.

También realicé una guía con algunas imágenes sobre el lenguaje no verbal: manifestaciones de afecto, emblemas, ilustradores, adaptadores y reguladores que podía observar. Conjuntamente, elaboré una guía de observación para tomar

fotografías, donde especificaba los lugares donde me colocaría para tomar fotos, así como los elementos a los que tenía que prestar atención como objetos cargados por los usuarios, la arquitectura de la estación, entre otras cosas. Segmenté, para la recopilación de la evidencia empírica, los días en horarios de afluencia y escasez de usuarios, por las mañanas, tardes y noches; 6:00-10:30, 10:30-17:30 y 17:30-21:00 horas, de lunes a domingo. **(VÉASE APÉNDICE METODOLÓGICO 1)**

4. CAMINANTE NO HAY CAMINO ... SE COMUNICA AL ANDAR: EL METRO DE LA CIUDAD DE MÉXICO COMO ESPACIO MÚLTIPLE

Caminar es vincularse en el espacio con otros sujetos, De Certeau (2000:110) afirma que “caminar es al sistema urbano lo que la enunciación (el *speech act*) es a la lengua o a los enunciados realizados”; el andar es un espacio de enunciación que tiene una triple función “enunciativa”: es un proceso de apropiación del sistema topográfico por parte del peatón (del mismo modo que el locutor se apropia y asume la lengua); es una realización espacial del lugar (del mismo modo que el acto de habla es una realización sonora de la lengua); en fin, implica relaciones entre posiciones diferenciadas, es decir, “contratos” pragmáticos bajo la forma de movimientos (del mismo modo que la enunciación verbal es “alocución”, “establece al otro delante” del locutor y pone en juego contratos entre locutores).

En otras palabras, el andar es un sistema de comunicación que implica que el cuerpo, a través de los pasos, se apropie de un espacio, que el movimiento de los pasos, anuncie la presencia de un individuo quien calcula su desplazamiento al observar los desplazamientos del otro peatón, con el fin de evitar colisiones entre sí, y de mantener un canal de comunicación abierto al otro.

Siguiendo a De Certeau (2000:111), cuando el caminante crea atajos o rodeos a las posibilidades fijadas por el orden construido, por las formas del lugar, éste amplía sus posibilidades de tránsito y así crea una discontinuidad en su desplazamiento. Esto refuerza el paralelismo entre la forma de vida urbana y la enunciación peatonal. Es así

que “el andar es no tener un lugar. Se trata del proceso indefinido de estar ausente y en pos de algo propio” (*Ibídem*, 2000:116). Para Delgado, caminar es carecer de lugar (1999:126); caminamos entre muchedumbres móviles, esporádicas, anónimas, silenciosas que se encuentran subsumidas en sus propios asuntos pero que comparten espacio y tiempo.

El viaje en el Metro es un trayecto en el que cada quien procura estar consigo mismo; es decir, a pesar de estar entre cientos y hasta miles de personas en horas punta, los usuarios permanecen abstraídos en sus pensamientos cuando estos viajan solos; incluso si van acompañados, la comunicación verbal entre ellos se limita por el espacio y el apretujamiento al que están sometidos durante varias estaciones, hasta que el vagón más o menos se vacía, pueden retomar la conversación. En un viaje en el Metro es posible percibir la soledad que proyectan las multitudes de las ciudades, y lo efímero de las interacciones entre anónimos que comparten el espacio y el tiempo. Se percibe, en las maneras en que la gente evita a los otros, un esfuerzo activo por evadir las interacciones, como resultado de las normas sociales que funcionan en los *espacios transitorios no sociales* (Kim, 2012:275).

El Metro de la Ciudad de México cuenta con amplia variedad de oferta cultural. Se presentan exposiciones culturales temporales y permanentes en diversas estaciones. Actividades recreativas y talleres como elaboración de composta, origami, asesorías del Instituto Nacional para la Educación de los Adultos (INEA), y otras actividades impartidas en diferentes estaciones.⁵³

El Metro es, además, un espacio abierto para la protesta (formal e informalmente; ya que existen mecanismos de control que el S.T.C. establece para permitir o no la presencia de algún acto cultural; sin embargo, también se presentan actos que no siguieron el camino formal de los ‘permisos’ para poder presentarse al público); es un

⁵³ “Cultura”, en: *Sistema de Transporte Colectivo*, sin fecha [Consultado el 13/2/15] Disponible en: <http://www.metro.df.gob.mx/>

espacio discontinuo y un marco de referencia que me permite comprender el modo de vida urbano de esta ciudad a través del transporte público.

Los usuarios que transitan por la red del Metro, tienen la posibilidad de adquirir bienes y servicios de carácter formal e informal. Hay baños públicos dentro de algunas estaciones, puestos de periódico puestos fijos y semifijos de comida, bebidas, de productos naturistas, de arreglo personal (cepillos para cabello, aretes, maquillaje, etcétera), comida (tacos, pizzas, pan de dulce), forman parte de la formalidad; la venta de discos de música pirata dentro de los vagones, libros, películas, bebidas, dulces diversos sobre los pasillos, son ejemplo de la venta de carácter informal que se encuentra en las instalaciones del Metro.

Siguiendo a los autores Duhau y Giglia (2008:38) estas actividades que se realizan en el Metro ayudan al consumidor a consumir, ya que “todas estas figuras de servidores y ayudantes llenan la experiencia de la metrópoli de relaciones de desigualdad declinadas bajo la forma de cliente-prestador de servicios”. Este modo de los usuarios es el que, siguiendo a los mismos autores, llaman *consumidor ambulante*, que se refiere a la experiencia de ser sujetos en tránsito que en sus largos recorridos metropolitanos encuentran espacios y tiempos aptos para consumir.

El Metro permite acercarnos no sólo a nuestros destinos, acortar las distancias y el tiempo de traslado sino que nos acerca alimentos, bebidas, y otras alternativas de consumo privado en espacios públicos.

El 18 de mayo de 2005 se inició el programa “Para Leer de Boleto en el Metro” y “Ciencia de Boleto” que buscaba acercar a la literatura y la ciencia a los usuarios. Los libros se encontraban en estantes en las estaciones de la línea 3, y los usuarios podían tomar un ejemplar y devolverlo cuando hubieran terminado de leerlo. La segunda temporada de este programa inició el 9 enero del año 2015 por el Jefe de Gobierno

Miguel Ángel Mancera.⁵⁴ En la primavera de 2013 el S.T.C. convocó a los niños a participar en el Concurso “Cuéntame tu Historia en el Metro”, para recuperar la mirada de los niños en sus traslados por este transporte, el resultado fue presentado en un libro con 24 relatos de los niños.⁵⁵

Se pueden apreciar 27 murales en las estaciones en diferentes líneas, así como restos arqueológicos y piezas, entre ellas las ruinas de la pirámide que se puede observar al interior de la estación Pino Suárez de la línea 1, o las piezas arqueológicas en la estación Bellas Artes de la línea 2. Además de los grandes hallazgos realizados durante la construcción de la red del Metro, entre los que destacaron la llamada Tlaltecuhтли “Dios de la Tierra”, que se encontró cuando se construyó la línea 1, frente a la ex iglesia y convento Monserrat, en la esquina de las calles Izazaga e Isabel la Católica. En la actualidad, la pieza original se encuentra en el Museo de Antropología y hay algunas reproducciones que se exhiben en las estaciones del Metro: Bellas Artes (línea 2), Panteones y Norte 45 (línea 6).⁵⁶

El Metro cuenta con 36 vitrinas en toda su red para presentar exposiciones de manera temporal por cuenta de los pasajeros o artistas independientes. También se presentan eventos artísticos como conciertos, de igual manera, se permite que cualquier grupo independiente, institucional, fundación o artistas visuales, o escénicos se presenten de manera individual en diferentes estaciones. El Metro asigna el horario y la estación para las presentaciones. La cartelera de eventos culturales puede consultarse en la

⁵⁴ Domínguez Pedro, “GDF relanza programa ‘Para leer de boleto en el Metro’”, en: *Milenio*, Sección Estados, 9 de enero de 2015 [Consultado el 6/12/15] Disponible en: http://www.milenio.com/df/leer_de_boleto_Metro-Metro_libros-lectura_Metro-Mancera_GDF_0_442755861.html

⁵⁵ Sistema de Transporte Colectivo, *Un transporte de aventuras (El Metro a través de la mirada de los niños)*, STC, Metro y Para Leer en Libertad A.C., México, 2013 [Consultado el 13/2/15] Disponible en: <http://www.metro.df.gob.mx/imagenes/organismo/44aniv/antologia.pdf>

⁵⁶ “Cultura”, en: *Sistema de Transporte Colectivo*, sin fecha [Consultado el 13/2/15] Disponible en: <http://www.metro.df.gob.mx/>

página oficial del Metro. Una ventaja que permite el Metro en fines de semana y festivos, es que se permite la entrada de usuarios con bicicletas en las estaciones, y se designó el último vagón de los trenes para transportar a los usuarios con sus bicicletas.

Algunas de las estaciones más famosas y representativas, que no le piden nada a otras estaciones en Metros del mundo son: el reconocido Túnel de la Ciencia, que se encuentra en el pasillo de conexión de la estación La Raza, entre las líneas 5 y 3; considerado el primer museo científico-cognoscitivo del mundo, que está al servicio del público desde 1998. Es un espacio destinado a la divulgación de la ciencia y la tecnología. En la parte central del pasillo, en su techo, se encuentra una representación de la Bóveda Celeste, en la que se aprecian las constelaciones del zodiaco, lo que permite un acercamiento al conocimiento de la astronomía.⁵⁷

Otra estación impresionante es Copilco de la línea 3, donde se aprecia en las paredes altas de los andenes, dos murales paralelos que representan por un lado, la historia mundial, y por el otro lado la historia de México. La iluminación hace resaltar los hermosos murales, que llevan por nombre “El perfil del tiempo”,⁵⁸ del autor Guillermo Ceniceros.⁵⁹ También encontramos en el Metro una ‘zona arqueológica’ pequeña que también podría ser la más visitada, ésta se encuentra en la estación Pino Suárez de la línea 1. Se le conoce como el “Adoratorio a Ehecatl”, este monumento data del año

⁵⁷ “Túnel de la ciencia”, en: ----- sin fecha [Consultado el 13/2/15] Disponible en: <http://www.metro.df.gob.mx/cultura2/tunel.html>

⁵⁸ “Mural del Metro Copilco”, en: Blog *Yelp*, 15 de febrero de 2014 [Consultado el 13/2/15] Disponible en: <http://www.yelp.com.mx/biz/mural-Metro-copilco-m%C3%A9xico>

⁵⁹ “Murales dentro de las estaciones del STC”, en: *Sistema de Transporte Colectivo*, sin fecha [Consultado el 13/2/15] Disponible en: <http://www.metro.df.gob.mx/murales2/index.html>

1400, fue descubierto en la década de los sesentas y el STC planteó transformar ese espacio en un área cultural dentro del Metro.⁶⁰

En estaciones como Universidad, San Lázaro o Muzquiz, se encuentra el servicio de baños públicos dentro de las estaciones. Sin dejar de mencionar los ya conocidos ‘vagoneros’; comerciantes informales que circulan libremente por los vagones, en diferentes líneas y estaciones, y que ofrecen a los usuarios diversidad de productos: comida, artículos de belleza, libros, guías, pomadas, discos, hasta venta de ropa como chamarras, cinturones y pantalones en los pasillos de la conexión de la estación Garibaldi de la línea “B” con la línea 8.

Las autoridades del Metro, como uno de sus compromisos al subir la tarifa del Metro de 3 a 5 pesos, el 13 de diciembre de 2013,⁶¹ acordaron que no se le permitiría el paso a los vendedores ambulantes a las instalaciones del Metro, lo cual en los hechos no sucede, los vendedores caminan frente a los policías sobre los andenes de las estaciones sin problemas aparentes.

Las instalaciones del Metro cuentan con 24 “Cibercentros”, que ofrecen servicios gratuitos a los usuarios de Internet, para hacer tareas, revisar redes sociales, etcétera. El tiempo máximo que se permite el uso del equipo de cómputo es de 30 minutos, y el horario en el que se puede solicitar es de lunes a viernes, de 8:00 a 20:00 horas, sábados de 12:30 a 18:00 horas, solamente se les solicita a los usuarios mostrar una identificación oficial para hacer uso del equipo.⁶²

⁶⁰ “Pirámide Ehecatl”, en: *Instituto Nacional de Antropología e Historia*, 23 de abril de 2009 [Consultado el 13/2/15] Disponible en: <http://www.inah.gob.mx/boletines/12-restauracion/3119-piramide-de-ehecatl>

⁶¹ Mora, Karla, “Sube tarifa de Metro de \$3 a \$5 el día 13 de diciembre”, en: *El Universal*, Sección Metrópoli, 7 de diciembre de 2013 [Consultado el 14/2/15] Disponible en: <http://www.eluniversal.com.mx/ciudad-metropoli/2013/sube-tarifa-del-metro-a-5-el-dia-13-de-diciembre-971265.html>

⁶² “Cibercentros en la red del Metro”, en: *Sistema de Transporte Colectivo*, sin fecha [Consultado el 13/2/15] Disponible en:

El arte en el Metro no sólo se limita al interior de las estaciones, también encontramos oferta cultural en las explanadas, como fue el caso de la exposición afuera de la estación San Lázaro de unas guitarras gigantes, algunas de ellas autografiadas por músicos reconocidos como la directora de orquesta Alondra de la Parra y el tenor mexicano Fernando de la Mora, con más de 30 guitarras que superaban los tres metros de altura elaboradas por artistas plásticos. La exposición buscaba, a partir de las visitas de usuarios y público en general, recuperar el espacio de la explanada de la estación de la línea “B”, que había estado abandonado y había sido un lugar peligroso para el tránsito peatonal en las noches.

Esta exposición coincidió con los 120 años de de la construcción de la estación San Lázaro, como estación central de los ferrocarriles mexicanos; lugar que tiempo después fue utilizado para crear una de las obras urbanas más reconocidas del arquitecto español Félix Candela,⁶³ quien también diseñó las estaciones de Merced y Candelaria de la línea 1. Los techos en forma de paraguas son similares a otra de sus obras realizada en la Ciudad de México, como el Palacio de los Deportes.⁶⁴ De igual manera, la empresa Gibson, fabricante de guitarras, fue fundada hace 120, por lo que la exposición reconoció a la empresa por una parte y por la otra el rescate y rememoración de la estación San Lázaro.

<http://www.metro.df.gob.mx/servicios2/cibercentros.html>

⁶³ “Guitarras gigantes llegan a Metro San Lázaro”, en: *MásporMásDF*, 17 de diciembre de 2014 [Consultado el 22 de marzo de 2015] Disponible en: <http://www.maspormas.com/nacion-df/df/guitarras-gigantes-llegan-metro-san-lazaro>

⁶⁴ Lázaro, Carlos, “Félix Candela y las estaciones Merced, Candelaria y San Lázaro”, en: *Vive de viaje*, sin fecha [Consultado el 22/3/15] Disponible en: <http://vivedeviaje.com.mx/2013/06/felix-candela-y-las-estaciones-merced-candelaria-y-san-lazaro-del-metro-carlos-lazaro/>

En la explanada de la estación se colocó un vagón de Metro fuera de funcionamiento de 43 toneladas que contiene en su interior una muestra didáctica del funcionamiento del mismo, con esta exposición se pretende que los usuarios se interesen y conozcan cómo funciona un vagón de Metro.⁶⁵

En el Metro se pueden observar acontecimientos divertidos como el “Día sin pantalones” que se lleva a cabo cada año, el que pude observar se desarrolló el domingo 11 de enero de 2015.⁶⁶ Encontré muchos participantes jóvenes, varios de ellos iban en grupos quienes se reunieron en estaciones específicas del Metro, para seguir una ruta planeada por los organizadores del evento; las estaciones donde se reunieron y las rutas fueron publicadas días antes en Internet.

Aunque este evento sucedió después de mi temporada de trabajo de campo, acudí para registrar, hacer notas y tomar fotografías. Noté que en esta actividad había participación conjunta de hombres y mujeres jóvenes, de familias completas (con hijos); muy pocas personas con sobrepeso participaron en este evento, es de resaltar que los usuarios se mostraban desinhibidos y con singular alegría, reían a carcajadas, se hacían bromas y se dejaban fotografiar por otros usuarios extraños quienes no participaban activamente en el evento pues no estaban sin pantalones. Fue un suceso fuera de lo ordinario que sorprendió a muchos usuarios. Cabe mencionar que este evento se desarrolló de manea conjunta en otros Metros del mundo como el de Nueva York, Madrid y Londres. **(VÉASE FIGURAS 29 A 31)**

⁶⁵ Gómez Flores, Laura, “Monta el Metro muestra didáctica en San Lázaro”, en: *La Jornada*, Sección Capital, 23 de febrero de 2015 [Consultado el 22/3/15] Disponible en: <http://www.jornada.unam.mx/2015/02/23/capital/038n3cap>

⁶⁶ “Viajan otra vez en calzoncillos en el Metro pese al frío”, en: *El Universal*, Sección Metrópoli, 11 de enero de 2015 [Consultado el 21/2/15] Disponible en: <http://www.eluniversal.com.mx/ciudad-metropoli/2015/viajan-en-calzoncillos-en-el-metro-1067897.html>

Un colectivo de artistas urbanos internacionales denominado *Redretro*,⁶⁷ se dedican a intervenir la señalética del transporte colectivo, entre ellos el Metro; intervienen algunos logotipos de estaciones para enfatizar un carácter crítico o hasta poético con los diseños que plasman sobre los logotipos ya existentes. Grupos de jóvenes de diversos colectivos trabajan en ciudades como Berlín, Madrid, Valencia y Ciudad de México.

En el caso de nuestra ciudad, *Redretro* realizó intervenciones temporales en los logotipos de distintas estaciones; por ejemplo, en la famosa estación Tlatelolco de la línea 3; los artistas urbanos superpusieron al logotipo una estampa de un guante blanco ensangrentado, además de derramar pintura roja en la pared del andén justo debajo del nombre de la estación, a la altura del guante blanco, que asemejaba sangre. Lo que implica una resignificación por una parte de la percepción de la estación, así como una rememoración de los sucesos ocurridos el 2 de octubre de 1968, cuando el ejército mexicano asesinó a miles de estudiantes que se manifestaban en la Plaza de las Tres Culturas en Tlatelolco por órdenes del gobierno federal. Los militares vestidos de civil llevaban en la mano un guante blanco. **(VÉASE FIGURA 5)**

Otra de las intervenciones que realizó este colectivo dentro de las estaciones del Metro, se refiere a los hechos ocurridos en Iguala Guerrero, el 26 de septiembre de 2014.⁶⁸ Con base en estos hechos, el colectivo intervino tres estaciones, a la estación Normal de la línea 2 se le agregó a su tipografía las letras “listas”, con lo que se podía leer “Normalistas”, en la estación Guerrero de la línea 3, se superpuso al ícono el número

⁶⁷ “Redretro México D.F.”, en: *Redretro (Sistema de Transporte Onírico)*, sin fecha [Consultado el 6/3/15] Disponible en: <http://www.redretro.net/node/15>

⁶⁸ Un grupo de estudiantes normalistas de la escuela Isidro Burgos de la localidad de Ayotzinapa, fueron atacados por la policía y privados de su libertad al suponer que los estudiantes iban a boicotear el evento de la esposa del alcalde José Luis Abarca, María de los Ángeles Pineda quien daba su informe de gobierno. Los policías dispararon a los estudiantes quienes iban a bordo de un autobús, en el hecho murieron seis personas, entre ellos tres normalistas y desaparecieron 43. La declaración oficial establece que los normalistas fueron asesinados y quemados en un basurero, sin embargo, los padres y la opinión pública, no aceptan esa explicación y continúan presionando para que salga a la luz el paradero de los estudiantes y se reconozca la participación del ejército en la masacre de los estudiantes.

43 y se agregó la letra “S”, se podía leer “43 Guerreros”, y en la estación Niños Héroes de la misma línea, se sobrepuso al ícono el número 43, para leer “43 Niños Héroes”.

Este tipo de acciones cambian la percepción de los usuarios sobre su diario traslado, además del cambio de símbolos evidente, se puede decir que este tipo de intervenciones aluden a crear una conciencia crítica sobre lo que sucede en la vida cotidiana, reflexionar sobre nuestro papel en el mundo.

El Metro también puede ser visto como un escenario donde se presentan diversas escenas e incidentes dramáticos. Por ejemplo, el 20 de octubre de 1975 sucedió una de las tragedias más importantes en el transporte público de la ciudad capital. En la línea 2 alrededor de las 9:36 de la mañana, un convoy estaba detenido a la altura de Viaducto, cuando el tren que iba detrás salió de la estación anterior y se encontró con el tren detenido, debido a la velocidad y la inercia los trenes se impactaron, y dejaron 31 muertos y 70 heridos.⁶⁹

Otro episodio fue el sucedido el 18 de septiembre de 2009, en la estación Balderas de la línea 3, cuando Luis Felipe Hernández, dentro de la estación sacó un arma calibre .38 con seis balas, la envolvió con un pañuelo blanco y comenzó a hacer pintas en las paredes del andén. Un elemento de la Policía Bancaria Industrial, Víctor Manuel Miranda se le acercó para impedir que siguiera pintando, pero el sujeto le apuntó con el arma, ambos lucharon, el policía intentó huir, y Hernández le disparó por la espalda matando al policía.

Dentro del vagón, un hombre de de 58 años, albañil de profesión, de nombre Esteban Robles, padre de cinco hijos, quien regresaba de trabajar junto con un primo, se atrevió a enfrentar al asesino, pero éste lo alejó a empujones mientras activaba su arma contra Robles en más de una ocasión, aún así, Esteban intentó derribar a Hernández, hasta

⁶⁹ Hernández, Luis Guillermo, “La tragedia olvidada: el accidente del Metro de la Ciudad de México en 1975”, en: Blog *El oficio de reportero*, sin fecha [Consultado el 21/2/15] Disponible en: <https://luisghernandez.wordpress.com/2009/06/19/prueba-de-video/>

que éste le disparó en la cabeza. Momentos después elementos de la policía llegaron al andén y enfrentaron al asesino, que se resguardó dentro de un vagón, intercambiaron disparos, siendo herido Hernández, situación que aprovecharon los elementos policiacos para someterlo. El saldo de esta escena fue dos personas muertas y cinco heridos.⁷⁰

Suicidios en las vías del Metro forman parte de la situación actual de cualquier ciudad, en el caso que me ocupa, las cifras de suicidio en el Metro no son claras, pero se pueden conocer casos que han sido relatados por artículos o captados por cámaras de video-vigilancia dentro de las estaciones.

Por ejemplo, el 7 de abril de 2015, en una nota del periódico el Universal, se relata el suicidio de un hombre de aproximadamente 35 años que se arrojó a las vías del tren en la estación San Antonio Abad, de la línea 2 con dirección a Tasqueña, bomberos, paramédicos, e integrantes del Escuadrón de Rescate y Urgencias Médicas (ERUM), acudieron al lugar para rescatar el cadáver. En otro hecho ocurrido el mismo día, pero en la estación Nativitas, otro hombre se lanzó a las vías pero logró sobrevivir y fue trasladado al hospital de la Cruz Roja de Polanco.⁷¹ Estos ‘accidentes humanos’ son causa de retraso en el servicio que va de media hora hasta dos horas.

⁷⁰ “Sujeto desata balacera en andén de la estación Balderas del Metro”, en: *La Jornada*, Sección Capital, 19 de septiembre de 2009 [Consultado el 21/2/15] Disponible en: <http://www.jornada.unam.mx/2009/09/19/capital/045n1cap>

⁷¹ Hernández, Eduardo, “Muere hombre en el metro San Antonio”, en: *El Universal*, Sección Metrópoli, 9 de abril de 2015 [Consultado el 10 de abril de 2015] Disponible en: <http://www.eluniversal.com.mx/ciudad-metropoli/2015/impreso/muere-hombre-en-el-metro-san-antonio-131371.html>

Siguiendo el mismo tema, en un blog en Internet,⁷² se puede leer un artículo donde se entrevista a uno de los empleados que se encargan de recoger los cuerpos cuando hay suicidios o accidentes en las instalaciones del STC. Este sujeto se desempeña como “vigilante” en la Coordinación de Protección Civil. Atiende cualquier situación que suceda dentro y fuera del Metro, como fugas de agua, accidentes en las escaleras, cortos circuitos, incendios y cuando alguien se avienta a la zona de vías. Cuando sucede algún accidente, a su equipo se le avisa por radio o teléfono y deben acudir inmediatamente en una unidad de emergencia al estilo de una ambulancia. El proceso que siguen es más o menos el siguiente: unos se dedican a desalojar la estación y dos o tres personas bajan a las vías. Se revisa si el arrollado se encuentra aún con vida, si no es así, se verifica si se puede zafar, si está enganchado usan unos colchones hidráulicos que se inflan y levantan el tren unos centímetros. Después de sacar el cuerpo de debajo del tren, se pone en una camilla y lo llevan a los baños o locales médicos que hay en las estaciones, para esperar a que llegue el Ministerio Público.

Cuando quedan restos humanos en las vías se levantan y se ponen en bolsas negras, a la sangre se le disfraza esparciendo un polvo químico que inhibe el olor de la sangre y colorea de amarillo la zona donde se derramó. Cuando se llegan a reconocer esas manchas en las vías, se sobrentiende que allí sucedió algo. En este trabajo, después de un tiempo, se acostumbra a presenciar escenas escalofriantes, a tal punto que, como dice “Joel”, el empleado entrevistado para el artículo, “se acostumbra uno a ver todo eso”. Y a él lo perturba más que levantar cadáveres despedazados de las vías, el hecho de haber detenido a una mujer que estaba a punto de aventarse a las vías del tren en dos intentos. Saber que pudo hacer algo para evitar la muerte de una joven.

⁷² Bautista, Memo, “Archivo Vice: El recogerá tus restos el día que te suicides en el Metro”, en: *Vice*, noviembre de 2014 [Consultado el 27/3/15] Disponible en: http://www.vice.com/es_mx/read/el-recogera-tus-restos-el-dia-que-te-suicides-en-el-metro?utm_source=vicefbmx

Otro ejemplo de accidente imprudencial captado por cámaras de video de la estación, tuvo lugar en la estación Copilco de la línea 3, el 4 de abril de 2014, cuando un grupo de cinco jóvenes entraron a la estación en aparente estado de ebriedad, se empujaban constantemente al caminar, cuando llegaron al andén se colocaron más o menos al centro del mismo, esperaron el arribo del convoy, mientras seguían empujándose peligrosamente. Eran las 22:16 horas, cuando los jóvenes se empujaban y uno de ellos al ver la llegada del tren aventó al joven de nombre Daniel Derek a las vías, el Metro no pudo detenerse y destrozó el cuerpo del joven dejándolo sin vida. Los acompañantes, al ver la escena corrieron hacia la salida de la estación, pero fueron detenidos por personal de la policía y por otros usuarios que presenciaron aquel dramático evento. El responsable Joseph González fue consignado por su responsabilidad en el homicidio de estudiante.⁷³

El último accidente importante en el Metro que relato en este trabajo sucedió el 4 de mayo de 2015, cuando dos trenes chocaron en la estación Oceanía de la línea 5, donde 12 personas resultaron heridas y un trabajador muerto en las maniobras de posteriores. Le accidente, según las autoridades del STC fue resultado de un error humano, pero los trabajadores contrastan esta explicación al señalar las múltiples fallas y deficiencias de los trenes. Este hecho, tiempo después desencadenó en la remoción del hasta ese momento director del Metro, Joel Ortega.⁷⁴

El Metro es un lugar multisensorial, donde la gente se cruza, donde se comparten destinos, espacios, miradas. El metro es escenario de diversas manifestaciones culturales, incidentales, es un medio de interacción que asegura la comunicación verbal y no verbal constantemente.

⁷³ Cruz Monroy, Gilberto, "PGJDF investiga muerte de estudiante en Metro Copilco", en: *Excélsior*, Sección Comunidad, 4 de abril de 2014 [Consultado el 21/2/15] Disponible en: <http://www.Excelsior.com.mx/comunidad/2014/04/04/952235>

⁷⁴ "Choca el Metro; 12 lesionados", en: *La Jornada*, Sección Capital, 5 de mayo de 2015 [Consultado el 19/10/15] Disponible en: <http://www.jornada.unam.mx/2015/05/05/capital/025n1cap>

CAPÍTULO III. VOLUNTAD O APATÍA COMUNICATIVA: LAS CONDUCTAS EN LOS ESPACIOS

The apparition of these faces in the crowd;
Petals on a wet, black bough.
Ezra Pound, (1916)

1. LAS ESTACIONES Y SUS ASPECTOS FÍSICOS: EXTERIOR E INTERIOR

La estación Valle Gómez forma parte de la línea 5 que corre a lo largo de 15 km 675 m, de los cuales 14 km 435 m se encuentran en servicio. Se integra por 13 estaciones, 5 de las cuales son de conexión o correspondencia, incluida una de sus terminales, 7 estaciones son de paso; 4 estaciones son subterráneas y 9 de superficie.⁷⁵

La línea 5 atraviesa dos delegaciones, la delegación Venustiano Carranza y Gustavo A. Madero y diversas colonias cercanas a la estación Valle Gómez. **(VÉASE MAPAS 1 Y 2)**

Las estaciones de Metro cercanas a Valle Gómez son: Bondojito, Canal del Norte y Consulado de la línea 4; Consulado, Eduardo Molina y Misterios de la línea 5, y Lagunilla de la línea "B".

Las principales avenidas circundantes son: Circuito Interior que se encuentra a un costado de la estación Valle Gómez, Calzada de Guadalupe, Eje 1 Oriente F.C. Hidalgo y Eje 3 Ángel Albino Corzo, son avenidas paralelas a la estación, y en las inmediaciones se encuentran el Eje 2 Norte (Canal del Norte), Congreso de la Unión, Eduardo Molina, Calzada de los Misterios y Paseo de la Reforma, entre otras. **(VÉASE MAPA 3)**

⁷⁵ Véase en: "Cronología, Línea 3", en: *Sistema de Transporte Colectivo*, Sección Operación, [Consultado el 14/4/15] Disponible en: <http://www.metro.df.gob.mx/red/linea5.html>

En la zona aledaña a la estación se encuentran diversas fábricas y empresas; también una amplia variedad de centros de enseñanza, restaurantes y hoteles, algunas clínicas y hospitales, unos pocos lugares de recreación y esparcimiento, así como algunos bancos. **(VÉASE TABLAS 4 A 10)**

Las dos entradas a la estación se encuentran a cada lado de la avenida Circuito Interior; sin embargo, se ingresa por las calles Real del Monte y Norte 50, algo poco común en otras estaciones de Metro que suelen tener entradas por las avenidas principales. Ambas calles son de un solo sentido, no hay forma de incorporarse en vehículo desde ellas hacia el Circuito Interior. Las calles no tienen nada de extraño, se conforman por varias casas de una y dos plantas, con algunos negocios propios como una tienda de abarrotes, puestos de dulces afuera de la puerta de una de las casas, un consultorio dental, dos negocios de tabla-roca y venta de aceite para autos sobre la principal avenida.

La entrada de la Calle Real del Monte se caracteriza por tener al inicio de las escaleras, las cuales bajan ya que la estación es de tipo subterráneo, una pequeña capilla con una figura de la Virgen de Guadalupe; es común observar que los usuarios que entran y salen de la estación se acerquen a la capilla y se persignen. Al lado de ésta se encuentra un teléfono público de monedas, también hay una parada de autobús sobre la avenida Circuito Interior. Del otro lado, sobre la avenida, se encuentra un puesto semi-fijo de venta de periódicos. **(VÉASE FIGURA 11)**

Sobre Circuito Interior hay varios negocios relacionados con la construcción, en dirección Pantitlán se encuentran unas vías de tren que parecen fuera de uso, pues estas se incorporan a un camellón donde hay un conjunto de plantas. Hay varios talleres y vulcanizadoras sobre la avenida, es común encontrar este tipo de negocios sobre avenidas de importante flujo vehicular; además de observar en las fachadas de algunos negocios, casas y departamentos, grafitis realizados con letras e imágenes de personajes diversos. El mercado Valle Gómez se encuentra en la esquina de Circuito Interior y Pozos, a una cuadra de la avenida Eje 1 oriente F.F. Hidalgo. Un gran

estacionamiento se encuentra en la esquina de la Calle Rayas y Circuito Interior, detrás de éste se levanta un conjunto habitacional. Una gasolinera cercana sobre Circuito Interior es el lugar para cargar combustible; varios puentes peatonales atraviesan la avenida. La publicidad exterior abunda en esta zona, sobre todo en la forma de anuncios espectaculares auto-soportados, en azotea, denominativa y pintados en muros. **(VÉASE FIGURAS 6 A 9)**

La estación Indios Verdes forma parte de la línea 3 (Universidad-indios Verdes), que corre a lo largo de 23 km 609 m, de los cuales 21 km 278 m se encuentran en servicio. Se integra por 21 estaciones, 6 de ellas son de conexión, 13 de paso y dos terminales; 17 de sus estaciones son de tipo subterráneo y 4 de superficie.⁷⁶

La línea 3 atraviesa delegaciones del Distrito Federal como: Gustavo A. Madero, Cuauhtémoc, Benito Juárez, Álvaro Obregón y Coyoacán. Además, la estación es lugar de paso de usuarios que provienen de distintos municipios del Estado de México, como: Tlalnepantla, Tlalnepantla de Baz, Cuautitlán, Tultepec, Tultitlán de Mariano Escobedo, Tecámac, Coacalco de Berriozábal, Ecatepec y Zumpango, entre otros. **(VÉASE MAPA 4)**

Las estaciones de Metro cercanas a la estación Indios Verdes son: Deportivo 18 de Marzo de la línea 3 y 6, Lindavista de la línea 6, Martín Carrera de la línea 4 y 6, La Villa-Basílica línea 6, Instituto del Petróleo de la línea 5 y 6, y Politécnico de la línea 5.

Las principales avenidas circundantes son: Avenida Insurgentes, que se encuentra a un costado de la estación y que en su sentido norte se convierte en la autopista México-Pachuca, Calzada Ticomán-Cantera que atraviesa la Avenida Insurgentes, y la Avenida Instituto Politécnico Nacional que se encuentra de manera paralela a la Avenida Insurgentes, Avenida Montevideo que también atraviesa Avenida Insurgentes,

⁷⁶ Véase en: "Cronología, Línea 3", en: *Sistema de Transporte Colectivo*, Sección Operación, [Consultado el 5/5/15] Disponible en: <http://www.metro.df.gob.mx/red2/linea3.html>

y la Avenida Acueducto de Guadalupe, misma que circula en forma paralela a Insurgentes pero que en su tramo norte rodea la estación y en un punto la atraviesa. **(VÉASE MAPA 5)**

La estación Indios Verdes forma parte a su vez de un Centro de Transferencia Modal (CETRAM-Indios Verdes), que se encuentra en Avenida Insurgentes Norte esquina con Avenida Ticomán, en la colonia Residencial Zacatenco, de la delegación Gustavo A. Madero.⁷⁷

Este ‘paradero’, como también se le conoce, al igual que otros más ubicados en distintos puntos de la ciudad, fue creado para conectar distintos modos de transporte público entre los usuarios y permitir una mejor accesibilidad a los mismos. En el paradero de Indios Verdes encontramos conexión con rutas de combis, microbuses, camiones, y autobuses, también se encuentran tres pequeñas centrales de autobuses de ADO, Futura y AAZ, que tienen como destino entre otros Pachuca en el estado de Hidalgo, y una base de taxis. Además, sobre Avenida Insurgentes se encuentra la estación del Metrobús de la línea 1 que lleva el mismo nombre. **(VÉASE FIGURAS 22 A 23)**

Un estudio del mes de marzo del 2015, sobre Centros de Transferencia Modal (CETRAM) en el Distrito Federal, Guadalajara y Monterrey, realizado por la organización El Poder del Consumidor, calificó temas como seguridad, accesibilidad, movilidad, presencia de seguridad, ambulante, cámaras de vigilancia, información al usuario en tiempo real, limpieza, infraestructura ciclista, entre otros; arrojó como resultado que los Centros de Transferencia en las tres ciudades salieron reprobados. En el D.F., de los nueve ‘paraderos’ analizados, ninguno obtuvo calificación aprobatoria; los que resultaron con más deficiencias fueron: Constitución de 1917,

⁷⁷ Véase en: “Ubicación de Centros de Transferencia Modal”, Sección Gustavo A. Madero, *Gobierno del Distrito Federal* [Consultado el 6/5/15] Disponible en: <http://www.cetram.df.gob.mx/cetrams/gamadero.php>

Chapultepec y Tacubaya. Por su parte, Tasqueña tuvo el mayor campo de cumplimiento con 47.4 por ciento.⁷⁸

El ‘paradero’ de Indios Verdes muestra un panorama urbano asociado con el comercio informal, y los modos de transporte; en su alrededor podemos encontrar diversos comercios, con pequeños puestos fijos, semi-fijos y ambulantes, donde se vende gran variedad de productos: tamales, tortas, tacos, mariscos en vaso, quesadillas, fruta fresca y también picada en vaso, papas fritas, chicharrones de harina, refrescos, aguas embotelladas, café caliente, pan de dulce, discos compactos de música diversa, películas pirata con los estrenos de temporada, e infinidad de fruslerías: pilas, audífonos, corta-uñas, cargadores de celular, fundas para celular, pequeños juguetes, cigarros sueltos, periódicos y revistas, entre otras cosas.

Sobre la acera se encuentran algunos locales, entre los que destacan dos bares, que ofrecen servicio desde tempranas horas de la mañana hasta entrada la noche, aún después de que los locales contiguos bajan sus cortinas y los puestos semifijos recogen sus mercancías, regularmente a partir de las nueve de la noche. Uno de los bares se llama “La hija de Quetzalcóatl”, y el otro sólo se llama “Restaurante”, junto a este último, en la esquina, se encuentra una paletería y nevería. En la siguiente esquina, Quetzalcóatl, se encuentra una panadería, dulcería y rosticería. **(VÉASE FIGURA 18)**

En la esquina de la calle Quetzalcóatl se encuentra una tienda de autoservicio (Oxxo); sobre esta calle también hay una paletería y un local de baños públicos; frente a la tienda, un puesto de tacos de carnitas prepara diariamente la carne cocinándola en un cazo para dicho propósito, a lado se ubica otro puesto ambulante donde humean las papas fritas que se cocinan y se colocan para su venta al público dentro de una vitrina.

⁷⁸ Gómez Mena, Carolina (2015) “Colapsados, los principales paraderos de transporte público en el país, según estudio”, en: *La Jornada*, Sección Sociedad y Justicia, 4 de marzo de 2015, pág. 46 [Consultado el 7/5/15] Disponible en: <http://www.jornada.unam.mx/2015/03/04/sociedad/046n1soc>

En las inmediaciones del paradero se encuentra una unidad móvil de vigilancia que está funcionando las 24 horas del día; a través de cámaras de vigilancia que se ubican en lo alto de una cabina, se monitorea la actividad del lugar. Sobre la Avenida Ticomán se encuentra un pequeño mercado donde se encuentran todos los productos que se encontrarían en un mercado regular, se distribuye en zonas de comida, de abarrotes y de frutas y verduras.

La limpieza de las calles está a cargo de algunos trabajadores de limpieza del Gobierno del Distrito Federal, a los que se les identifica por el uniforme tipo overol, color naranja que llevan, otros sólo portan una casaca anaranjada. El ruido que hacen las ramas secas de árbol que usan como escoba es característico de estos trabajadores, que comienzan sus jornadas de trabajo de madrugada, barriendo los residuos de basura que se juntan todos los días invariablemente alrededor del 'paradero', y que apilan en montones que posteriormente recogen.

Sobre Avenida Insurgentes en dirección al sur, se encuentra el Parque del Mestizaje, un espacio verde que sirve como lugar de recreo y descanso para algunos paseantes, entre ellos los estudiantes. Se pueden apreciar esculturas de dos emperadores: Izcóatl y Ahuizótl, que representan nuestras raíces prehispánicas, estas esculturas, que por el paso del tiempo y falta de mantenimiento se tornaron de un color verde, son conocidos como los "Indios Verdes"; alrededor de estas esculturas se aprecian unos áridos magueyes. En otra parte del parque se encuentran dos esculturas más que representan a Don Quijote y Sancho Panza, posados sobre una cama de piedra volcánica, y más adelante se observa en lo alto el Monumento a la Patria.⁷⁹ **(VÉASE FIGURAS 19 A 21)**

⁷⁹ González Alvarado, Rocío, "Languidece parque del mestizaje por perros callejos y asaltos nocturnos", en: La Jornada, Sección Capital, 19 de mayo de 2013 [Consultado el 7/5/15] Disponible en: <http://www.jornada.unam.mx/2013/05/19/capital/035n1cap>

En la esquina de la calle Colchahuac, se encuentra el sitio de la Ruta 51 de microbuses que traslada a los pasajeros hacia el Estado de México y cuyos destinos son: Metro Tecnológico y Metro Muzquiz, estos microbuses salen cada cinco minutos. En dirección contraria, es decir hacia el Metro Indios Verdes, esta ruta, que también se encuentra a un costado de las entradas del Metro (Muzquiz y Tecnológico de la línea "B"), tardan más tiempo en salir, diez minutos aproximadamente. Entre las seis y siete de la mañana (que es un horario de afluencia) quedan asientos disponibles antes de que el microbús inicie su recorrido, que va de los 45 minutos a una hora, dependiendo del tráfico que se produzca o no sobre la autopista México-Pachuca en su sentido sur, hasta llegar a Metro Indios Verdes.

Todos los asientos se ocupan conforme nos vamos acercando al destino final, llega a suceder que algunos usuarios permanezcan parados sobre el pasillo, pero cuando se desocupa algún asiento lo ocupan de manera inmediata y se despeja el pasillo. Debido también a que hay una gran oferta de transporte que llega, la mayoría hacia Indios Verdes como destino final, no se ven a menudo autobuses, camiones o microbuses saturados de pasajeros. Caso contrario a las combis, estas sí van totalmente 'llenas'; es decir, con usuarios que ocupan la totalidad de asientos. Pues bien, este modo de transporte no puede llevar pasajeros de pie, sin embargo, esto no parece respetarse por las mañanas, pues pude observar varias combis en esas condiciones de congestión, con usuarios de pie. Una vez ocupados los espacios disponibles, la combi se va directo hasta su destino sin hacer paradas, más allá de las necesarias para descenso y ascenso de pasaje; aún así, estas paradas parecen ser menos en cantidad de las que haría un autobús, camión o microbús.

El tráfico que se genera ocurre entre las siete y ocho de la mañana y entre las seis y ocho de la noche sobre la autopista; esto respondería a horarios de entrada y salida de trabajos y escuelas. Cuando los diferentes modos de transporte llegan a las inmediaciones de la estación el tránsito se vuelve lento, porque estos tienen que hacer alto total para dejar descender a los pasajeros. Algunas rutas de autobuses se detienen

sobre Insurgentes para que bajen los pasajeros, una vez que ellos han bajado, los autobuses siguen su camino hasta llegar a la estación La Raza.

Los transeúntes, una vez que han bajado del transporte siguen una ruta que es dibujada por el entorno urbano; caminan por pasillos laterales que conducen a la boca, o cueva que asemejan las entradas del Metro. Otros tantos se detienen en los puestos que ofrecen alimentos a la venta para comer algo antes de ingresar a las entrañas de la ciudad.

En las inmediaciones de la estación se encuentran varias empresas de diversos tipos, una amplia gama de centros de enseñanza y de recreación, hay pocos sitios de alojamiento como hoteles, un número mínimo de clínicas y/u hospitales, parroquias y/o iglesias y restaurantes. **(VÉASE TABLAS 11 A 16)**

La estación Indios Verdes tiene dos ingresos conocidos, el primero se encuentra sobre Avenida Insurgentes Norte, y el segundo se encuentra sobre la Calzada Ticomán. Ambos ingresos se componen de varias entradas: A, B, C, D, E, F, G, H, I, J, algunas de las cuales se encuentran cerradas: D, E, F, de la Calzada Ticomán, como se muestra en el croquis. Sobre la superficie se aprecian varios pasillos, los cuales se conforman por una serie de puestos fijos de lámina, donde se venden incontables productos.

Al inicio y final de los pasillos se encuentran las escaleras de entrada que permiten el ingreso a los pasillos subterráneos del Metro. Estos pasillos permiten conectar ambas entradas: por Avenida Insurgentes Norte y por Calzada Ticomán. Algunos pasillos cuentan con dos y hasta tres entradas en el mismo hacia el Metro; es decir, una entrada en cada extremo y una tercera entrada adicional que se localiza a unos metros de la entrada del extremo.

Los accesos con tres escaleras en el mismo pasillo son las letras C, I y J. El paradero que se encuentra entre los pasillos ofrece gran variedad de rutas y modalidades de

transporte. Desde los autobuses, camiones, microbuses y combis, que van al estado de México y al Distrito Federal, hasta los autobuses que llegan al estado de Hidalgo, por ejemplo, en el pasillo J, del lado de la Calzada Ticomán, se encuentran dos pequeñas centrales de autobuses de las empresas Autobuses de Oriente (A.D.O) y Autobuses Futura, que ofrecen viajes a la ciudad de Pachuca, con un costo de \$ 95.00 y \$ 100.00 pesos respectivamente. Antes de abordar estos autobuses, los cuales se encuentran estacionados sobre el corredor de la letra J, un oficial de policía, por medio de un detector de metales tipo *garret*, revisa a los pasajeros y otro oficial graba a los mismos con una pequeña cámara de video, como una forma para garantizar la seguridad del viaje, aunque no siempre funciona pues se ha sabido que los asaltos son constantes en los diferentes modos de transporte. **(VÉASE FIGURA 24)**

Otra modalidad de transporte es el Metrobús, ya que se encuentra la estación Indios Verdes de la línea 1, que es estación terminal, y tiene conexión directa con la entrada C del Metro. A un lado de la estación del Metrobús se encuentran unos baños públicos. De igual manera, en la salida A de Calzada Ticomán, se encuentra una pequeña central de autobuses de nombre AAZ, a un lado se encuentra un local de baños públicos, y enseguida continúa el pasillo de diversos comercios.

Algunas de las entradas son utilizadas solamente para el paso de mujeres y niños menores de doce años; por ejemplo, la entrada C de Insurgentes Norte solamente en horario de afluencia, de la misma forma, las entradas A y B de la Calzada Ticomán son utilizadas por mujeres en horas pico por la mañana. **(VÉASE FIGURA 33)**

Una vez que los usuarios descienden del transporte público, pareciera, sobre todo en las mañanas, que mantienen un trayecto dispuesto, que depende del género, las mujeres caminan hacia las entradas destinadas para ellas (letra C), los hombres caminan hacia las entradas restantes (D, E, F, G, H, I, J); cada ruta de transporte llega a una determinada letra. Los usuarios entonces caminan sobre los pasillos, pasan junto a los múltiples puestos fijos, donde algunos usuarios se detienen a comprar algo para desayunar: café, tamales, atoles, tortas, sándwiches, jugos, etc. Una actividad que

refleja la vida en tránsito, pues la función de comer se supone tendría lugar en un espacio localizado como es el hogar, pero la vida en la metrópoli intensifica los 'estímulos nerviosos' y subyace a un 'estado de alerta', como dijo Simmel (1903) cuando habló de Berlín, como un escenario donde la dimensión urbana tomaba más y más fuerza, y que respondería a las condiciones sociales que seguimos experimentando los individuos hoy en día, ya que estamos sometidos, desde el siglo XIX, a la especialización del hombre y su trabajo, y se mantiene una tendencia hacia la precisión (*Ibidem*, 1903); las ciudades son, ante todo, sede de la más alta división económica del trabajo (*Ibidem*, 1903).

Asimismo, la vida metropolitana se basa en una serie de actividades puntuales, en horarios estables; por ejemplo, la hora de entrada al trabajo o la escuela. La vida urbana exige mantenernos en movimiento, como apuntó Piccini (1969:30) "tal parece que el espacio urbano se ha convertido en eso: lugar de tránsito y pasaje de un lugar a otro".

Esto provoca que el tránsito peatonal sea lento, algunas personas se vuelven obstáculos para otros, y lo que hacen es esquivar, buscar caminos alternativos para seguir avanzando. Como dijo Goffman (1971:26) el cuerpo humano es una "*unidad vehicular*", el individuo como un "piloto revestido de un caparazón blando" que calcula los movimientos de los usuarios para evitar el choque; así es como caminan los individuos en condiciones de poco espacio y mucha prisa.

En condiciones climáticas de extremo calor o intensa lluvia, los techos de los puestos de comercio sirven para que los transeúntes se resguarden. Estos puestos son lugares de encuentros azarosos, como los puestos de tacos, donde diversos comensales comparten el tiempo y el espacio pero mantienen un trato de completos desconocidos entre ellos, lo que contrasta con los comerciantes, pues pareciera que entre ellos hay mayor intimidad y comunicación; platican con los vecinos comerciantes, compran productos que venden los puestos contiguos, lo cual supone que se forman redes de contacto, de comunicación y ayuda mutua entre comerciantes.

El tránsito por los pasillos en horario nocturno se vuelve peligroso, ya que no hay iluminación, y se vuelve escenario para los asaltos, como el que sucedió en el mes de abril de 2015, cuando cuatro sujetos despojaron de sus pertenencias a un transeúnte que circulaba por el paradero,⁸⁰ los policías que se encuentran en las inmediaciones auxiliaron a la víctima y lograron detener a los sujetos que aún permanecían en el sitio. También es común observar acumulación de basura en los extremos de pasillos y percibir olor a orines entre los transportes que esperan formados en fila su turno para salir.

No hay puentes peatonales que permitan atravesar la Avenida Insurgentes, sin embargo, dentro del paradero hay dos, uno de ellos se encuentra sobre Insurgentes Norte en dirección al sur, el cual permite que los usuarios que llegan en el transporte desde la Calzada Ticomán, puedan atravesar el paso de los transportes que llegan de Insurgentes Norte e ingresan al paradero. El otro puente se encuentra entre la letra A y B sobre la Avenida Insurgentes Norte en dirección norte, entre la calle Quetzalcóatl y la calle Huitztl, justo arriba de la terminal de autobuses ADO.

La longitud de todas las estaciones del STC es de 150 m.⁸¹ Valle Gómez es la estación de paso con el menor número de usuarios por día laborable.⁸² La estación sólo tiene una entrada-salida en sus direcciones Pantitlán y Politécnico. De igual manera, ésta cuenta con una taquilla (en cada dirección) donde se venden boletos y se venden tarjetas o hacen recargas para poder ingresar. Frente a la taquilla hay un barandal que

⁸⁰ “Detienen a 4 sujetos por robo en paradero de Indios Verdes”, en: *Noticieros Televisa*, 17 de abril de 2015 [Consultado el 13/5/15] Disponible en: <http://noticieros.televisa.com/mexico-df/1504/detienen-4-sujetos-robo-paradero-indios-verdes/>

⁸¹ Véase en: “Longitud de estación a estación por línea”, en: *Sistema de Transporte Colectivo*, Sección Operación, sin fecha [Consultado el 1/4/15] Disponible en: <http://www.metro.df.gob.mx/operacion/longestaciones.html>

⁸² Véase en: “Estaciones de menor afluencia promedio en día laborable durante 2014, (Octubre-Diciembre”, en: *Sistema de Transporte Colectivo*, Sección Operación, sin fecha [Consultado el 1/4/15] Disponible en: <http://www.metro.df.gob.mx/operacion/estacmenafllu.html>

permite que los usuarios se formen en fila pero debido a la poca afluencia, algunos evitan hacerlo y sólo se estiran a la ventanilla por fuera del barandal. A un lado de la taquilla se encuentra una oficina llamada “Jefe de estación”, lugar donde se monitorea lo que sucede en el lugar. También hay teléfonos públicos de monedas en esta área.

La zona de torniquetes tiene un área de aproximadamente de 10 m², distancia medida en pasos (20 pasos);⁸³ hay cuatro torniquetes individuales para entrar a la estación y a sus lados derecho e izquierdo se encuentran los torniquetes de salida, cuatro en cada lado. La zona que se encuentra cruzando torniquetes es de aproximadamente 15 m de largo por 10 m de ancho hasta llegar a la zona de andenes.

Unas escaleras elevadas se localizan en esta zona las cuales atraviesan las vías del tren por la parte superior, lo que permite a los usuarios cambiar de dirección. En los andenes, que miden 110 m., de extremo a extremo⁸⁴ encontré, sobre la pared, dos vallas de publicidad, una en cada lado del andén conocido como panel de estación,⁸⁵ lugar que se utiliza para anunciar todo tipo de productos. Su tamaño es adecuado para ser visto por los usuarios en el andén y también por aquellos que se encuentran dentro de los vagones. **(VÉASE FIGURA 32)**

El comercio dentro de la estación es poco perceptible, no hay puestos fijos, ni semi-fijos. La única comerciante que se encuentra dentro de la estación es una señora que vende pan de dulce casero, y que se ubica al inicio de las escaleras de salida dirección Pantitlán. En la zona de andenes a veces es posible observar a vendedores

⁸³ La distancia la medí en pasos (cada paso equivale a 30 cm), ya que no me fue posible acceder a mapas o croquis de la estación con cotas de superficie. Los permisos, que fueron correctamente entregados en las oficinas de Atención al Usuario del STC, a un lado de la estación Juárez de la línea 1, recibieron una tardada y complicada respuesta.

⁸⁴ Realicé un conteo de 220 pasos, lo que equivaldría a aproximadamente 110 m, sin embargo, las cifras oficiales del STC señalan que toda estación mide 150 m.

⁸⁵ Estructura de 2.28 x 1.52 metros de altura, ubicada en los pasillos de los andenes. Véase en: Ramírez Navarrete, 2007:65.

ambulantes o vagoneros, comerciantes que tienen que pagar derecho de piso a líderes para poder vender sus productos en el STC (Domínguez Prieto, 2010:165) los cuales descienden de un carro o vagón para subirse a otro en el mismo convoy, y seguir con la venta de sus productos.⁸⁶

Los policías se encuentran en los torniquetes, son elementos de la Secretaría de Seguridad Pública del DF (SSPDF), se ubican dos en cada lado de la estación. Sus funciones son varias, entre ellas mantener el orden en la estación, auxiliar en algún percance, riña, desalojo de usuarios, ayudar cuando el tren se detiene debido a la activación de la palanca de emergencia, pero la función que cumplen con más frecuencia es la de dar el paso libre a personas de la tercera edad que muestran a los oficiales una credencial del INSEN.

Es común observar a los trabajadores de limpieza que rondan por los pasillos de la estación jalando un bote y una escoba o mechudo, y un recogedor; a estos trabajadores se les distingue porque usan uniforme de color naranja, en cuya espalda se aprecia el nombre de la empresa *Claver Servicios*, que contrata a los trabajadores para dar servicio en las instalaciones del Metro. El diseño del logotipo forma un juego con las letras C y S, que en conjunto dicen: *slaver*; palabra que en inglés se refiere a esclavizar, o en términos coloquiales "negrear". *Claver Servicios* es una empresa subcontratada que brinda servicios de limpieza al Gobierno del Distrito Federal, a hospitales, escuelas, al Metro y hasta las cámaras de diputados y senadores.⁸⁷ La mayoría de los empleados de limpieza del Metro son personas de la tercera edad, las

⁸⁶ El tren, también conocido como convoy, puede ser de nueve o seis carros, ambos se conforman de dos carros, los de los extremos, de tipo motriz y con cabina de conducción propia. En los trenes de nueve carros seis de ellos tienen tracción propia y un carro remolque central. En los trenes de seis carros, cuatro de ellos de tracción propia y también cuenta con un carro remolque central. Véase en: "Conformación de un tren del Metro", en: *Sistema de Transporte Colectivo*, Sección Operación, sin fecha [Consultado el 1/4/15] Disponible en: <http://www.metro.df.gob.mx/operacion/conformactren.html>

⁸⁷ Véase en: Rincón, Sergio, "Un viaje al caos del Metro, por cinco pesos", en: *Sin embargo.mx*, Sección Investigaciones, 25 de enero de 2015 [Consultado el 3/4/15] Disponible en: <http://www.sinembargo.mx/25-01-2015/1226665>

cuales no cuentan con servicios médicos, ni prestaciones y perciben un sueldo mínimo.⁸⁸ **(VÉASE FIGURAS 12 Y 13)**

A veces una música que proviene de las bocinas en los andenes, se filtra en el ambiente y hace armoniosa la espera en los espacios conectivos, de progresión y conexión.⁸⁹ Desde las bocinas también se lanzan alertas como que algún trabajador del Metro es requerido en su puesto de trabajo, o cuando la marcha del tren será lenta debido a la lluvia. Cuando los días son lluviosos, las escaleras de entrada y salida de la estación se encuentran mojadas y resbalosas, por lo que el tránsito por ellas resulta peligroso, algunos usuarios se ayudan del barandal para entrar o salir, otros no lo hacen pero su paso se vuelve lento y con mesura.

Estas condiciones climáticas influyen en la vestimenta de los usuarios y en la portación de objetos, por ejemplo, hay algunos usuarios que llevan paraguas, otros impermeables. Es común ver que los paraguas de los usuarios que entran a la estación vayan escurriendo agua. Por lo que los trabajadores de limpieza tienen que estar limpiando los restos de agua en la estación. Cabe mencionar que en esta estación se presentan algunas goteras en el techo, que resuelven los trabajadores de limpieza utilizando un bote para contener el agua que cae.

Indios Verdes es la estación terminal con mayor número de usuarios transportados por día laborable, según las estadísticas del STC. Las entradas a la estación se reconocen por letras, que va de la letra A a la letra J; sin embargo, en cada letra hay dos y hasta tres entradas, lo que se convierte en 19 accesos de escaleras hacia el interior de la estación.

⁸⁸ Véase en: “Limpiando las entrañas del Metro”, en: *desInformémonos Periodismo de abajo*, 4 de agosto de 2014 [Consultado el 3/4/15] Disponible en: <http://desinformemonos.org/2013/04/limpiando-las-entranas-del-metro/>

⁸⁹ Véase en Verón (2013) sobre sus dimensiones espaciales.

Al ingresar por las escaleras de acceso, los usuarios se encuentran con un pasillo largo que conduce al área de taquillas, en el centro del pasillo de la salida a Insurgentes Norte se encuentra un barandal que, por las mañanas, en horas pico, configura el tránsito de los metroúntes; los que ingresan por los accesos C a J tienen que circular hasta el final del pasillo (letra J) y dar vuelta para regresar al área de taquillas y torniquetes; es decir, siguen la forma de una letra J invertida.

En cada uno de los accesos o escaleras hacia el interior de la estación se encuentran puestos ambulantes, los cuales estorban el paso de los transeúntes y provocan retraso, los metroúntes tienen que esquivar estos puestos. De igual manera, en el pasillo, a un lado del barandal, varios puestos de diversas fruslerías impiden el paso constante de los metroúntes, quienes se van incorporando al flujo masivo de individuos que siguen el camino hacia los torniquetes y taquillas.

El paso es muy lento, los cuerpos se llegan a frotar de maneras descuidadas: pisotones, empujones, codazos; es casi imposible (a esas horas del día) detenerse en el pasillo a comprar algo con los comerciantes, sin que este acto no represente un obstáculo para los otros andantes. Sumado a esto, la maniobra de “dosificación de usuarios” que realizan policías, y que hace referencia a la acción de impedir el paso de los usuarios al cerrar una puerta de herrería, la cual se conforma por figuras de pentágono, y que se realiza, de manera aproximada, cada tres a cinco minutos, para evitar que los usuarios en los andenes saturen los trenes que parten de la estación.

El descontento con esta acción es evidente, se escuchan silbidos, chasquidos y frases como: “llevamos prisa”; esta maniobra es realizada en otras estaciones terminales y de conexión, como Pantitlán de la línea 9, Deportivo 18 de Marzo de la línea 6, La Raza de la línea 5 y Guerrero de la línea B, sólo por mencionar unos ejemplos.

Esta entrada de Insurgentes Norte es la más concurrida, esto porque es el único acceso para hombres en horario de afluencia (por las mañanas), quizá por esto, sobre el pasillo se encuentran dos espacios de taquillas, una de ellas entre la letra H y G, y la

otra taquilla entre las letras D y C, además de la taquilla que se encuentra frente a los torniquetes. Todas las taquillas cuentan con dos ventanillas destinadas a vender boletos solamente o vender y/o recargar tarjetas. Los usuarios forman filas en las taquillas que suelen ser largas. Si un usuario no conoce para qué es cada fila podría retrasarlo y tendría que volver a formarse en la fila correcta. Pues cada taquilla está destinada a su propósito: venta de boletos, o recarga y venta de tarjetas. **(VÉASE FIGURA 25)**

En este acceso hay más presencia de policías, seis elementos de seguridad se encuentran en los torniquetes, otro policía se encuentra al lado de una banda transportadora y de una estructura de detección de metales. Este oficial grita: “bolsas y mochilas por la banda por favor”, pero los usuarios siguen su camino y no siguen la indicación.

En el acceso de Calzada Ticomán, hay menos presencia de policías, solamente dos policías se encuentran en el área de los torniquetes, entre sus múltiples funciones se encuentra la de impedir el paso de hombres e invitarlos a ingresar por Insurgentes Norte.

Cuando los usuarios se disponen a ingresar por los torniquetes tienen que decidir en qué fila se forman, ya que por las mañanas la gente se auto-organiza para colocarse en filas hacia los torniquetes. En horarios de poca afluencia no sucede esto, los usuarios no tienen que formarse para ingresar, incluso las filas de las taquillas son menos extensas o a veces no hay filas.

Una vez pasando los torniquetes se encuentra un pasillo donde hay varios establecimientos comerciales fijos. Si se entra por Calzada Ticomán se encuentra un local de pan de dulce de la empresa Bimbo, más adelante un local de *Pizzas Hut*, una tienda (donde se venden diversos productos: refrescos, aguas, chucherías) y un expendio de pan de dulce en el extremo.

Si se entra por el acceso de Insurgentes Norte, lo primero que se encuentra es un módulo de vigilancia paralelo al detector de metales y al expendio de pan, a un lado se encuentra otro comercio donde se venden productos de belleza, y enseguida un local con artículos para celular, frente a este local se encuentra otro que vende también implementos para celulares como fundas, micas, audífonos, cargadores, etcétera. A un lado de este puesto se encuentra otro donde venden fruslerías y en posición paralela se encuentra un minisúper. Un barandal separa estas áreas donde también se encuentran cuatro escaleras en cada lado, mismas que llevan a la zona de andenes. **(VÉASE FIGURA 34)**

La zona de andenes cuenta con tres de estos, el funcionamiento de los trenes en horario de afluencia (6:00-10:30) se realiza de la siguiente manera: el andén número uno funciona como tren de salida únicamente, el andén número dos tiene la característica de que es punto de llegada (una vez que el tren llega a la estación descenden los pasajeros y los policías verifican que no permanezca nadie en los vagones) y de salida (el tren abre las puertas contrarias para permitir el acceso a los usuarios) y el andén número tres funciona como terminal, todos los pasajeros deben salir de los vagones, una vez que esto sucede, el tren avanza unos metros, para después incorporarse al andén número uno o dos.

Este proceso sólo ocurre en las mañanas, después de las 10:30 horas, los tres andenes trabajan como andenes de llegada y salida, los policías ya no se ocupan de desalojar los vagones cuando un convoy llega a la estación. Es posible encontrar usuarios que llegan a Indios Verdes en un tren, y permanecen dentro, hasta que el convoy vuelve a partir con rumbo a Universidad. En los andenes número uno y dos, colgadas del techo, se encuentran cuatro televisiones, distribuidas cuatro en cada andén a lo largo del mismo. Estas televisiones transmiten programas de cultura general, pequeñas cápsulas de conocimiento, y hasta clips musicales. En el andén número tres no hay ninguna televisión.

En los andenes hay una separación que abarca los tres primeros vagones del Metro, esta separación es destinada para que las mujeres aborden los primeros vagones, elementos de mobiliario señalan el espacio; por ejemplo, se hace uso de unas tablas de color anaranjado y una puerta corrediza que se adhiere al muro que supone un acceso de escaleras, y se despliega perpendicularmente sobre el andén, a la altura de la línea amarilla que, cabe señalar, es el límite que no debería ser traspasado por los usuarios cuando esperan el tren pero que invariablemente lo rebasan.

Un grupo de policías de la Policía Bancaria e Industrial (PBI) y de la Secretaría de Seguridad Pública del Distrito Federal (SSPDF) se encuentra en la estación, forman grupos de dos, tres y hasta cuatro oficiales (los grupos son siempre de la misma corporación) caminan por la estación, entre sus muchas funciones se encuentra la de verificar que los trenes se desalojen por completo (por las mañanas), no permitir el paso de hombres a la zona de mujeres, ni que aborden los vagones destinados a las mismas.

Sobre el techo de los andenes número uno y dos, se encuentra un anuncio que dice “Salida” y que enciende cada que un tren va a salir por ese andén. Los usuarios están atentos a esas señales para colocarse en uno u otro andén. Hay dos momentos en el día en el que los andenes están saturados de usuarios, estos momentos corresponden a los horarios matutino y vespertino de afluencia, es decir, de 6:00-10:30 y de 17:30-21:00 horas.

Por las mañanas los usuarios se aglomeran en el borde del andén para esperar la llegada de un tren, muchos usuarios se colocan en lugares especiales conocidos por ellos, a través de la rutina, ya sea porque es el lugar donde se dispone una puerta del Metro o un vagón específico; por ejemplo, el del extremo. Los usuarios van haciendo filas o capas de cuatro o cinco personas, cerca de donde se abren las puertas de los vagones. La cantidad de gente que se agolpa en los andenes es capaz de llenar un tren completamente a su máxima capacidad, por lo que cada vez que un convoy va a salir de la estación, abre sus puertas y las mantiene así alrededor de diez segundos, lo

cual provoca que los usuarios se empujen para entrar al vagón y ocupar un asiento libre.

Esto no sucede en horarios con poca afluencia (11:00-17:00) donde los trenes permanecen con las puertas abiertas algunos minutos, y donde es posible que el tren avance con asientos disponibles. **(VÉASE FIGURA 35)**

Los trabajadores de limpieza tienen presencia en la estación. Por las mañanas, donde el tránsito de usuarios es más complicado, ellos se ubican en el área de torniquetes y en el área de andenes; en los pasillos, en horas punta, es complicado que realicen su trabajo (barrer, trapear, entre otras cosas), por la multitud rugiente que camina con apremio. Sin embargo, se pueden observar algunos trabajadores en la zona de andenes, cuando un tren llega, suben a limpiar los vagones, también tratan de barrer entre el tumulto agolpado con bastante dificultad. En horas de poca afluencia es distinto, ellos realizan sus labores sin complicaciones por la multitud.

Los vendedores ambulantes, que se encuentran en buen número sobre pasillos y escaleras de acceso al Metro, no son percibidos en las horas punta en los andenes, estos comerciantes suben a los trenes en horarios con menos afluencia, bajo la mirada de policías, los comerciantes parecen no inmutarse frente a los uniformados.

Es poco común observar usuarios que carguen grandes bultos por las mañanas, aparte de mochilas y bolsa de mano, pues su ingreso a los vagones es complicado. Es más frecuente observar a estos usuarios descender de los vagones en horarios punta pero por la tarde-noche con grandes paquetes, cajas de cartón, botes de plástico, piñatas, petacas, entre otros objetos.

En el horario vespertino-nocturno (18:00-21:00), cuando llega el convoy a la estación, los usuarios bajan rápidamente de los vagones y se dirigen a la escalera más cercana, los primeros usuarios llegan corriendo y bajan las escaleras con prisa, los usuarios

detrás de ellos disminuyen el paso por la congestión que se produce al encontrarse un gran número de personas que descienden por las escaleras.

Dentro de los vagones los usuarios se sientan en los lugares disponibles, los que no alcanzar a ocupar un asiento libre se colocan entre los pasillos y cerca de las puertas; por las mañanas las distancias entre usuarios se vuelven íntimas 30 cm o menos entre ellos. A medio día hay menos afluencia de usuarios, lo cual permite hasta elegir un asiento, además de que las distancias entre usuarios son más amplias, llegando a ser sociales en términos de Hall (1969:143-148).

2. LOS COMPORTAMIENTOS EN LAS ESTACIONES

Siguiendo a Goffman (1981:287) el proceso de la comunicación entre individuos se manifiesta a partir de los comportamientos de los mismos en diferentes circunstancias, Goffman describió de manera magistral el proceso comunicativo de la siguiente manera:

Quando los individuos se encuentran reunidos en circunstancias que no exigen intercambio de palabras, participan de todos modos, lo quieran o no, en una cierta forma de comunicación. Ello se debe a que en toda situación se asigna una significación a diversos elementos que no están necesariamente asociados a intercambios verbales: hay que entender por ello el aspecto físico y los actos personales tales como el vestido, el porte, los movimientos y las actitudes, la intensidad de la voz, los gestos como el saludo o las señales de la mano, el maquillaje del rostro y la expresión emocional en general.

Con base en lo anterior, se debe tomar en cuenta las situaciones donde se presenta el intercambio comunicativo, a saber las dimensiones espaciales, estos espacios pueden ser de tipo social o no social, donde, siguiendo a Kim (2012) se presentan *comportamientos transitorios no sociales*, que se combinan con la *desatención cortés* (Goffman, 1963:83-88) este comportamiento se relaciona con la voluntad de evitar el contacto con el otro, de respetar la privacidad del otro. En ciertos espacios, los

individuos no quieren que los otros los reconozcan, y no quieren reconocer a los otros, en este caso, el respeto o la cordialidad no es una preocupación (Kim, 2012:268).

Por lo que en las estaciones Valle Gómez e Indios Verdes, las dimensiones progresiva y de espera fueron las dimensiones donde obtuve la mayor parte de la evidencia empírica. La primera dimensión incluye los espacios de: escaleras, pasillos, taquillas y torniquetes. La segunda dimensión incluye los espacios de: interior de los vagones, andenes, pasillos y torniquetes. Por el contrario, la dimensión conectiva fue la dimensión menos prolífica en material empírico y tal vez es la más invisible; es decir, es un espacio donde la gente evita interactuar, donde la gente no quiere ser reconocida ni reconoce a los otros. La prisa, la premura condicionan la interacción social, no hay tiempo para familiarizarse, para hacer amistades, que no es algo que el usuario busque en sus viajes por el Metro, por el contrario, el usuario trata de llegar a su destino.

Las *conductas transitorias no sociales* manifestadas por los metroúntes se relacionan con la amplitud del espacio, una cierta libertad que tienen los usuarios de movimiento y de la percepción de una atmósfera de relativa quietud en la estación Valle Gómez, como dice Kim (2012:268), la acción o la falta de interacción del *comportamiento transitorio no social* es una forma de interacción, o dicho en otras palabras, siempre estamos comunicando, incluso comunicamos que no queremos ser molestados por las interacciones con otros.

2.1. ESTACIÓN VALLE GÓMEZ

2.1.1. DIMENSIÓN PROGRESIVA

En este espacio los comportamientos en horas con afluencia y escasez no variaban mucho, por lo que la hora del día no influía demasiado en los comportamientos observados, pues se mantenían constantes, sin cambios abruptos.

El flujo de usuarios siempre es constante por las escaleras en cualquier horario de afluencia o de escasez, en comparación con las escaleras en Indios Verdes, para entrar o salir de la estación y las escaleras que conducen a la zona de andenes; en Valle Gómez el andar es constante. No hay puestos ambulantes que obstruyan el tránsito sobre las mismas, a excepción de una señora que coloca una canasta sobre una mesita al inicio de las escaleras (al interior de la estación), del lado de la salida en dirección a Pantitlán, pero sólo lo hace por las tardes, a partir de las 18:00 horas. Tampoco hay puestos ambulantes afuera de la estación ni a sus alrededores. **(VÉASE FIGURA 10)**

En los pasillos los metroúntes tienen amplitud de movimiento, libertad motriz para caminar al paso que quieran, rápido, sosegado, con paso errante o vacilante. Y esto es posible porque no hay usuarios que congestionen los pasillos ni las escaleras. Incluso pueden hacer alto total sin que esta acción se vuelva un obstáculo al movimiento de otros usuarios. En lo alto de los muros de la estación se observan algunas bocinas, desde donde florece música instrumental y jazz; además, como un servicio a los usuarios, se anuncia la hora exacta y algunos incidentes como el retraso en el servicio a causa de lluvias.

Hay una taquilla en cada acceso a la estación (Pantitlán-Politécnico), estas taquillas son atendidas por mujeres trabajadoras del Metro, la conducta que muestran los usuarios es particular, ya que la mayoría de las veces no hay filas para comprar o recargar tarjetas, por lo que, cuando esto sucede, el usuario no entra en los barandales que se encuentran frente a las taquillas, sino que por fuera de ellos, se estira hacia la ventana y pide su boleto.

Otro comportamiento se relaciona con los grupos, cuando dos o más personas se dirigen a la taquilla a comprar un boleto, los acompañantes esperan atrás, hasta que uno de ellos haya terminado la transacción. Como información adicional, en la red

social *Facebook*, existe un perfil que se llama “Orgullosamente taquilleras del Metro”,⁹⁰ donde se presenta una visión *emic* de los incidentes que ocurren en diferentes estaciones de la red del STC. Se informa al público de cierres de estaciones, se hacen declaraciones sobre problemáticas que afectan el funcionamiento del servicio, como la falta de mantenimiento de las unidades, falta de refacciones para reparar los trenes, se publican videos de diversos contenidos, entre otros asuntos de carácter anecdótico. **(VÉASE FIGURA 26)**

En los torniquetes se encuentran dos policías de la Secretaría de Seguridad Pública del Distrito Federal cuidando el acceso de los usuarios, y otorgando el acceso a las personas de la tercera edad por medio de una tarjeta que ellos hacen pasar por el lector arriba del torniquete. Estos policías por lo regular platican entre ellos, pero también tienen relación cordial con la taquillera y con la señora que vende pan dentro de la estación, al pie de la escalera.

En todas mis observaciones en la estación nunca observé que para pasar por los torniquetes hubiera fila, caso contrario a lo que sucede en la estación Indios Verdes por las mañanas en horario de afluencia.

Fue común observar que la zona de los torniquetes se volviera una dimensión de espera, por las tardes con más frecuencia, los usuarios vuelven este punto como un punto de encuentro. Por ejemplo, las parejas que quedan de acuerdo en encontrarse en ese sitio, los estudiantes que platican antes de salir de la estación, algunos padres que van a esperar a sus hijos que vuelven de la escuela. Incluso observé que unos usuarios entraban a la estación, sin pasar los torniquetes, con bicicletas, las cuales recargaban sobre la pared y tranquilamente esperaban a sus hijos. Los policías no impidieron el acceso de los individuos con sus bicicletas.

⁹⁰ Véase en: “Orgullosamente taquilleras del Metro”, en: *Facebook*, [Consultado desde enero de 2015] Disponible en: <https://www.facebook.com/SoyTaquilleraDelMetroYyyy/timeline>

2.1.2. DIMENSIÓN DE ESPERA

El Metro y lo que sucede dentro ha sido tema de innumerables novelas, relatos, cuentos, viajes, experiencias, estudios, entre todo ese mundo de trabajos se encuentra un libro testimonial sobre el atentado de gas sarín en el Metro de Tokio (1995),⁹¹ este libro fue realizado por el famoso escritor japonés Haruki Murakami,⁹² en él se presentan las experiencias de víctimas del atentado, aquel fatídico y recordado día.

El tren que va en dirección a Politécnico lleva asientos disponibles en horas pico, es decir, de 6:00-10:30, pero por las noches, de 17:30-21:00 horas todos los asientos van ocupados y algunos usuarios permanecen parados en el pasillo del vagón y sobre las puertas, manteniendo distancias flexibles de más de 50 centímetros entre ellos. Por el contrario, en los vagones en dirección Pantitlán, por las mañanas y por la tarde-noche, horario de afluencia, todos los asientos están ocupados, y los usuarios que se encuentran parados están colocados a distancias muy cortas, de aproximadamente 30 centímetros o menos; es decir, a distancias íntimas.

No reconocí vagones destinados a las mujeres solamente, no como los vagones que se destinan a ellas en los trenes que parten de la estación Indios Verdes. Las personas que cargan bultos como maletas, mochilas o cajas no tienen dificultad para entrar a los vagones en ambas direcciones.

⁹¹ El atentado fue realizado el 20 de marzo de 1995 por la secta religiosa Aum.

⁹² El escritor se interesaba por saber qué vieron los pasajeros que estaban en el metro; cómo reaccionaron; qué sintieron; qué pensaron. Murakami entrevistó a varias víctimas del atentado de diferentes edades y condición socio-económica para recabar sus testimonios. Él se dedicó a escuchar y escribir los testimonios de sus entrevistados sin modificar sus narraciones. El resultado presenta no sólo las experiencias vividas por varios pasajeros del Metro, que por rutina diaria o por situaciones extraordinarias viajaban en Metro; sino que a partir de estas historias emerge un panorama general, una mirada más amplia que permite entender la sociedad japonesa en un nivel más profundo. Véase en: Murakami, Haruki (2014) [1997], *Underground (El atentado con gas sarín en el metro de Tokio y la psicología japonesa)*, Tusquets Editores, Barcelona.

En el vagón se comparte un espacio y un lapso de tiempo, lo que dure el viaje de cada metroúnte, pero como dice Aguilar (2013:99) existen modalidades para objetivar el tiempo, por ejemplo el *repliegue*: a partir del lugar ocupado el cuerpo se compacta; *las prótesis tecnológicas*, que integran al metroúnte a un ambiente sonoro visual y/o auditivo propio, algunos usuarios portan audífonos, la música que se desprende de ellos es perceptible en el ambiente; *la exploración visual corporal*, se escanea los cuerpos cercanos, se cruzan miradas hombre-mujer, hombre-hombre, mujer-mujer, mujer-hombre, no se detienen las miradas por mucho tiempo, estas son fugaces. Los hombres miran los cuerpos femeninos pero se cuidan de no ser descubiertos por ellas, de ser así, apartan rápidamente la vista y la colocan en otro sitio. Las mujeres miran a los hombres pero al ser descubiertas no mantienen la mirada, la desvían. Es una sinfonía de miradas errantes. También se hace uso de la *exploración visual iconográfica*, se repasan una y otra vez los íconos de la línea arriba de las ventanas, leen los anuncios de publicidad.⁹³

Dentro de los vagones pude observar diversos vendedores que identifiqué de acuerdo a las categorías ofrecidas por ellos mismos,⁹⁴ como *boteros* (invidentes que cantan a cambio de dinero); *faquires* (hombres que se recuestan sobre pedazos de vidrio); *ventas* (hombres y mujeres que venden dulces, fundas para celular, marcadores

⁹³ Así como el señor Hiroshige Sugazaki, director ejecutivo en ese entonces de *Corporación de Gestión de Edificios Myojo*, una empresa subsidiaria de *Seguros de Vida Meiji*, salió de su casa con esa obsesiva compulsión por la puntualidad que se manifiesta en la mayoría de los relatos de los entrevistados sobre el atentado al Metro de Tokio; en el andén de la línea Hibiya esperaba en filas de a tres, tan pronto se abrió la puerta del vagón se dirigió hacia el lado derecho para ocupar un sitio libre. Una mujer se sentó a su lado como pudo en el hueco que quedaba en el asiento para tres personas, por lo que el señor Sugazaki quedó bastante apretado. Lo cual no le impidió sacar su libro y leer. Véase: “¿Y si no llegas a ver la cara de tu nieto?”, en: *Ibidem*, 2004 [1997], *Underground(El atentado con gas sarín en el metro de Tokio y la psicología japonesa)*, Tusquets Editores, Barcelona, pp. 171-176.

⁹⁴ Se identifican por el tipo de producto o servicio que ofrecen, categorías reconocidas por los mismos vagoneros, dentro de las que se encuentran los “bocinas” (vendedores de discos); “ventas” (ofrecen dulces o productos lúdicos); “músicos” (quienes cantan y/o tocan u instrumento); los “teatros” (payasos y mimos); y los “boteros” (los que piden dinero bajo pretexto de tener alguna discapacidad, enfermedad o carencia, dentro de este tipo se incluyen a los niños indígenas que reparten papelitos o estampitas a cambio de dinero y a los faquires). Véase en: Bello Malagón, 2010:72.

permanentes); y *bocinas* (hombres y mujeres que venden discos de variados géneros musicales). Algunos de estos ‘vagoneros’ usan una estrategia para pasar desapercibidos frente a los policías, que muy rara vez caminan por los andenes. Cuando el producto que venden se puede cargar en una bolsa negra de plástico, los vagoneros lo hacen; entonces, cuando entran al vagón parecen usuarios, hasta que las puertas del vagón se cierran, sacan sus productos de la bolsa y los comienzan a ofrecer al público.

Los *bocinas* no pueden pasar desapercibidos, la música se escucha en el andén incluso cuando las puertas de los vagones ya están cerradas. Hecho que parece no causar conflicto entre los usuarios. Cuando el tren se detiene en la estación con las puertas abiertas y un *bocinas* se encuentra en el interior, éste no repara en apagar las bocinas para salir del vagón y subir a otro; ellos caminan tranquilamente por el andén e ingresan al próximo vagón.

La indumentaria de estos vagoneros es informal, es decir, muchos usan ropas holgadas, como playeras, playeras sin manga, pantalones de mezclilla, bermudas, tenis; las mujeres usan mallones, gorras, pulseras y collares de diferentes colores, zapatos bajos sin tacones, o de piso. Las edades varían, desde niños hasta ancianos, hombres y mujeres por igual trabajan en los vagones. Algunos vagoneros están tatuados, y la mayoría cargan con una pequeña bolsa tipo cangurera o morral pequeño donde guardan y sacan dinero.

Estos vagoneros se mueven de manera más o menos libre en el espacio del vagón, aunque éste se encuentre congestionado, lo cual no impide su desplazamiento de extremo a extremo haciendo una petición verbal para que los dejen pasar: “con permiso por favor”. Cuando dos vagoneros se encuentran en el mismo vagón, uno de ellos le cede la iniciativa al otro, entre ellos se percibe complicidad, solidaridad y amistad. Se llegan a estrechar la mano o saludar de beso en la mejilla cuando se encuentran cara a cara.

En las horas pico, el tren, a veces, se detiene con las puertas abiertas en la estación. Este retraso es ocasionado por los mismos usuarios, pues, como señala el artículo del periódico *la jornada*,⁹⁵ la palanca de emergencias es activada en los vagones indebidamente diariamente unas 200 veces; de 15 a 20 veces por línea, lo que provoca retrasos que van de 10 minutos a 30 minutos, afectando a los usuarios. Sumado al tiempo que se pierde al impedir el libre cierre de puertas, así como el desecho de objetos a las vías y basura en general: palitos de madera, huesos de chabacano, plumas, entre otros objetos que obstaculizan el tránsito de los trenes por las vías.

Las personas que se encuentran en un tren detenido, con las puertas abiertas, manifiestan su molestia e impaciencia a través de expresiones paralingüísticas como los gritos o silbidos, que tienen la función de un mensaje que es enviado hacia el conductor, para que continúe con el recorrido del Metro, es menos frecuente que esto suceda en vagones con pocos usuarios, que en vagones con más usuarios, pues los que se encuentran de pie, cerca de las puertas son los que realizan su manifestación de inconformidad, que en cierto sentido, es una expresión colectiva.

Cuando los metroúntes encuentran asientos disponibles en el vagón, hacen usos de estrategias como: dormir, leer periódicos, libros, revistas, mirar su celular, otros flotan la mirada por los anuncios publicitarios sobre las ventanas y puertas del vagón (ese tipo de publicidad es conocida técnicamente como *dovela*);⁹⁶ observan los anuncios que se ubican en la parte superior del asiento individual (conocidos como *cabecera*).⁹⁷

⁹⁵ Flores Gómez, Laura, "STC: sufre retrasos a causa de los pasajeros", en: *La Jornada*, Sección Capital, 7 de abril de 2015 [Consultado el 7/4/15] Disponible en: <http://www.jornada.unam.mx/2015/04/07/capital/031n3cap>

⁹⁶ Ramírez Navarrete, Georgina [2007] *Publicidad en el entorno urbano: caso el Sistema de Transporte Colectivo Metro*, Tesis de licenciatura Ciencias de la Comunicación, Facultad de Ciencias Políticas y Sociales, UNAM, México, p. 70

⁹⁷ Véase en: Ramírez Navarrete, 2007:71

Y también le echan una mirada a los *paneles de andén*⁹⁸ (soportes con publicidad ubicados en las paredes de los andenes).

Por las mañanas se percibe más silencio en los vagones, hay pocas conversaciones entre conocidos que van en parejas o en grupos, estos grupos suelen ubicarse en un espacio disponible que les permita permanecer lo más junto posible. Cuando hay asientos disponibles se sientan juntos, si alguno de los metroúntes no alcanza lugar se coloca al lado del que logró conseguir asiento.

En el blog *Vice*,⁹⁹ se puede apreciar una muestra del amplio catálogo de productos que se adquieren en el Metro. Mientras algunas mujeres hacen uso de sus habilidades de equilibrio y concentración cuando sacan sus productos de belleza para maquillarse cuando el tren va en movimiento, parece no entrañar problema que estas mujeres vayan sentadas o paradas en el vagón. Algunos hombres observan ese despliegue de pericia en el ajetreo diario del traslado.

El aire en el interior de los vagones es espeso, sobre todo en días calurosos y o fríos; se perciben olores diversos: perfumes, lociones, comida. Y algunos no agradables y hasta despiadados como una miserable flatulencia anónima. En días calurosos y en horarios donde la gente va apretujada, se puede sentir 'la calentura del Metro'; se busca la manera de abrir ventanas, se mira con desánimo hacia los ventiladores apagados del techo, como si con hacerlo de manera constante estos se encendieran. Y al salir de las estaciones subterráneas hacia las estaciones abiertas es como coger una bocanada de aire fresco. El caso contrario es cuando el clima es gélido, hay pocos usuarios en los vagones y los ventiladores misteriosamente están encendidos. Este no

⁹⁸ Véase en: *Ibídem*, 2007:68

⁹⁹ Gómez, Azahara, "El catálogo del Metro de la Ciudad de México", en: *Vice*, 8 de abril de 2015 [Consultado el 9/4/15] Disponible en: http://www.vice.com/es_mx/read/el-catalogo-del-metro-de-la-ciudad-de-mexico?utm_source=vicefbmx

es un asunto de poca importancia, como narra uno de los entrevistados de Murakami. Los ventiladores le salvaron la vida.¹⁰⁰

En uno de los vagones con dirección a Politécnico,¹⁰¹ observé a un indigente que se encontraba sentado en el asiento individual y los dos asientos cercanos a él se encontraban vacíos. Ésta persona despedía un olor desagradable, por lo cual la gente que se encontraba a su alrededor prefería no acercarse a él, el vagón iba lleno, con la mayoría de los asientos disponibles a excepción de esos. Siguiendo a Kim (2012:274), los individuos evitan el contacto con otras personas, especialmente las personas gordas u olorosas, ya que estas sudan más y huelen más; la elección de junto a quién sentarse responde más a características como la higiene personal y la personalidad, que clase, religión o etnicidad.

La regla general cuando un usuario va a ocupar un asiento es, si hay suficientes asientos disponibles, elegir uno donde no haya gente alrededor, evitar sentarse junto a otro usuario, pero si no se puede realizar esto, entonces se elige el asiento junto a una persona que no sea gruesa de tamaño, la mejor elección es sentarse junto a una mujer, pues estas no ocupan demasiado espacio, o por lo menos no abren las piernas como lo hacen los hombres e invaden un espacio adyacente. Este tipo de episodios como

¹⁰⁰El señor Soichi Inagawa, empresario en la rama de la iluminación, relata que el día del atentado en el Metro de Tokio, el aire de los ventiladores le salvo la vida. Al subir al vagón y ocupar un asiento libre se percató de un liquido derramado en el piso del color de la cerveza que tenía un extraño olor. Es posible, que por ese olor, había poca gente en el vagón. El señor Inagawa había estado junto a los paquetes de gas sarín y a pesar de todo, sus síntomas habían sido milagrosamente leves. “No debieron de haberme llegado los efluvios de aquella cosa”, dijo; “en el vagón el aire circula de la parte delantera a la trasera. Supongo que si me hubiera colocado más atrás [...] habría tenido un serio problema. Me imagino que eso es lo que llamamos destino”. Véase: “Aquél día entré en el vagón por la puerta delantera sin ninguna razón especial”, en: Murakami, Haruki (2014) [1997], *Underground (El atentado con gas sarín en el metro de Tokio y la psicología japonesa)*, Tusquets Editores, Barcelona, pp. 103-106.

¹⁰¹ Lunes 22 de septiembre de 2014, en el interior de los vagones de la línea 5 con dirección a Politécnico, 18:00 horas.

Guillou Vásquez (2014)¹⁰² llama “micro-machismos”, es una práctica cotidiana que se presenta en los viajes por el Metro y que tiene relación con el nulo respeto del espacio del otro. Esta forma de sentarse con las piernas abiertas, ‘a sus anchas’ por parte de los hombres, contrasta con la manera contraída y moderada de sentarse de las mujeres, que implica reconocer las dimensiones de su cuerpo y respetar el espacio del otro. Tal parece que los hombres tienen derecho a ocupar más espacio que las mujeres, sin duda, esta es una práctica arraigada de género ‘dominante’ que se presenta con frecuencia en el Metro.

En el Metro se observa que las personas suelen evitar a las personas que huelen mal como a los indigentes, o a las personas olorosas a sudor, no se sientan junto a un indigente, prefieren dejar el asiento libre aunque haya personas paradas que lo requieran, estas no lo ocupan.

En los días con clima gélido, el frío es más perceptible dentro de los vagones en esta línea 5, sobre todo entre las estaciones Consulado, Eduardo Molina, Aragón, Oceanía y un tramo entre las estaciones Hangares y Pantitlán, ya que son estaciones que transitan sobre la superficie. Debido a que viajan pocos usuarios en el vagón, y a que las ventanas de algunos de los vagones se encuentran abiertas, el frío ingresa y horada las ropas.

Se puede saber quién va a descender en la próxima estación con solo mirar sus movimientos, los pasajeros sentados colocan las manos en ambas piernas, miran a la ventana, se giran en el asiento hacia el pasillo. Los que se encuentran parados caminan hacia las puertas y se sostienen de los pasamanos. Algunos otros tienen que pedir permiso con el clásico “¿baja en la que sigue...?”. En ese momento previo a la llegada a la estación, algunos vanidosos usan los pequeños cristales que tienen las

¹⁰² Guillou Vásquez, Víctor (2014), "Uso del espacio público y machismo: ¿cómo se sientan los hombres en el Metro?", en: *El Desconcierto.cl*, 15 de julio de 2014 [Consultado el 21/10/15] Disponible en:

<http://eldesconcierto.cl/uso-del-espacio-publico-y-machismo-como-se-sientan-los-hombres-en-el-metro/>

puertas como espejos, se observan y se acicalan, un claro uso de un adaptador del yo (Ekman y Friesen, 1976). Aquellos usuarios que descienden del vagón y cargan con algún bulto, caminan más rápido que los usuarios que bajan en grupo y que también traen cargando algo en las manos o espalda.

En los andenes de la estación Valle Gómez entran personas solas o en grupos. El tránsito por los andenes es lento, se percibe una atmósfera de relativa calma, el andar de personas solas o en grupo es parsimonioso. Algunas metroúntes se recargan en la pared del andén y otras se llegan a sentar en el piso a esperar a que llegue el convoy a la estación. **(VÉASE FIGURAS 27 Y 28)**

Los grupos de jóvenes son los que suelen hacer más ruido, su tono de voz es a veces alto, se hacen bromas, ríen y esperan recargados en la pared. Cuando las personas caminan en grupos suelen ir platicando entre ellos y cuando llegan al andén se colocan en triangulo o cara a cara para seguir con la comunicación.

Las salidas de la estación se encuentran en el extremo de los andenes, lo que propicia que los usuarios se coloquen más cerca de esa área (cercana a la salida) y eviten colocarse de lado opuesto.

Mientras esperan la llegada del convoy al andén algunos usuarios miran su celular, otros hacen llamadas, o traen audífonos en los oídos. En la estación no hay un área destinada para abordar el vagón para mujeres. Como hay poco flujo de usuarios es posible encontrar algunos de ellos parados en medio del andén, sin representar un estorbo para otros metroúntes. Es posible contar a los usuarios, a cualquier hora del día, que se encuentran en el andén a la espera del convoy, cosa que parece imposible hacer en Indios Verdes, y menos en horario de afluencia. Por las mañanas, la dirección con más flujo de usuarios es Pantitlán y por las noches la dirección hacia Politécnico. Aunque observé en algunas ocasiones que trenes seguían su camino completamente vacíos en dirección Pantitlán, tal vez para descongestionar ese cruce donde confluyen 4 líneas.

Los pasillos se vuelven, a cualquier hora del día, un escenario despejado y frugal. Algunas fotografías, que pueden ser consultadas en el apartado de anexos, comprueban esta afirmación.

El área de torniquetes es un lugar de espera, donde se encuentran parejas, familiares, amigos; los torniquetes pueden ser vistos como una frontera entre un adentro y un afuera, pero estos no impiden que las personas se comuniquen verbalmente. Por las noches, algunos usuarios cargan con sus bicicletas y esperan desde la parte exterior de los andenes a otros usuarios. Los policías toleran esta situación, pues no se permite la entrada de bicicletas a la estación en días hábiles como de lunes a sábado, más que en días feriados y domingos, cuando los usuarios si pueden entrar a la estación, pagando su boleto, por la puerta de acceso de los torniquetes. Estos usuarios no pagan boleto pero no traspasan esta área, se mantienen fuera.

2.2. ESTACIÓN INDIOS VERDES

2.2. 1. DIMENSIÓN PROGRESIVA

La falta de espacio para el libre desplazamiento en ciertos horarios en la estación Indios Verdes permite apreciar una serie de comportamientos, todos distintos, de acuerdo a la hora del día y el lugar donde éstos se presentan.

Cuando los usuarios llegan en horas pico al paradero descienden del transporte y caminan hacia las diferentes entradas hacia la estación; esta actividad provoca tráfico en el interior del paradero, los transportes se detienen completamente hasta que ya no hay pasajeros, otros transportes detrás tienen que esperar y se llegan a formar largas filas sobre la Avenida Insurgentes Norte, sobre todo en horario matutino (6:00-10:30).

Al subir las escaleras que conducen al andén, se puede observar personas que caminan con prisa, que rebasan a otros usuarios al subir, en algunas ocasiones puede haber empujones con las manos entre usuarios, pero nada graves.

De acuerdo al flujo de usuarios que llegan desde las escaleras a la zona de andenes, es posible saber si en los pasillos los policías detiene el paso de los usuarios con su maniobra de 'dosificación de usuarios'. Cuando detienen el paso de los usuarios, las escaleras se observan completamente vacías; por el contrario, cuando se abre el paso a los usuarios, estos saturan las escaleras al máximo, además de que el paso por ellas se vuelve lento.

Cuando los usuarios bajan del vagón y se dirigen a las escaleras por la tarde-noche (18:00-21:00), estas son ocupadas al máximo; es común observar que los primeros usuarios que bajan de los vagones caminan de prisa e incluso corren hacia las mismas, lo que permite que por unos segundos el descenso por las escaleras sea continuo; sin embargo, la velocidad con la que los usuarios bajan va disminuyendo conforme se van incorporando más transeúntes a las escaleras.

En horas no pico, en la estación es posible advertir publicidad de tipo *peralte*¹⁰³ de carácter gubernamental sobre los escalones de las escaleras que llevan a los andenes en un horario donde el flujo de usuarios disminuye, ya que hay más espacio disponible para los usuarios cuando suben o bajan por las escaleras. Es posible percibir características de la estación cuando no hay demasiada gente transitando por ella. Como el caso de la publicidad.

Las escaleras, en cualquier horario, sirven de refugio, desde detenerse un momento y retomar fuerzas para subir o bajar, hasta resguardarse de la lluvia; cuando la lluvia es intensa, las escaleras funcionan como lugar de espera hasta que la lluvia cese o baje de intensidad. Los usuarios aglomerados al inicio de las escaleras provocan congestión, lo cual también afecta el paso de los usuarios que salen de la estación.

¹⁰³ Es un tipo de publicidad que forra los escalones anunciando algún producto, en este caso se informaba de la adquisición de 2631 nuevas patrullas por parte del gobierno del D.F. en: Ramírez Navarrete, Georgina [2007] *Publicidad en el entorno urbano: caso el Sistema de Transporte Colectivo Metro*, Tesis de licenciatura en Ciencias de la Comunicación, Facultad de Ciencias Políticas y Sociales, UNAM, México.

Los pasillos trazan el camino a seguir por los usuarios; las formas intervienen en la conducción corporal de los usuarios. El caminar se vuelve lento hasta llegar a detenerse completamente, debido a la congestión por el gentío que se incorpora por todos los accesos de la estación en horas punta, y también porque se detiene el paso de los usuarios al cerrar una puerta de herrería en su llamada 'dosificación de usuarios', cada 5 o diez minutos.

Cuando los metroúntes se encuentran hacinados en el pasillo, se percibe un silencio extraño, los pasos de los zapatos y tacones que golpean el piso cesan, ya no se escucha la ropa que roza el cuerpo al caminar, pero la impaciencia se advierte en los movimientos de cabeza de un lado a otro, el movimiento de piernas y pies, la música que reproduce algún aparato electrónico cercano. A lo lejos se escucha también el clamor de los vendedores ambulantes. La impaciencia tiene su máxima expresión en los reclamos que hacen los usuarios con prisa hacia los policías: "Abran la puerta", "Déjenos pasar", "Llevamos prisa", así como los chiflidos que lanzan; estas manifestaciones de inconformidad cesan cuando la puerta que hacina a los transeúntes se abre y los pasos comienzan a escucharse nuevamente.

En horarios no punta, el tránsito es fluido por la escasez de usuarios. Los vendedores ambulantes son más y sus alaridos se perciben con más claridad. Además, se puede observar con total tranquilidad la variedad de productos que ofrecen al público. De los productos que los vendedores, en los pasillos y andenes, ofrecen se encuentran los audífonos, los cuales son de diferentes colores y que mantienen colgados sobre los barandales, o sobre el cuello del mismo vendedor para su exhibición; el precio de los audífonos es el mismo con cualquier vendedor \$20.00 pesos, lo cual supone precios fijos en los mismos productos. También se aprecia comunicación verbal entre comerciantes, pues es común observar dos o tres puestos sobre el pasillo a una distancia personal y pública como señaló Hall (1966). Otro ejemplo de producto que se encuentra en los pasillos es la fruta fresca, como la manzana, o también se puede encontrar aguacate.

Los pasillos también son espacios para la espera, sobre todo cuando hay poca afluencia de usuarios, los metroúntes se pueden detener con total tranquilidad a observar el periódico en los puestos que se encuentran dentro de los pasillos; pueden demorar el tiempo deseado con un vendedor ambulante sin que cause aparentes dificultades al tránsito de otros usuarios.

Las taquillas con más número de usuarios son las que se encuentran en el acceso por Avenida Insurgente Norte, pues se encuentran tres áreas de taquilla, dos de estas áreas se localizan sobre el pasillo, y la última frente a los torniquetes. En todas las taquillas los usuarios forman dos filas, una es para comprar boletos y la otra para comprar y/o recargar tarjetas. Las filas invaden el tránsito por el pasillo, lo cual provoca que el andar de los metroúntes se vuelva lento; además, influye en quienes no se van a formar, porque tienen que esquivar las filas para dirigirse a la zona de torniquetes, lugar donde, quieran o no, en horario de afluencia, tienen que incorporarse a una fila para pasar los torniquetes.

En cuanto a la entrada por la Calzada Ticomán, que por las mañanas permite el ingreso solamente de mujeres, quienes tienen que cargar dinero a su tarjeta o comprar boletos deben tomar el lado derecho del barandal que separa la entrada del área de taquillas. En estas taquillas también se forman dos filas y entre estas se deja un espacio para que los usuarios transiten por el pasillo. Una vez que las mujeres salen de las taquillas, deben regresar del otro lado del barandal para ingresar por los torniquetes. Un par de policías se encuentran en esa zona para evitar que los hombres ingresen por ese acceso.

La interacción verbal se produce con más frecuencia en el área de taquillas en cualquier horario del día, entre los usuarios y los *taquilleros*,¹⁰⁴ el usuario señala cuánto

¹⁰⁴ Por lo regular es una mujer que se encarga de vender boletos, tarjetas y recargas de las mismas detrás de una ventana. Muchas veces esta empleada se encuentra realizando más de una actividad al mismo tiempo que atiende al usuario, por ejemplo hablar por teléfono. Aunque es regular encontrar detrás de la taquilla a una mujer, esto no quiere decir que no haya hombres que efectúen esa labor, en estaciones como Juárez de la línea 3 y Muzquiz de la línea B, me encontré con dos hombres que realizaban la labor de taquilleros.

quiere que se le ingrese a su tarjeta o cuántos boletos requiere, enseguida paga el monto requerido, y después agradece a la taquillera con un “Gracias”, esta interacción verbal, a veces es respondida de la misma manera, la taquillera responde con un: “De nada”, o lo hace de manera no verbal; es decir, simplemente calla y atiende al siguiente usuario. La mirada de la taquillera permanece abajo, no hay contacto visual con el usuario de manera frecuente, por el contrario, el usuario sí mira a la taquillera mientras ella realiza su trabajo.

Los usuarios que se forman en las filas de las taquillas, en ocasiones van acompañados por otros usuarios, y estos acompañantes permanecen junto al comprador hasta momentos antes de que éste se acerque a la ventanilla; cuando se llega a ese punto, el acompañante camina hacia un lado y espera a que termine la interacción en la taquilla, después ellos reanudan su camino, pasan por los torniquetes, llegan a los andenes, abordan el tren y continúan hasta su destino.

El comportamiento de las taquilleras no se ve afectado por escasez de usuarios; sin embargo, los transeúntes ya no se tienen que formar en largas filas; la interacción verbal y no verbal del usuario con la taquillera se sigue presentando, pero no se prolonga más de lo necesario.

Los usuarios por las mañanas en horarios de gran afluencia hacen filas para poder ingresar a través de los torniquetes, estas filas que suelen ser largas, a veces impiden el paso a otros usuarios, por lo que, en un comportamiento consensuado, que refleja el orden social implícito en la conducta de los metroúntes, dejan libre un espacio entre las filas, para que los otros usuarios que no van a ingresar a través de los torniquetes, puedan caminar entre filas y seguir su camino. Algunos usuarios, que pareciera llevaran prisa, cambian de fila, si es que otra más avanza más rápido que en la que se encuentran.

Cuando pasan los usuarios por los torniquetes usando una tarjeta de acceso recargable, se percibe un ambiente sonoro particular: el sonido de la tarjeta al pasar sobre el lector de la misma, una armonía disonante, que integra también los pasos de los usuarios, el sonido de los tacones al golpear el piso, el roce de la ropa al caminar, y los resuellos ansiosos de los metroúntes.

Los policías que se encuentran en horas pico en los torniquetes se encuentran muy activos, pues ellos se encargan de dar paso libre a los usuarios que muestran una tarjeta del Instituto Nacional de la Senectud (INSEN) e Instituto Nacional de las Personas Adultas Mayores (INAPAM), los policías pasan una tarjeta, que ellos cargan, por el lector y permiten el acceso a los usuarios. Por lo regular el acceso para los usuarios con esas tarjetas se encuentra donde se ubica el policía; es decir, por un solo torniquete.

Como se espera, en los horarios con menos afluencia, el flujo de los usuarios a través de los torniquetes es más fluido; es decir, no se forman filas en estos para entrar. Así que si algún usuario no encuentra su boleto o tarjeta para entrar, se puede detener frente al torniquete a buscarlo, aunque al hacerlo se vuelva un obstáculo para otros usuarios, pero como hay varios torniquetes libres, los metroúntes pueden elegir por cuál pasar.

El ruido de los lectores de tarjetas es más discontinuo, lo cual también supone que los policías no estén ocupados sólo en dar acceso a las personas con tarjetas de cortesía, el uso de celulares y su prolongado y persistente uso en los policías es un comportamiento que genera la escasez de usuarios. También se observan platicando con sus colegas y hasta con audífonos en los oídos.

Otro comportamiento que se puede observar en horario no pico es el de consultar a algún policía sobre algún asunto particular: preguntas sobre direcciones, salidas, entradas, etcétera. Esto no quiere decir que en horarios de afluencia los usuarios no hagan preguntas a los policías, pero es un comportamiento menos frecuente.

2.2.2. DIMENSIÓN DE ESPERA

En las primeras horas de la mañana, cuando los usuarios se aglomeran en los andenes, a esperar que el tren que éste abra sus puertas, los primeros en entrar a los vagones corren rápidamente a ocupar un asiento, por lo que los empujones son regulares, los individuos se abren paso con los brazos y codos, empujando descaradamente a quienes se encuentran delante, en ocasiones los empujones son tan fuertes que algún usuario llega a caer cuando está entrando al vagón, por lo que, por un momento, los empujones cesan hasta que el sujeto en el piso se levanta, con ayuda de otros usuarios o sin ayuda de los mismos. El roce puede considerarse de tipo violento. Los empujones pueden llegar a terminar en actos de violencia como los reclamos, alzar la voz, insultar, o tan sólo con miradas y movimientos de cabeza que desapruban la conducta del otro.

Dentro de los vagones, aquellas personas que logran ocupar un asiento parecen más tranquilas que aquellas que se encuentran paradas. Los individuos sentados muestran distintas conductas, entre ellas se encuentra el cerrar los ojos, leer algún libro, traer audífonos, mirar el celular, mirar alrededor en una conducta visual de tipo iconográfico y corporal (Aguilar, 2013:89), mientras los usuarios de pie tienen que procurar estrategias para mitigar el contacto corporal, el repliegue (*Ibídem*, 2013:99-102), es decir, encoger el cuerpo, cruzar brazos, poner barreras entre los cuerpos como las bolsas o mochilas, también observar el celular u otro aparato electrónico, desviar la mirada, flotarla por las ventanas, los asientos, por las personas, sin detenerla completamente ni por demasiado tiempo sobre otro usuario. El tema del espacio y la distancia se perciben en el contacto físico intenso y en la presencia de otra persona como señaló Tuan (1977:57-58). Los usuarios permanecen a una distancia íntima y personal; los espacios reducidos como estos dentro del vagón permiten que las miradas, siguiendo a Hall (1966:143-159), puedan percibirse en términos de miradas sociales y públicas.

La conducta no verbal dentro de los vagones que observé, corresponde a lo que Ekman y Friesen señalaron en su trabajo (Ekman y Friesen 1976:59-86); pude observar en los rostros de los usuarios manifestaciones de afecto que se ajustan a estados emocionales; por ejemplo, alegría, cuando en la interacción verbal entre pasajeros surge una carcajada o una sonrisa leve, o sonrisa social.

El enojo, cuando los usuarios manifestaban esta emoción, en sus rostros se notaba el ceño fruncido, boca cerrada, dientes apretados; pero también se percibe el enojo por la forma en la que se empujaban unos con otros para entrar al vagón, ayudándose con gran fuerza con la espalda y hombros, pisando los pies sobre los pies de otros usuarios. Los ilustradores, otra forma de comunicación no verbal, eran frecuentes en conversaciones entre usuarios, las manos se agitaban en el aire, dibujaban formas que se relacionaban con la conversación.

Cuando una persona entraba a los vagones con un niño en brazos o pequeño, era posible que se le cediera el asiento, o en todo caso los usuarios que se encontraban alrededor abrían espacio y mantenían una especie de burbuja segura para que no aplastaran al niño.

En días calurosos, los rostros de los usuarios reflejaban el hastío de ir hacinados en el vagón, sobre sus rostros escurrían gotas de sudor que resbalaban por sus frentes y pómulos. Mientras unos usuarios se limpiaban el rostro con una servilleta de papel, otros lo hacían con la mano; sobre las playeras, en la espalda, se observaba como el sudor mojaba la ropa. En días lluviosos pasaba algo similar, la ropa se veía mojada, el cabello también, algunas gotas resbalaban por los rostros y eran limpiadas con lo que se tuviera a la mano.

En horas pico, es poco común observar a usuarios que carguen grandes bultos, lo que prevalece más entre los metroúntes son las bolsas de mano, las mochilas y petacas pequeñas, portafolios, folders y bolsas de plástico pequeñas.

Los trabajadores de limpieza asean los trenes que llegan a la estación, una vez que todos los usuarios han bajado, barren los vagones y pasan un mechudo por el piso con cloro. Sin embargo, esto parece insuficiente, pues los olores a orines en algunos vagones son intensos.

En horarios de escasez de usuarios, la distancia entre ellos es más amplia, se puede percibir la distancia social y personal (Hall, 1966: 149-159), los comportamientos observados son casi los mismos, las manifestaciones de afecto, los ilustradores, los adaptadores del yo, como rascarse la nariz, mirar el reflejo propio sobre las ventanas y puertas y los emblemas (Ekman y Friesen, 1976:59-85).

La percepción del espacio disponible es evidente, las personas ya no se encuentran rozando cuerpo con cuerpo, tienen la posibilidad de moverse por todo el vagón, de extremo a extremo, hay asientos disponibles, las conductas que se refieren a ceder el asiento son más perceptibles, pues se puede observar quién le cede el asiento a quién.

La presencia de vendedores es más evidente, el sonido de las bocinas es increíblemente alto, los gritos que realizan al ofrecer sus productos desentonan con el leve silencio entre estaciones, aunque el bullicio se vuelve constante cada que el convoy llega a la siguiente estación.

Los usuarios que se transportan en horas de poca afluencia son niños, adolescentes mujeres que parecieran amas de casa. En este horario es más común observar que se cargan bultos grandes, bolsas de mandado, cajas, etcétera. Esto porque el interior de los vagones no se satura.

En horario matutino y de gran afluencia, los usuarios permanecen en el andén de la estación formando pequeños conglomerados de individuos dispuestos en los lugares donde se encuentran las puertas del tren. Cuando éste llega a la estación, los metroúntes que se encuentran frente a las puertas del convoy tratan de abrirlas a la

fuerza, algunas veces tienen suerte y pueden abrir las puertas, entonces la multitud detrás comienza a empujar hacia el interior del vagón.

Este comportamiento de zozobra se aprecia no sólo cuando los usuarios quieren ocupar un asiento, pues cuando todos los asientos son ocupados, la multitud sigue empujando, ahora para poder viajar parados a sus destinos. El vagón mantiene las puertas abiertas por pocos segundos, lo cual impide que los usuarios saturen el vagón completamente. Esto permite también que personas en estaciones más adelante puedan acceder a los vagones.

Otro comportamiento que está en estrecha relación con la comodidad de los usuarios en sus viajes es que, cuando un tren llega a la estación y ya no se alcanza un lugar disponible para ir sentado, algunas personas se bajan del vagón y esperan otro convoy para poder viajar sentados, estos usuarios bajan de vagón pero permanecen en el andén, justo frente a una puerta del tren; ellos se vuelven obstáculos para otros usuarios que necesitan subir al vagón, sin importar si ya no hay asientos disponibles.

En la zona en el andén y dentro del convoy, en los tres primeros vagones, se observa entre mujeres, comportamientos de ayuda mutua y solidaridad frente a incidentes donde intervienen varones; por ejemplo, cuando algún hombre se cuelga en los vagones para las mujeres, estas le dicen que se baje del vagón, si el hombre no hace caso se le llama a un policía que invita a éste a descender, e incluso jalan la palanca de emergencia para que el tren no avance hasta que el hombre no haya bajado del convoy. Los policías no permiten que el tren avance si hay algún hombre en el interior de los vagones de mujeres.

Las mujeres que se colocan en un área común, regularmente van acompañadas de su pareja, padres, familiares o conocidos, quienes abordan el tren juntos. Pude observar familias completas, donde padre, madre e hijos abordaban el mismo vagón, estas familias o grupos tratan de formar un círculo de protección para las mujeres y los hijos una vez dentro del vagón.

Aunque también hay usuarios que parecen ir juntos: hombre y mujer, como una pareja que observé; ella se encontraba en el área de mujeres y él en el área de hombres, separados por la puerta que señala los dos áreas, eso no impedía que ambos pudieran platicar y hasta besarse. Después de un momento, ambos se fueron en vagones distintos.

Cuando no hay afluencia de usuarios, la zona de mujeres en los andenes y vagones no opera, los usuarios pueden acceder a cualquier vagón del convoy. Los actos corporales de estrujamiento disminuyen y hasta desaparecen, pues hay suficientes asientos disponibles para que los usuarios viajen sentados desde la terminal de la estación. Sin embargo, hay algunos usuarios que se permiten ir parados en el vagón, aunque haya asientos disponibles. Los televisores en los andenes sirven como punto de focalización de los usuarios quienes se encuentran en espera.

Cuando un tren llega abre sus puertas y estas permanecen abiertas por largos periodos de tiempo, sin que haya señales de que el convoy vaya a avanzar, algunos usuarios descenden del convoy y se dirigen a otro tren que está a punto de salir; esto pasa incluso cuando hay personas ya con asientos ocupados.

Esta conducta se aprecia en los horarios de poca afluencia de usuarios, ya que en los horarios de mayor flujo de usuarios; por ejemplo, en la mañana, solamente los usuarios que van parados en el vagón salen de éste para ingresar al tren que avanzará enseguida.

Hay hombres que se acercan al borde del andén y escupen hacia las vías, o tiran basura como envolturas de golosinas o chicles. Algunos usuarios esperan recargados en los muros de las escaleras, hay otros más que se sientan en el suelo, o en los extremos del andén a esperar a otros usuarios. Los policías no atienden esta conducta de los usuarios.

Sobre los pasillos se encuentran gran variedad de puestos ambulantes, pero es poco común que los usuarios se detengan a comprar, sobre todo en la mañana, cuando el paso se vuelve muy lento por la multitud que entra a la estación, aunque siempre hay algunos que compran algo, sin embargo, la mayoría circula hacia las taquillas y torniquetes. Al pasar estos se puede encontrar otra serie de puestos de carácter fijo, que permanecen cerrados, a tempranas horas del día, pero una vez que abren, se mantienen así hasta después de las nueve de la noche. Los pasillos no son un lugar de espera en horas de afluencia, avanzar y no detenerse es el comportamiento habitual por las mañanas.

Los puestos ambulantes, fijos y semi-fijos, en horas de poca afluencia de usuarios se vuelven lugares de reunión, para comprar y/o comer algo; por ejemplo, el local de Pizzas Hut que se encuentra pasando los torniquetes por el acceso de la Calzada Ticomán. Yo mismo me detuve a comprar una pizza y comerla mientras observaba el tránsito de los usuarios hacia los torniquetes de salida y de entrada.

Los torniquetes en horarios de afluencia son lugares de paso, de tránsito constante, por las mañanas las personas entran a la estación y siguen su camino para subir a los vagones, por las tardes y noches, los usuarios salen rápidamente por los torniquetes para abordar el transporte que los lleva a sus destinos.

Algunos usuarios en horas de poca afluencia suelen esperar a un lado de los torniquetes viendo pasar a los demás usuarios. Mientras tanto, los policías parecen aburridos observando sus celulares, o haciendo plática sus compañeros.

2.3. DIMENSIÓN CONECTIVA EN LAS ESTACIONES

La dimensión conectiva se refiere al momento de elección, es decir, cuando el usuario tiene que elegir un camino, elegir un pasillo, una entrada, una salida, etcétera. Ninguna de las dos estaciones es de conexión con otras líneas de Metro, sin embargo, las conductas de elección siempre se observan. Las conductas más evidentes son las que

se refieren a la elección de la entrada, a través de los torniquetes, optar por determinada escalera para acceder al área de andenes (en el caso de Indios Verdes), colocarse en algún punto particular a lo largo del andén en espera del tren, subirse a algún vagón en particular (los vagones del final, o los del principio). En términos generales, los usuarios saben, por su experiencia, en qué lugares colocarse, esto mediante una elección donde se descarta otros lugares donde se podrían colocar. Una última conducta de elección de los usuarios que puede ser observada se refiere a elegir la salida, para lo cual en Indios Verdes se tiene un amplio número de escaleras, caso contrario a Valle Gómez que sólo cuenta con una escalera de salida en cada dirección de la línea.

Además, los usuarios guían su tránsito por las formas arquitectónicas de la estación, por los accesos que se encuentran abiertos, por los pasillos por los que se puede caminar, lo cual tiene relación con los horarios y los comportamientos que se manifiestan en otras dimensiones espaciales como la de progresión y la de espera.

3. LAS SITUACIONES Y ALGUNOS INCIDENTES

La mayoría de los incidentes que registré tuvieron lugar en la dimensión de espera de los andenes en las dos estaciones, seguida por la dimensión, también de espera del interior de los vagones, y por la dimensión progresiva de los pasillos, donde registré menos incidentes fue en la dimensión progresiva de los torniquetes.

A continuación se presentan algunos incidentes ocurridos en las diferentes dimensiones espaciales comenzando con Valle Gómez para concluir con Indios Verdes:

3.1. HOMBRE ORQUESTA

El martes 30 de diciembre de 2014, en la estación Valle Gómez, a las nueve de la noche presencié un acto singular de un joven músico; me encontraba realizando

observación, bajé las escaleras para ingresar al área de andenes en dirección Pantitlán, cuando me encontré a un joven que cargaba en la espalda varios instrumentos de percusión: platillos, toms, bombo, tarola, baquetas, una armónica colgada al cuello, micrófono, teclado, amplificador, y un banco pequeño donde se sentaba el músico para tocar y cantar.

Ambos esperábamos en el andén el convoy, cuando éste llegó subimos, yo me coloqué recargado sobre las puertas que permanecían cerradas durante el trayecto. El músico se colocó de espalda a la puerta que abría en cada estación; bajó sus instrumentos, los acomodó, mientras las puertas se cerraban y el tren se dirigía a la siguiente estación. Se sentó en su banco, se ajustó el micrófono, y tomó sus baquetas, para mencionar que interpretaría unas canciones para amenizar el viaje; mientras la atención de los metroúntes era evidente, las miradas se volcaban sobre el joven, y la curiosidad se despertaba conforme avanzábamos.

El acto de este músico se logró en gran medida a que hay pocos usuarios en esta línea, en comparación con otras del STC, pues en el vagón había pocas personas, la mayoría de los asientos estaban ocupados, y los usuarios de pie mantenían cierta distancia entre ellos.

El joven ocupaba un gran espacio en el vagón e impedía el ascenso de otras personas en las estaciones siguientes, algunos usuarios tenían que esquivarlo para entrar al vagón; sin embargo, esto no pareció molestar a los pasajeros, más bien sorprendía el acto musical. Fue una escena fuera de lo ordinario.

Durante siete estaciones hasta llegar a Pantitlán, el músico interpretó canciones populares de rock en español y hasta en inglés. Hubo algunas personas que antes de que terminaran las canciones, se acercaron a dejarle unas monedas en un recipiente integrado a su batería. Cuando el joven terminó de cantar se levantó a pedir cooperación y a repartir unas tarjetas donde se promocionaba para eventos privados como bodas, XV años, convivios, bautizos, serenatas, cumpleaños. Cuando llegamos

a Pantitlán, el joven músico levantó sus instrumentos, salió del vagón, y esperó en el andén el tren que lo llevara en dirección opuesta, es decir, hacia dirección Politécnico. **(VÉASE FIGURAS 14 A 17)**

3.2. FAQUIRES ACTUANDO

El sábado 11 de octubre de 2014, a las 18:30 hrs., me encontraba dentro del vagón con dirección a Politécnico; all interior del vagón los asientos estaban todos ocupados, pero había pocas personas de pie sobre los pasillos y en las puertas del mismo. Desde las ventanas pude ver que había poca gente en el andén. Yo me encontraba de pie y recargado en una de las puertas que permanecía cerrada durante el desplazamiento del tren. En la estación Eduardo Molina en dirección a Politécnico subieron dos *boteros* o faquires, hombres jóvenes delgados, con un niño de escasa edad, cuatro o cinco años aproximadamente, los jóvenes se dispusieron a realizar un acto en el centro del vagón, el cual incluía tirarse de espaldas sobre una capa de vidrios que se encontraban sobre una playera en el suelo del vagón. Los jóvenes no traían ropas que cubireran la parte superior de sus cuerpos, y era posible observar muchísimas cicatrices en sus espaldas, como huellas de su trabajo sobre los vidrios.

Uno de los faquires cargaba al niño sobre sus hombros, él era el que tenía el rol de líder, pues daba al público un pequeño discurso sobre las pocas oportunidades laborales en el mercado de la mano de obra, además de lo difícil de encontrar un trabajo por los pocos o nulos estudios que ambos tenían. Mencionó lo difícil de vivir sin techo, en las calles, y de la lucha constante de no caer en la delincuencia, por lo cual se veían obligados a pedir dinero en el Metro. Su timbre de voz resultaba alto, grave e intenso, característico del timbre de voz de los vagoneros, como dice Poyatos (1994:30) nos permite diferenciar a alguien enseguida, debido a las circunstancias, para que el mensaje pueda llegar a la mayor parte del público en el vagón, los comerciantes suelen tener un timbre de voz que resuena, que puede ser de tipo faríngea, oral o nasal; importa poco en realidad, lo primordial es que se escuche en todo el vagón.

Mientras ese joven terminaba de dar su discurso, el otro faquir se dispuso al centro del vagón, en su mano traía una playera en la cual envolvía los trozos de vidrio sobre los cuales se arrojaría de espaldas; dejó caer los vidrios los cuales sonaron al impactarse contra el piso, desplegó la playera y acomodó los vidrios esparciéndolos, al hacer una plancha, momentos después el faquir dio un giro para caer completamente de espalda sobre los vidrios, al mismo tiempo que las plantas de sus pies tocaban el suelo de manera ruidosa, esto provocaba un efecto más impresionante por el ruido que provocaba.

Enseguida éste se colgaba de los pasamanos y daba una vuelta sobre su eje en el aire sosteniéndose de los pasamanos. Mientras el otro faquir se encontraba de pie y con el niño en hombros más adelante, observando a su compañero. El acto terminaba con estos giros en el aire. Entonces ambos faquires caminaban en sentido contrario para pedir alguna moneda a los usuarios. Cuando llegamos a la estación siguiente, los faquires salieron del vagón para entrar al siguiente carro del convoy.

En la siguiente estación, Consulado, se subieron otros dos faquires, esta vez fue una mujer joven que empujaba una carreola con una niña dentro, y un joven delgado que era el que se tiraba sobre los vidrios. El acto era similar al anterior, pero ninguno habló al público, sólo realizaron el acto corporal, cuando éste terminó ambos caminaron en dirección contraria pidiendo cooperación al público, pero, a diferencia del acto anterior, nadie les dio alguna moneda, por lo que el joven, desde el otro extremo del vagón, hizo un emblema con un código kinético o de acción; es decir, siguiendo a Ekman y Friesen (1976:61-63) la gente casi siempre tiene consciencia del uso que hace de los emblemas, en este caso, debido a la distancia que existía entre los faquires, el joven hizo uso de un emblema con sus manos para comunicarse con su compañera. A la altura de la cintura, con las palmas hacia abajo, el faquir movió las manos de un lado a otro, mientras miraba a la joven que se acercaba a él. Una vez juntos no se dijeron nada verbalmente, pero ambos sabían que no habían conseguido recaudar monedas; en la siguiente estación se bajaron para cambiar de carro.

3.3. ENCUENTRO FEROS

El día lunes 22 de septiembre de 2014, inicio de semana, en los andenes de la estación Indios Verdes, por la mañana, se presentó un altercado entre dos usuarios. Mientras los metroúntes se aglomeraban en el andén, algunos muy cerca del borde, traspasando la línea amarilla que indica el límite entre una espera segura detrás de esta línea, o una espera peligrosa si se la rebasa, llegó el convoy. Cuando abrió el Metro las puertas de los vagones, la gente comenzó a empujarse para entrar y correr a ocupar un lugar disponible. Los asientos se ocuparon inmediatamente, pero los individuos seguían subiendo a los vagones, se acomodaban entre pasillos, recargados en los extremos de los vagones, y recargados en las puertas que permanecerían cerradas durante el trayecto.

Me encontraba en el andén recargado en una de las escaleras, cuando observé un vagón que ya estaba saturado, donde los últimos usuarios que abordaron el tren se encontraban con la mitad del cuerpo afuera del mismo (por lo regular cuando el tren anuncia el cierre de puertas, los usuarios comienzan a empujar para poder ingresar); entonces un joven con mochila en la espalda intentó subir al vagón empujando a los usuarios que se encontraban en la puerta, éste empujó con hombros y espalda, pero no lograba ingresar al vagón, pues los usuarios desde adentro ejercían resistencia y empujaban hacia afuera, cuando un señor, desde adentro del vagón, le gritó al joven en señal de amenaza: “No te pases de verga cabrón”, enseguida movió su cuerpo para encarar al joven que permaneció en silencio observando los movimientos del señor, después, el señor se acercó al joven con la barbilla levantada, los brazos extendidos mostrando las palmas, señal ineludible de abierto desafío y de estar listo para pelear incluso a golpes.

Este comportamiento no es tan diferente como el que se observa en el mundo animal, con los gorilas y los chimpancés, cuando se van a enfrentar, estos sacan el pecho, estiran los brazos con los puños cerrados, y se golpean el pecho una y otra vez.

En respuesta a este acto de abierto desafío por parte del señor, el joven sólo permaneció callado frente a la puerta y movió la cabeza de un lado a otro, realizando un emblema de negación.

3.4. "PORRA AMERICANISTA"

El 11 de octubre de 2014, a las 13:43, en los andenes de Indios Verdes, un grupo de jóvenes vestidos de manera similar caminaban sobre los andenes, se caracterizaban por traer playeras del equipo de futbol del Club América, y algunas trompetas en las manos, de las que se usan en los estadios de futbol, además, se escuchaban cánticos muy animados cuando el grupo de jóvenes se dirigían hacia el extremo final del andén.

Una vez dentro del vagón, ocuparon los asientos disponibles y se colocaron en los pasillos, puertas y el extremo del vagón. Algunos aficionados que se encontraban sentados se pararon arriba de los asientos y seguían coreando las porras, algunos de estos sujetos traían latas de cerveza en la mano, los policías que se encontraban en el andén, caminaron detrás de los jóvenes. Cuando el convoy estaba a punto de arrancar sonaron las bocinas, con el peculiar sonido que señala el cierre de puertas, por lo que un joven que se encontraba en la puerta colocó sus manos en ésta para impedir el cierre; entonces, un policía se le acercó y le dijo algo que no pude escuchar al joven, segundos después, el joven retiró las manos de la puerta y el convoy avanzó.

3.5. MIRADA SEXISTA

El 6 de octubre de 2014 una joven mujer se encontraba recargada en el muro de las escaleras en el andén número dos de Indios Verdes; entre sus manos cargaba su celular, el cual revisaba constantemente; ella se encontraba en una actitud de espera, por lo que no se movía del lugar. Entonces, al andén número uno llegó un convoy, de donde bajó un joven, el cual se dirigía hacia las escaleras (ya había bajado los dos primeros escalones) cuando éste miró a un lado y se percató de la presencia de la mujer, y regresó sobre sus pasos. La mujer no se había percatado de la presencia de

este joven, pues ella estaba recargada de espalda sobre el muro, pero de pronto, la mujer volteó hacia las escaleras, y al hacer esto, le dio la espalda sin querer al hombre, y éste volteó a ver el trasero de la mujer, ya que lo hizo regresó hacia las escaleras y bajó. La mujer, me pareció, notó la mirada lasciva e incómoda del joven hacia ella, lo que ella hizo fue ignorar la presencia del tipo, lo trató como *no persona*; evitó el contacto visual con el sujeto (Goffman, 1953:95).

3.6. UN ENCUENTRO AMOROSO

El 23 de diciembre de 2014, a las 16:00, me encontraba recargado en las escaleras en la zona de andenes en Indios Verdes, cuando vi a un joven alto de cabello largo que caminaba hacia donde yo estaba, éste miraba al frente, me pareció que buscaba a alguien en el andén; que estaba por encontrarse con alguien. De pronto vi a una mujer joven de baja estatura que caminaba hacia el joven, y fijé mi mirada en los gestos del rostro del sujeto para ver si daba una señal de conocer o desconocer a la mujer. Pero no noté nada raro, más bien el joven parecía serio, el rostro de la mujer no lo pude observar pues sólo podía ver su espalda; sin embargo, cuando los dos se encontraron de frente, se saludaron de beso en la mejilla, el lenguaje corporal de ambos cambió, después del beso en la mejilla, ambos se abrazaron cariñosamente, por unos momentos permanecieron en esa postura, hasta que el joven rodeó con su mano la nuca de la mujer y la giró ligeramente hacia él para darle un largo beso en la boca que ella aceptó, mientras ella colocaba sus manos a la altura de la cintura del joven. El beso fue largo, hasta que ambos se separaron, se dijeron algo y caminaron hacia donde me encontraba recargado. La mujer se recargó en las escaleras, el joven se colocó frente a ella, éste extendió sus brazos hacia las escaleras como manteniendo una barrera entre ellos y el exterior, y comenzaron a platicar concentrados el uno en el otro.

3.7. “QUÍTATE”

El 11 de septiembre de 2014, dentro del vagón, en el trayecto de la estación 18 de Marzo a Indios Verdes, me encontraba de espaldas a la puerta que se abría en cada estación, por lo que quise recargarme en un tubo horizontal que separa el asiento individual de espacio de la puerta; sin embargo, el señor que estaba sentado en ese asiento mantenía su brazo estirado sobre el tubo, lo cual me impedía recargarme de manera cómoda en el mismo. Me acerqué más al tubo con el propósito de hacer que el señor bajara su brazo y poder recargarme en el tubo, pero esto no funcionó, por lo que con la cadera moví su codo ligeramente, entonces el señor quitó el brazo y pude recargarme. Este es un ejemplo de un acto de tipo corporal, donde las palabras no mediaron en la comunicación, y que no fueron necesarias para cumplir mi propósito, tan solo la colocación del cuerpo fue suficiente.

3.8. UN COMEDIANTE FRUSTRADO

El 18 de diciembre de 2014, un comediante se subió al convoy que partió de Indios Verdes, cuando las puertas de los vagones se cerraron comenzó un monólogo que hacía referencia a anécdotas personales con las que intentaba hacer reír a los usuarios sin éxito aparente. Cuando el comediante terminó su actuación comenzó a caminar por los pasillos pidiendo dinero a los usuarios, sin embargo, nadie le dio dinero al joven, por lo que, cuando llegó al extremo del vagón y se colocó frente a la puerta dijo, en tono molesto: “Se ahorraron el viaje, hablé a lo tonto”, y observé que arrugaba el ceño. Cuando la puerta abrió en la siguiente estación, el comediante le dio una patada a ésta y salió molesto.

3.9. EL QUE PERSEVERA ALCANZA ...

Algunas personas con discapacidades se vuelven obstáculo para los usuarios que llevan prisa. El 27 de septiembre de 2014 observé a un señor con evidentes malformaciones en las piernas, como consecuencia, éste caminaba muy despacio con

ayuda de un bastón. El señor bajaba las escaleras desde la zona de andenes en Indios Verdes de manera tranquila, una señora madura que traía cargando un bebé en brazos iba detrás de él, al ver que el señor bajaba lentamente, la señora lo rebasó por un lado y continuó su camino, el señor no se inmutó y bajó; al terminar las escaleras se detuvo para tomar aire y descansar. Yo seguí caminando por los pasillos de la estación, y aproximadamente diez minutos después me encontré a este señor en las escaleras de la letra A de la salida hacia Calzada Ticomán, que subía y yo bajaba las mismas, el señor se veía cansado; subir representaba un esfuerzo tremendo para él, en su cara veía las gotas de sudor que escurrían por el esfuerzo que realizaba. Este incidente, nos permite apreciar el ‘nerviosismo’ en el ritmo de vida de los metropolitanos, que a su vez choca con un ritmo de vida parsimonioso de la vida rural como señaló Simmel (1903); el señor representaba un andar sin prisa, con sosiego, mientras la señora navegaba, trata de llegar no de detenerse.

3.10. “CABALLEROSIDAD” DE UN POLICÍA

El 23 de septiembre de 2014 me encontraba en la zona de andenes en Indios Verdes recargado en un muro de las escaleras, desde ese punto podía observar el tránsito de los usuarios, aquellos que subían y los que bajaban por las escaleras. No había gran flujo de usuarios, las escaleras podían transitarse libremente, con espacio amplio a los lados de los usuarios. Observé a un policía de la PBI que bajaba por las escaleras, por el lado izquierdo de las mismas, muy cerca del barandal, en sentido contrario, frente a él una señora de la tercera edad subía con dificultad sosteniéndose del barandal, cuando ambos se encontraron de frente, el policía miró a la señora y no se movió, incluso éste detuvo su paso, entonces fue la señora quien tuvo que moverse hacia un lado, lo cual implicó que ella se soltara del barandal, el cual le ayudaba a sostenerse y subir, para que el policía siguiera su camino.

3.11. FELICES PASCUAS

El 24 de diciembre de 2014 me encontraba en los andenes de la estación Indios Verdes, observaba el movimiento de los usuarios en un día particularmente simbólico: Navidad; veía a grupos de usuarios que entraban a la estación, familias (padre, madre e hijos), grupos de amigos. Muchos de estos usuarios cargaban bolsas, mochilas, cajas, ollas y cazuelas que parecían contener comida, se detenían en las taquillas para comprar boletos, después ingresaban a través de los torniquetes y se dirigían a las escaleras que conducían a los andenes. Se veía poca gente en pasillos y andenes, aunque era un miércoles en horas pico, 18:00, la escasez de usuarios podría explicarse porque se laboró, en algunos lados, solo media jornada. El día estaba nublado, con viento fuerte y lluvia intermitente, los usuarios llegaban con indumentaria que los protegía de las condiciones climáticas, es decir, con buen abrigo, los vagones de partida estaban particularmente vacíos, lo cual permitió la entrada sin dificultades a las personas que cargaban algunas cosas voluminosas. Los usuarios que bajaban en la estación salían corriendo de los vagones, sus pasos eran apresurados. Afuera de la estación, en el paradero, los usuarios se formaban en largas filas para abordar los diferentes modos de transporte, los cuales partían del paradero plétóricos de usuarios para incorporarse a las avenidas, que a lo lejos (Avenida Insurgentes Norte), se veían congestionadas.

3.12. “¿NO ESTORBO?”

El 27 de septiembre de 2014, a las 18:00 horas me encontraba en la estación Indios Verdes, en un horario donde se observaban a pocos usuarios entrando a la estación en comparación con los usuarios la abandonan; un señor que cargaba un bulto en la mano caminaba por el pasillo hacia los torniquetes, de pronto detuvo su paso frente a un acceso de los torniquetes, para buscarse entre sus ropas un boleto con el cual acceder. Por lo que este señor se volvió un obstáculo para los usuarios que iban detrás de él; sin embargo, los usuarios, que actúan como *unidades vehiculares* (Goffman, 1971:26), desviaron sus pasos para evitar colisionar con éste, e ingresaron por los

accesos que permanecían libres. Esta fue una escena que me parece muy difícil que se repita en un horario matutino, porque por las mañanas las multitudes que forman filas para acceder por los torniquetes se preparan con anticipación para tener a la mano sus boletos o tarjetas, y así evitar obstaculizar el paso a otros usuarios.

3.13. LA PRÁCTICA HACE AL MAESTRO

La experiencia de hacer viajes por el Metro me ha enseñado no sólo a saber moverme en el espacio reducido de las estaciones y vagones, sino también a adaptar mi cuerpo a condiciones extremas de apretujamiento y hasta asfixia que se viven en las horas pico. Aprendí a colocarme en los lugares menos asfixiantes dentro del vagón, para no ser magullado, y comprendí que el cuerpo se vuelve una *región* segura que me protege y me ayuda a evitar ser lastimado. En una ocasión, mi falta de destreza al colocarme en una posición desfavorable dentro del vagón en horas punta, me provocó un tremendo dolor en la espalda que duró varias estaciones, ya que me había colocado de espalda al tubo que separa el asiento individual dentro del vagón, mientras la gente subía en cada estación, me iban empujando en contra del tubo, este pequeño episodio de sufrimiento corporal cesó cuando la gente comenzó a descender en una estación de conexión. Gracias a esto, jamás volví a colocarme en tan desfavorable situación.

Otra enseñanza que debo a los viajes por el Metro se refiere al cálculo que he podido hacer, mientras duermo, de las estaciones de mi traslado, ya que me ha sido posible despertar a pocas estaciones cercanas a mi destino.

3.14. UN CHACAL SIN SUERTE

Uno de los episodios más extraños que me sucedió viajando hacia mi trabajo de aquel entonces ocurrió en el mes de octubre de 2012, cuando dentro del vagón, entre la estación Tepito y Lagunilla, dirección Buenavista, dos jóvenes forcejeaban detrás de mí por un celular. Esto comenzó porque uno de los jóvenes le había prestado su celular a otro que no conocía, el que hablaba por celular estaba sentado en el asiento individual,

justo detrás de mí, yo podía escuchar lo que decía, recuerdo que una de las frases que mencionó fue “a mí no me vuelven a agarrar, primero les suelto un tiro”, lo cual me sorprendió, ¿de qué hablaba?, ¿quién lo agarraría?, ¿a quién le soltaría un tiro?, enseguida, el dueño del celular pedía de vuelta su teléfono porque ya estaba a punto de bajar, “me bajo en la siguiente”, dijo, mientras tanto el otro joven no hacía caso y seguía hablando. El dueño del celular insistió sin suerte, pues el que hablaba le dijo en tono amenazante que no le iba a dar nada. Entonces, escuché un forcejeo y volteé a ver qué sucedía, ambos luchaban por quedarse con el aparato, el dueño del celular me pidió ayuda, y me uní al forcejeo. Yo le sostenía las manos al otro joven, en ese momento vimos la cacha o cola de una pistola que se asomaba por el pantalón de ese sujeto, el dueño del celular logró sacarle el arma y la arrojó al suelo, mientras yo la alejaba con el pie. Otros dos usuarios de entre la turba que hacía espacio, se acercaron a ayudar a controlar al sujeto que traía el arma. Cuando llegó el tren a la estación Garibaldi, dos policías entraron y sujetaron al individuo que sollozante pedía que lo dejaran ir, argumentaba que ‘acababa de salir’ (de prisión), uno de los policías se agachó a recoger el arma, la cual resultó ser una pistola de plástico. Sacaron al sujeto del vagón, los policías le indicaron al dueño del celular que tenía que acompañarlos para levantar una denuncia, él aceptó sin rechistar. El tren cerró las puertas y avanzó. Todo volvió a la normalidad.

CONSIDERACIONES FINALES

Los usuarios se encuentran en la multitud, forman parte de un texto que puede ser leído a través de las páginas que son ellos mismos; es decir, se da lectura a diversos comportamientos, a partir de la apreciación de ciertos “signos de vinculación” (Goffman, 1979:199); por ejemplo, el ir tomados de las manos, las expresiones afectivas como abrazos o besos, las distancias entre los individuos: íntima, personal, social o pública (Hall, 1966:143-159); al reconocer esos signos se está reconociendo el comportamiento del otro. Se reconoce su mensaje corporal.

Vivimos en constante convivencia con la multitud. Como integrantes de esta sociedad y como individuos que más o menos funcionan en ella, tenemos la importante necesidad de ejercer movilidad. En nuestros trayectos diarios por la ciudad no podemos dejar de interactuar en sociedad. Este trabajo trató de indagar en las interacciones sociales de orden semiótico que se despliegan en el transporte colectivo Metro; es decir, viajar en el Metro como una forma de vida, que a la vez ofrece un panorama que se relaciona con el modo de vida urbano metropolitano. El Metro se conforma por espacios discontinuos sociales y no sociales donde se presentan diferentes modos de comunicación verbal y no verbal. Espacios integrados por una jerarquía de diferencias vinculadas con la comunicación interpersonal en la vida cotidiana; significados que se conectan a través de una red semiótica de múltiples sentidos.

A partir del mapeo que realicé con una observación silenciosa obtuve información concisa sobre las formas en que los individuos se comunican en situaciones diferentes. No es necesario usar la palabra hablada en el Metro, ya que es posible comunicarse a través de lo que Goffman llama “los ingobernables de la conducta expresiva” (1959:19).

Existen ciertos códigos implícitos, no escritos, que los usuarios conocen y respetan (a veces). Estos códigos se refieren a reglas tácitas de convivencia en la multitud, que se relacionan con el actuar en ambientes o espacios distintos, para tratar de mantener un cierto orden social.

El individuo en el Metro se mueve en una situación declarada de semiosis incesante (Hodge y Kress, 1988:5), y debe mantenerse todo el tiempo en plena alerta semiótica, dispuesto a intercambiar múltiples sentidos. Viajar en el Metro implica sobre todo educar el cuerpo, pues además de saber dónde colocarse para evitar magullones, se ejerce sobre éste un constante control emocional, manejo de la ira, uso de modales, entre otros. Estas “técnicas corporales” (Mauss, 1950: 342) son aprendidas por la experiencia en el uso del cuerpo en las situaciones sociales que se presentan en el viaje por el Metro.

La *civil inattention* (Gofman, 1963:83-88), o la desatención cortés prevalece en los intercambios semióticos entre los usuarios del Metro. La familiarización y el vínculo con extraños es poco frecuente porque el Metro es un *espacio transitorio no social* (Kim, 2012:269) donde la gente elige eliminar las interacciones con los extraños, para permanecer invisibles; los usuarios siguen las reglas de *comportamiento transitorio no social* no escritas, que guían la conducta, este comportamiento también es simbólico porque los individuos dan forma a las respuestas de los demás, y de hecho a la atmósfera general de todo el espacio social (*Ibíd.*, 2012: 281).

Las manifestaciones de urbanidad o amabilidad se presentan, en gran medida, en situaciones donde la escasez de usuarios es evidente. Estas conductas se aprecian cuando un usuario cede el asiento a otro, cuando se presta ayuda para cargar algún objeto pesado, para subir o bajar las escaleras, o con la aparición de intercambios verbales de agradecimiento y petición de espacio para pasar. Las sonrisas sociales casi no se presentan, pues éstas se pueden interpretar más que como una conducta de urbanidad, como una conducta ligada al coqueteo.

Vivir en la metrópoli supone adaptarse a la vida en tránsito, a una forma de vida deslocalizada que permite realizar actividades que se esperaría se realizaran en lugares cercanos al hogar; por ejemplo, comer o dormir, lo cual refuerza la idea de que somos seres ambulantes, buscando ir de un sitio a otro, siempre partiendo o llegando pero sin permanecer.

El Metro como *un espacio transitorio no social* manifiesta, a través de los usuarios, *comportamientos transitorios no sociales*, incluso en situaciones de riesgo o peligro, como señala Kim (2012:270), pues este comportamiento ocurre en lugares especialmente cerrados y apretados, donde extraños pasan largos periodos de tiempo juntos y con poca privacidad. Por ejemplo en estaciones con grandes cantidades de gente, en las estaciones de conexión, y en horas punta, donde los usuarios llegan hasta pelear ferozmente por subir al tren.

Las estaciones analizadas son dos polos de atracción de comportamientos particulares; por un lado, Valle Gómez se distingue por contener una atmósfera de relativa calma, mientras que en Indios Verdes se aprecia un ambiente caótico, turbio, denso y repleto, particularmente en las mañanas y en las noches. En horas de poca afluencia, las dos estaciones se parecen en los comportamientos que se presentan en sus respectivas dimensiones espaciales. Los usuarios muestran a través de su comportamiento una mayor comodidad, como en el uso del espacio, se observa una evidente descongestión en los lugares de tránsito, aunque esto no influye para que la comunicación verbal se presente con más frecuencia; incluso en estos contextos, la comunicación no verbal sigue prevaleciendo.

Lo que puede cambiar es la flexibilidad de las dimensiones espaciales, es decir, los pasillos dejan de ser un lugar de progresión para ser lugar de espera, de la misma manera que los torniquetes o las escaleras. Es interesante apreciar que los comportamientos que se relacionan con la utilización de estrategias para evitar el contacto corporal y el contacto visual, se presentan a todas las horas del día.

Las conductas manifestadas por los usuarios están estrechamente vinculadas con el espacio y sus dimensiones; mientras haya más amplitud para moverse y escasez de cuerpos, la excitación disminuye; a mayor incremento de cuerpos en un espacio reducido, el nerviosismo se incrementa y la fricción de los cuerpos es obligada.

La distancia, siguiendo a Hall (1959:190) es una parte integrante del proceso de comunicación. Estas pueden llegar a ser sociales, personales y hasta íntimas entre desconocidos, las cuales varían en grado y en diferentes estaciones, de acuerdo al flujo de usuarios y a la hora del día, lo que permite que los usuarios expresen, como señala Kim (2012) *comportamientos transitorios no sociales*, y hagan uso de estrategias para replegar el cuerpo y mantenerse aislados, dentro de los límites simbólicos que ellos establezcan. Por lo que ciertos comportamientos como el uso de audífonos, la lectura de un libro, la mirada errática, la mirada fija o de 'loco', dormir, pueden ser vistos como comportamientos antisociales.

Parecería que, cuando los usuarios van solos, el silencio con uno mismo es lo que prevalece; tal vez ésta es la única manera en la que se alcanza una calma interior, o es un reflejo de la lucha constante entre el caos exterior y el impulso a un estado interior cercano a la tranquilidad; el aislamiento y el silencio funcionarían tal vez como un mecanismo de 'protección semiótica'. Cuando los usuarios van en grupos, se comportan de maneras distintas; tratan de mantener abierto el canal de comunicación verbal y de proteger un espacio personal, se colocan en distancias íntimas o personales, se sientan en asientos contiguos, y mantienen barreras entre ellos y los otros usuarios.

La solidaridad no se presenta con facilidad entre los usuarios; al contrario, la propia comodidad se antepone a la comodidad del otro, a las necesidades del otro. Sin embargo, en algunos incidentes pude observar que la solidaridad se presentaba entre mujeres que defendían su espacio ante los hombres. Podría considerarse esto un síntoma de la cultura machista que sigue permeando las relaciones sociales, donde la mujer se considera como frágil, a la que siempre hay que proteger. Este tipo de conductas me permitiría pensar en un egoísmo corporal que trata de velar sólo por un bienestar, el propio.

Otro tipo de comunicación general que se presenta entre los usuarios, se vincula con el apoyo entre los mismos, se observa cuando se impide el libre tránsito, el libre paso del usuario; por ejemplo, las maniobras de dosificación de usuarios, o cuando existe retraso en la llegada o en la partida de un tren en la estación. La molestia surge porque se violenta la supuesta libertad que tienen los individuos de ir de un lugar a otro sin que se les detenga abruptamente. Se oyen silbidos, gritos y chasquidos, no sólo a los policías sino al servicio que ofrece el Metro en general, se oyen insultos verbales a policías y algún político o servidor público, los chiflidos reflejan la inconformidad por el retraso. Este comportamiento cesa cuando el servicio vuelve a funcionar.

Conductas específicas como prepararse para la salida del vagón en la próxima estación, colocarse en actitud de espera en los andenes, sentarse en el suelo o recargarse en la pared del andén, son comportamientos que se observan a diario en cualquier estación del Metro. Si bien, estas actitudes tienen relación también con las formas arquitectónicas de cada estación, pues habrá lugares que son más idóneos que otros para esperar, o con mayor amplitud de espacio, con más o menos afluencia. La arquitectura de las estaciones es una guía que dirige el tránsito de los usuarios por los diferentes espacios de las estaciones.

Las expresiones afectivas de tipo romántico como los besos en la boca, a menudo son observadas por otros usuarios sin reparo en que estos sean descubiertos; este acto también manifiesta la burbuja protectora que supone estar con la pareja en presencia de extraños. Los jóvenes tienden a exhibir conductas que trastocan el orden social, como gritar en público, besarse, jugarse bromas entre ellos, etcétera.

Pero en términos generales, se puede decir que hay una vigilancia sobre la mirada, se cuida y procura que ésta no sea descubierta al mirar al otro en condiciones de amplio espacio-pocos usuarios y/o en alta congestión; parece existir una regla implícita que supone evitar ser descubierto mirando a los otros; cuando esto sucede, se practica el disimulo.

En relación con las personas que hacen del Metro una forma de trabajo, por ejemplo, los comerciantes, ellos muestran una marcada capacidad de movilidad, y gracias a eso, pueden vender sus productos incluso en los vagones muy congestionados. Además, este grupo (los comerciantes) muestra una solidaridad y complicidad más fuerte entre ellos, que la que demuestran los usuarios hacia otros usuarios. Comerciantes y trabajadores del Metro forman camarillas; cierta intimidad y confianza se aprecia en estos grupos, que a lo lejos parecen difíciles de ser penetrados por extraños.

Los vendedores ambulantes no pueden evitar la interacción con las personas, la comunicación verbal prevalece cuando ofrecen sus productos al público, pero ellos tienen un lugar privado, una *región*, como señala Goffman (1959:117), un lugar que tiene límites, a veces imperceptibles y simbólicos, donde los vendedores se sienten seguros; por ejemplo, el lugar donde estos colocan sus productos para vender, o su propio cuerpo cuando caminan entre los vagones. Los vendedores presentan una *fachada* (Goffman, 1959:33-34) al público, es decir, como parte de su interacción con los otros, los vendedores hacen uso de señales como el porte, la vestimenta, la modulación de la voz, y en general el uso del cuerpo.

Los usuarios por lo regular evaden el contacto físico con los vagoneros, cuando estos se encuentran dentro del vagón no hay contacto visual hacia ellos, los usuarios permiten el 'libre' tránsito de los vagoneros por los pasillos estrechos del vagón. Se ha llegado a desarrollar una insensibilidad frente a los gritos, y música estruendosa que utilizan los comerciantes al ofrecer sus productos al público.

Los policías deben estar dispuestos a estar en constante contacto con los usuarios, vendedores ambulantes y personal que labora en el STC. Aunque esto no es impedimento para que también ellos manifiesten, a veces, conductas de carácter no social, como evadir sus responsabilidades al permitir la venta de productos dentro de las estaciones, por ejemplo.

La taquilla es un lugar donde se presenta interacción verbal permanentemente, los usuarios tienen que señalar cuántos boletos quieren o qué cantidad de dinero se abonará a su tarjeta, por el contrario, la taquillera que se encuentra del otro lado del cristal no necesita responder a la interacción verbal del usuario, sin embargo, hacen uso de diferentes expresiones gestuales que permiten evadir el contacto con el usuario, por ejemplo, poner la 'cara de fastidio o de enojo' (Goffman, 1963:83) o tratar a los usuarios como si no estuvieran allí, como objetos que no merecen ser observados. Al evadir el contacto visual, las taquilleras se sitúan en una *región* segura.

Los conductores de trenes se ubican en lo que Kim (2012) llama un *espacio transitorio no social*: la cabina de manejo. En ese lugar ellos despliegan, siguiendo a la misma autora, *comportamientos transitorios no sociales*, ya que no existe contacto físico con los usuarios, además del escaso contacto visual del conductor con los usuarios que esperan en el andén para abordar el tren. Los conductores permanecen por largos periodos de tiempo solos, hasta que son relevados por otro conductor al fin-inicio de la línea; sin embargo, los conductores mantienen el canal de comunicación verbal abierto a la central de operaciones para recibir indicaciones. Asimismo, los conductores suelen evitar la interacción con los usuarios, a menos que el tren no pueda avanzar debido a que los usuarios impidieran el cierre de puertas, en ese caso ellos hacen uso de las bocinas dentro de los vagones para ordenar el libre cierre de puertas, pero en muchos casos no se hace uso de la voz para mandar ese mensaje, solamente ocupan el sonido característico que señala que las puertas están por cerrar, una y otra vez, abriendo y cerrando las puertas hasta que el conductor se asegure de que las puertas están cerradas y pueda así comenzar a rodar.

El suicidio, que se presenta con cierta regularidad en las estaciones del Metro, me atrevo a decir, es una forma de revancha social del sujeto hacia la multitud displicente, multitud ensimismada que activamente busca no interactuar en esos espacios reducidos llenos de desconocidos. Realizar el acto del suicidio en un lugar público como el Metro, se podría leer como un mensaje de lo vacío que las interacciones urbanas pueden llegar a ser, un reflejo de la indiferencia hacia el dolor ajeno que,

mediante la exhibición del dolor y muerte propia, llama la atención sobre una práctica cargada de simbolismo que llega a afectar las percepciones individuales sobre la vida.

En cuanto a la estación Indios Verdes, esta se ubica al norte de la Zona Metropolitana de la Ciudad de México, lo cual propicia que se vuelva un punto de encuentro y tránsito de usuarios que provienen de distintos municipios del estado de México, y que se dirigen al centro o sur de la ciudad a través del Metro.

Por las mañanas y tardes, o también conocido ese periodo de tiempo como “horas pico”, se presenta congestión en sus escaleras, pasillos, taquillas y andenes; el paso se hace más lento, disminuye el espacio transitorio, y los comportamientos de los usuarios tienden a ser no sociales.

Este factor del apretujamiento, del poco espacio, y mucha gente permite que se presenten expresiones de carácter violento, como las peleas verbales, insultos, hasta los empujones o golpes. Una posible explicación a este comportamiento apunta a que los usuarios tratan de mantener un espacio privado, una *región*, la cual, por las condiciones de congestión, suele ser su propio cuerpo; cuando éste es vulnerado, mallugado, o golpeado, el usuario invariablemente responde a la intrusión de su espacio de diferentes maneras.

El cálculo de los tiempos de trayecto de los usuarios es otro tema que es importante señalar, ya que todo individuo experimentado en los traslados por la ciudad sabe que debe tomar su tiempo, salir de la casa con algunas horas de anticipación a su llegada al trabajo, escuela o cualquier otra actividad que éste desempeñe; factores que salen de su control como el retraso del servicio o la lluvia, incrementa las posibilidades de que se presenten episodios agresivos entre usuarios y retrasen su camino.

Dentro como fuera de la estación se encuentran múltiples puestos fijos, semi-fijos y ambulantes. Los puestos y los vendedores dentro de la estación también contribuyen al

retraso del tránsito de los usuarios, particularmente en las mañanas, cuando los comerciantes y sus puestos se vuelven un obstáculo al tránsito peatonal.

A consecuencia al gran flujo de usuarios en Indios Verdes existen varias taquillas ubicadas en diferentes puntos del pasillo central que conduce al área de torniquetes. Estas taquillas se congestionan, las filas estorban el paso de aquellas personas que no necesitan formarse.

Por las mañanas entra en funcionamiento una entrada a la estación exclusiva para las mujeres, de igual manera, en los andenes hay una separación de género, y hay vagones en cada tren exclusivo para uso de las mujeres. En esta zona se presentan expresiones de solidaridad; por ejemplo, cuando un hombre se sube a los vagones de mujeres, estas llaman al policía para que lo baje, también se ceden asientos a personas mayores o mujeres embarazadas o con hijos en brazos. Otro comportamiento particular sucede con algunas parejas, cuando se encuentran en los andenes después de despedirse, cada uno camina al área que le corresponde por género. Otros suben juntos al área de vagones para el resto de los usuarios.

En contraste, en la zona no exclusiva para mujeres, la conducta predominante es la de tipo egoísta, o en otras palabras: 'ver por uno mismo'. Cada usuario ve por sus intereses y su nivel de confort, en una conducta de 'sálvese quien pueda' se empuja y se llega a correr para ocupar un asiento disponible. En esas condiciones es menos frecuente que un usuario ya sentado ceda su asiento a alguien que lo necesite, pues exhiben la conocida cara y mirada de enojo (Goffman, 1963:83), o simplemente cierran los ojos y se desconectan de lo que sucede alrededor.

La estación Valle Gómez es una estación con relativo poco flujo de usuarios en lo que correspondería a los horarios punta. Por lo tanto no se genera congestión en ninguno de sus dimensiones espaciales. Sin embargo la *conducta transitoria no social* (Kim, 2012) se sigue presentando; regularmente los usuarios caminan lejos unos de otros en la zona de andenes. Es posible contar a los usuarios en espera del tren en los dos

andenes debido a que son muy pocos, de la misma manera se pueden contar los usuarios que descienden del tren en la estación.

Existe una atmósfera relativa de calma y silencio que envuelve la estación. Como si el tiempo transcurriera más lento, a veces se ameniza el ambiente sonoro con música instrumental desde las bocinas instaladas en la estación. Es posible observar más gestos de civilidad en Valle Gómez, a cualquier hora del día que en Indios Verdes, aunque la gente pretende estar ocupada, distraída o apática, miran sus celulares, hurgan en sus bolsas, limpian sus billeteras y monederos, miran a la gente o duermen como señala Kim (2012:269-270), la gente trata de apartarse tranquilamente de los demás (*Ibidem*, 2012:278), haciendo un esfuerzo activo para evadir la interacción con los otros.

Me queda claro que no es posible no comunicar y también en que la interacción puede ser de tipo social o no social. Esto se debe a que el comportamiento se presenta de diferentes maneras en los diferentes espacios. Existe una voluntad comunicativa de las personas, que consiste en evadir o establecer la interacción social, una voluntad de interactuar o no con el otro, que algunas veces responde a los espacios reducidos, donde la gente se encuentra apretujada, rompiendo las barreras del espacio que Hall (1966:143) reservaba a los enamorados, distancias íntimas que se comparten con extraños. También tiene relación con la presencia de emociones de tipo negativo, como la ira, el miedo, el asco o el desprecio, sin olvidar la presencia de los olores y el uso de la vista, cuando huele mal o algo le desagrade a un individuo evita siquiera acercarse al otro. Los horarios en el día, por las mañanas y noches, en horas punta, son horarios donde la gente acostumbra evadir la interacción. Pero considero que el carácter en las personas, igualmente es decisivo para establecer interacción interpersonal en cualquier situación de la vida cotidiana.

En mi caso, por ejemplo, por mi vestimenta, por los objetos que cargo conmigo, como son mochila o libros en la mano de vez en cuando, comunico que soy un estudiante de clase media, pero a mí me corresponde decidir interactuar o no con los extraños.

Pienso que los individuos conservamos y controlamos un “interruptor semiótico-comunicativo” que facilita o no la interacción con otros individuos, pero, invariablemente, seguimos comunicando, pues lo que se comunica con la presencia se sigue comunicando, aunque apaguemos el interruptor temporalmente.

En la interacción es de crucial importancia la mirada, ya que se percibe como una señal, como un micro-indicador, por ejemplo, cuando se observa una mirada “puesta en el infinito”; esa es una señal de que esa persona está en actitud “de que la virgen le habla”; con esto me refiero a que las personas se percatan o no de su entorno micro-social inmediato y de que se percibe un deseo activo también, de no querer percatarse de nada; no hago caso a nada pero tampoco quiero que me hagan caso, como un afán eficaz de ser invisible a los otros. Lo anterior se manifiesta en lo que Simmel (2005:4-5) llamó la actitud *blasée* y Goffman (1963:83-88) llamaba desatención cortés.

Por lo anterior, parece que existe una paradoja que se hace visible en la interacción en presencia de otras personas, ya que la interacción puede ser de tipo social, abierta, revelada y dispuesta, pero también puede ser esquivada, soslayada, evitada o prevenida; es decir, de carácter no social.

A pesar de las posibles dificultades que se presentan en las interacciones, lo que no podemos evitar es comunicar, ya que formamos parte de un grupo social, de un género, con ciertos estereotipos, de una cultura. Por lo que es imposible no comunicar, por mucho que uno lo intente no puede dejar de comunicar (Watzlawick y otros, 1967:50); esta imposibilidad apunta a que los mensajes que los participantes comparten en un intercambio semiótico, sean siempre comunicacionales (*Ibíd.*, 1967:71).

Ser anónimos parece formar parte de nuestro destino; pero estar solos rodeados de miles de desconocidos, también permite la posibilidad de conocerse a uno mismo, y de conocer esta forma de vida metropolitana de la que formamos parte.

Perdemos de vista cuántos destinos se juegan en el Metro, y en la vida en general, porque no sólo somos muchedumbre reunida que comparte un espacio (apretado) y un tiempo (apresurado); también podemos estar alerta a la comunicación silenciosa, y percibir que también somos constelaciones de vida que comparten la experiencia simultánea de vivir en comunidad.

BIBLIOGRAFÍA

Aguilar, Miguel Ángel, 2013, "Ciudad de interacciones: el cuerpo y sus narrativas en el Metro de la Ciudad de México", en: Aguilar, Miguel Ángel y Paula Soto Villagrán (coords.), *Cuerpos, espacios y emociones. Aproximaciones desde las Ciencias Sociales*, UAM-I, Porrúa, México, pp. 85-107.

Álvarez Elizalde, Andrés, 2010, *El metro. Un espacio de interacciones. El caso de los homosexuales*, Tesis de licenciatura en Sociología Facultad de Ciencias Políticas y Sociales, UNAM, México.

Amendola, Giandomenico, 2000 [1997], *La ciudad posmoderna. Magia y miedo de la metrópolis contemporánea*, Celeste Ediciones, Madrid.

Augé, Marc, 2000 [1992], *Los "No lugares" espacios del anonimato: Una antropología de la sobremodernidad*, Gedisa, Barcelona.

Bateson, Gregory, 2008 [1971], "Comunicación", en: Winkin, Yves (ed.), *La nueva comunicación*, Editorial Kairós, Barcelona, pp. 120-150.

-----, 1970, "Form, Substance, and Difference", en: *Steps to an Ecology of Mind*, Ballantine, Books Inc., Nueva York, pp. 454-471.

Bello Malagón, Ana Maribel, 2010, *Teatralidad de la vida cotidiana. La presentación del vagonero como personaje principal del espacio público Metro*, Tesis de licenciatura en Ciencias de la Comunicación, Facultad de Ciencias Políticas y Sociales, UNAM, México.

Calvino, Italo, 2012 [1997], "El seno desnudo", en: *Palomar*, Siruela, Madrid, pp. 23-24.

Carbó, Teresa, 2002, "Investigador y objeto: una extraña/da intimidad", en: *Iztapalapa*, Año 23, Número 53, Julio-Diciembre, UAM-Iztapalapa, México, pp. 15-32.

-----, 2001, “El cuerpo herido o la constitución del *corpus* en análisis del discurso”, en: *Escritos (Revista del Centro de Ciencias del Lenguaje)*, Número 23, Enero-Julio, Universidad Autónoma de Puebla, México, pp. 17-47.

-----, 2011, “Sobre la semiosis en textos verbales y visuales”, en: *Revista ALED*, (Asociación Latinoamericana de Estudios del Discurso), Volumen. 11 (1), Número monográfico, Homenaje a Teun A. Van Dijk, pp. 31-60.

Castañeda Morales, Luz Flaviana, 2007, *Interacciones sociales en los vagones del Metro de la Ciudad de México (Línea 2)*, Tesis de licenciatura en Sociología, División de Ciencias Sociales y Humanidades, UAM-Iztapalapa, México.

Certeau, Michel de, 2000 [1990], “Andares de la ciudad”, en: *La invención de lo cotidiano I. Artes de hacer*, Universidad Iberoamericana, México, pp. 103-122.

Corral Martínez, Roberto Emmanuel, 2009, *Análisis de flujo de usuarios de transporte público al interior de un Centro de Transferencia Modal*, Tesis de licenciatura en Ingeniería Civil, Facultad de Ingeniería, UNAM. México.

Coronado, Gabriela, 2007, “El *corpus* del delito: la cultura como hipertexto”, en: *Corpora, conceptos y métodos en análisis del discurso*, ELA (Estudios de Lingüística Aplicada), Volumen 46, Diciembre, CELE, UNAM, pp.33-61

Delgado, Manuel, 1999, *El animal público. Hacia una antropología de los espacios urbanos*, Anagrama, Barcelona.

Domínguez Prieto, Olivia, 2010, *Trovadores posmodernos. Músicos en el Sistema de Transporte Colectivo Metro*, UNAM, Coordinación de Estudios de Posgrado, México.

Duhau, Emilio y Angela Giglia, 2008, *Las reglas del desorden. Habitar la metrópoli, Siglo XXI*, UAM-Azcapotzalco, México.

Ekman Paul y Wallace V. Friesen, 1976, "Origen, uso y codificación: Bases para cinco categorías de conducta no verbal", en: Verón, Eliseo, Luis J. Prieto, Paul Ekman, Wallace V. Friesen, Carlos E. Sluzki y Oscar Masotta, *Lenguaje como comunicación social*, Ediciones Nueva Visión, Buenos Aires, pp. 51-105.

Geertz, Clifford, 2000 [1973], "Persona, tiempo y conducta en Bali", en: -----, *La interpretación de las culturas*, Gedisa, Barcelona, pp. 299-338.

Goffman, Erving, 1963, *Behavior in Public Places. Notes on the Social Organization of Gatherings*, The Free Press, Nueva York.

-----, 2008 [1981], "El dialecto corporal", en: Winkin, Yves (ed.), *La nueva comunicación*, Editorial Kairós, Barcelona, pp. 287-301.

-----, 1991 [1964], "El olvido de la situación", en: Winkin, Yves, *Los momentos y sus hombres, Textos seleccionados y presentados por Yves Winkin*, Ediciones Paidós, Barcelona, Buenos Aires-México, pp. 129-134.

-----, 1991 [1953], "El orden social y la interacción", en: Winkin, Yves, *Los momentos y sus hombres, Textos seleccionados y presentados por Yves Winkin*, Ediciones Paidós, Barcelona, Buenos Aires-México, pp. 91-98.

-----, 1964, "The neglected situation", en: *American Anthropologist*, Volumen 6, Diciembre, pp. 133-136.

-----, 1994 [1959], *La presentación de la persona en la vida cotidiana*, Amorrortu Editores, Buenos Aires.

-----, 1979 [1971], *Relaciones en público. Microestudios del orden público*, Alianza Editorial, Madrid.

Hall, Edward T., 1990 [1959], *El lenguaje silencioso*, Alianza Editorial Mexicana, CONACULTA, México.

-----, 1991 [1966], *La dimensión oculta*, Siglo XXI Editores, México.

-----, 1982 [1981], "Proxémica", en: Winkin, Yves (ed.), *La nueva comunicación*, Editorial Kairós, Barcelona, pp. 198-229.

Hodge, Robert y Gunther Kress, 1988, *Social Semiotics*, Cornell University Press, Nueva York.

Homobono, José Ignacio, 2000, "Antropología urbana: itinerarios teóricos, tradiciones nacionales y ámbitos temáticos en la exploración de lo urbano", en: *Zainak Cuadernos de Antropología-Etnografía*, Número 19, Bilbao, pp. 15-49.

Huerta, Efraín, 2003 [1944], *Los hombres del alba*, SEP, México.

Karlin, Robert A., Yakov M. Epstein, and John R. Aiello, 1978, "A Setting-Specific Analysis of Crowding", en: Baum, Andrew (ed.), *Human Responses to Crowding*, Lawrence Associates, Nueva Jersey, pp. 165-179.

Kerouac, Jack, 1992 [1960], *Tristessa*, Penguin Books.

Kim, Esther C., 2012, "Nonsocial Transient Behavior: Social Disengagement on the Greyhound bus", en: *Society for the Study of Symbolic Interaction*, Volumen 35 (3), Agosto, pp. 267-283.

Mauss, Marcel, 1950, "Técnicas y movimientos corporales", en: -----, *Sociología y Antropología*, Editorial Tecnos, Madrid, pp. 337-356.

Marrero Guillamón, Isaac, 2008, “La producción del espacio público. Fundamentos teóricos y metodológicos para una etnografía de lo urbano”, en: *(Con)textos Revista D' Antropología I Investigació Social*, Número1, Barcelona, pp. 74-90.

Mejía Madrid, Fabrizio, 2011, “El Metro: prohibida su reventa”, en: Mata Rosas, Francisco, *Un viaje*, UAM, Fondo Nacional para la Cultura y las Artes, Sistema de Transporte Colectivo, Lunweg Editores, México, 63-66.

Mejía Soto, Gerardo y Rubén Ríos Zepeda, 1992, *El comercio ambulante en el Sistema de Transporte Colectivo Metro*, Tesis de licenciatura en Sociología, División de Ciencias Sociales y Humanidades, UAM-A, México.

Monsiváis, Carlos, 2011, “La hora del transporte (El Metro: viaje hacia el fin del apretujón)”, en: Mata Rosas, Francisco, *Un viaje*, UAM, Fondo Nacional para la Cultura y las Artes, Sistema de Transporte Colectivo, Lunweg Editores, México, 7-12.

Mora, Martín, 2011, “El impresionismo filosófico y la estética en Georg Simmel”, en: *El Alma Pública. Revista desdisciplinada de psicología social*, Número 8, México, pp. 49-54.

Murakami, Haruki, 2014 [1997], *Underground (El atentado con gas sarín en el metro de Tokio y la psicología japonesa)*, Tusquets Editores, México.

Rodríguez López Jesús y Bernardo Navarro Benítez, 1999, *El transporte urbano de pasajeros de la Ciudad de México en el siglo XX*, Comité Editorial del Gobierno del Distrito Federal, México.

Piccini, Mabel, 1997 [1996], “Acerca de la comunicación en las grandes ciudades”, en: *Perfiles Latinoamericanos*, Volumen/Año 5, Número 9, Diciembre, Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales, México, pp. 25-46.

Poyatos, Fernando, 1994, *La comunicación no verbal: Cultura, lenguaje y conversación*. Ediciones Istmo, Madrid.

Ramírez Navarrete, Georgina, 2007, *Publicidad en el entorno urbano: caso el Sistema de Transporte Colectivo Metro*, Tesis de licenciatura Ciencias de la Comunicación, Facultad de Ciencias Políticas y Sociales, UNAM, México.

Rosas Gutiérrez, Jorge, 2012, *La movilidad de pasajeros en el Sistema de Transporte Colectivo Metro 1997-2012, y su repercusión en el área Metropolitana de la Ciudad de México*, Tesis de Maestría en Gobierno y Asuntos Públicos, Programa de Posgrado en Ciencias Políticas y Sociales, UNAM, México.

Simmel, Georg, 2003 [1917], “El nivel social y el nivel individual (Ejemplo de sociología general)”, en: *Cuestiones fundamentales de sociología*, Gedisa, Barcelona, pp. 57-76.

-----, 1998 [1986], “Las grandes urbes y la vida del espíritu”, en: *El individuo y la libertad. Ensayos de crítica de la cultura*, Ediciones Península, Barcelona, pp. 247-261.

Tuan, Yi-Fu, 2008 [1977], “Spaciousness and Crowding”, en: -----, *Space and Place. The Perspective of Experience*, University of Minnesota Press, Minneapolis, pp. 51-66.

Verón Eliseo, 2013, “El cuerpo como operador (II): relatos de viaje”, *La semiosis social, 2 Ideas momentos e interpretantes*, Paidós, Buenos Aires, pp. 335-359.

-----, 1971, “Ideología y comunicación de masas: La semantización de la violencia política”, en: -----, *Lenguaje y comunicación social*, Ediciones Nueva Visión, Buenos Aires, pp. 133-191.

Watzlawick, Paul, Janet Beavin Bavelas y Don Jackson, 1981 [1967], *Teoría de la comunicación humana. Interacciones, patologías y paradojas*, Herder, Barcelona.

Winkin, Yves (ed.), 2008 [1981], *La nueva comunicación*, Editorial Kairós, Barcelona.

FUENTES ELECTRÓNICAS

“Alstom in Mexico”, en: *Alstom*, marzo de 2014 [Consultado el 18/2/15] Disponible en: <http://www.alstom.com/Global/Group/Resources/Documents/Factsheets/Mexico-factsheet.pdf>

“Arte y decoración en las estaciones del Metro de Moscú”, en: *Blog sin nombre*, Sección *El mundo en imágenes*, sin fecha [Consultado el 13/2/15] Disponible en: <http://edukavital.blogspot.mx/2013/08/arte-y-decoracion-de-las-estaciones-de.html>

“Barreras antisuicidas en el Metro de Tokio”, en: *Blog No puedo creer noticias*, 29 de septiembre de 2008 [Consultado el 21/2/15] Disponible en: <http://www.nopuedocreer.com/noticias/2663/barreras-antisuicidas-en-el-Metro-de-tokio/>

“Breve historia del Metro de París”, en: *Blog france.fr*, sin fecha [Consultado el 12/2/15] Disponible en: <http://www.france.fr/es/París-y-sus-alrededores/breve-historia-del-Metro-de-París.html>

“Choca el Metro; 12 lesionados”, en: *La Jornada*, Sección Capital, 5 de mayo de 2015 [Consultado el 19/10/15] Disponible en: <http://www.jornada.unam.mx/2015/05/05/capital/025n1cap>

“Choque entre trenes del Metro de Boston deja seis heridos”, en: *Excélsior*, 29 de noviembre de 2012 [Consultado el 21/2/15] Disponible en: <http://www.excelsior.com.mx/2012/11/29/global/872357>

“Cibercentros en la red del Metro”, en: *Sistema de Transporte Colectivo*, sin fecha [Consultado el 13/2/15] Disponible en: <http://www.metro.df.gob.mx/servicios2/cibercentros.html>

“Cientos de neoyorquinos se quitaron los pantalones en el Metro”, en: *El espectador*, 12 de enero de 2015 [Consultado el 21/2/15] Disponible en:

<http://www.elespectador.com/noticias/actualidad/cientos-de-neoyorquinos-se-quitaron-los-pantalones-el-m-articulo-537479>

“Cronología, Línea 3”, en: *Sistema de Transporte Colectivo*, Sección Operación, [Consultado el 5/5/15] Disponible en:

<http://www.metro.df.gob.mx/red2/linea3.html>

“Conformación de un tren del Metro”, en: *Sistema de Transporte Colectivo*, Sección Operación, sin fecha [Consultado el 1/4/15] Disponible en:

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

“Cronología, tercer atentado en el Metro de Moscú y octavo en todo el mundo”, en: *ABC*, 29 de marzo de 2010 [Consultado el 21/2/15] Disponible en:

<http://www.abc.es/20100329/internacional-europa/cronologia-tercer-atentado-Metro-201003291011.html>

“Cultura”, en: *Sistema de Transporte Colectivo*, sin fecha [Consultado el 13/2/15] Disponible en: <http://www.metro.df.gob.mx/>

“Curiosidades y leyendas del Metro de Moscú”, en: *Blog Cómete el mundo*, 15 de octubre de 2013 [Consultado el 13/2/15] Disponible en:

<http://cometeelmundo.net/2013/10/curiosidades-y-leyendas-del-Metro-de-mosc%C3%BA>

“De ida y vuelta. Lance Wyman: íconos urbanos”, en: *Museo Contemporáneo Arte Urbano-CLTRA CLCTVA*, 4 de diciembre de 2014 [Consultado el 6/3/15] Disponible en:

<http://culturacolectiva.com/de-ida-y-vuelta-lance-wyman-iconos-urbanos/>

“Descarrila Metro de Moscú; deja 20 muertos y más de 10 heridos”, en: *La Jornada*, Sección Mundo, 15 de julio de 2014 [Consultado el 21/2/15] Disponible en: <http://www.jornada.unam.mx/ultimas/2014/07/15/descarrila-Metro-en-moscu-hay-20-muertos-y-mas-de-100-heridos-637.html>

“Dos mujeres suicidas dejan una treintena de muertos en dos atentados en el Metro de Moscú”, en: *La Vanguardia*, Sección Internacional, 29 de marzo de 2010 [Consultado el 21/2/15] Disponible en: <http://www.lavanguardia.com/internacional/20100329/53899161049/dos-mujeres-suicidas-dejan-una-treintena-de-muertos-en-dos-atentados-en-el-Metro-de-moscu.html>

“Detienen a 4 sujetos por robo en paradero de Indios Verdes”, en: *Noticieros Televisa*, 17 de abril de 2015 [Consultado el 13/5/15] Disponible en: <http://noticieros.televisa.com/mexico-df/1504/detienen-4-sujetos-robo-paradero-indios-verdes/>

“El Metro de Nueva York”, en: *Blog La guía de Nueva York en español*, 2 de agosto de 2014 [Consultado el 13/2/15] Disponible en: <http://www.nuevayork.es/practico/transportes/Metro-subway/>

“El primer Metro del mundo”, en: *Blog Un día sin auto*, Sección Ciudad de México, sin fecha [Consultado el 12/2/15] Disponible en: http://www.undiasinauto.df.gob.mx/turbano/2012/01012_turbano.php

“En la actualidad”, en: *Sistema de Transporte Colectivo*, sin fecha, [Consultado el 13/2/15] Disponible en: <http://www.metro.df.gob.mx/organismo2/pendon4.html>

“Estaciones de menor afluencia promedio en día laborable durante 2014, Octubre-Diciembre” en: *Sistema de Transporte Colectivo*, Sección Operación, sin fecha [Consultado el 1/4/15] Disponible en: <http://www.metro.df.gob.mx/operacion/estacmenafllu.html>

“Estadio Azteca. Construcción e inauguración”, en: *Estadio Azteca*, Sección Historia, sin fecha [Consultado el 11/3/15] Disponible en:

<http://www.estadioazteca.com.mx/estadio/historia>

“Guitarras gigantes llegan a Metro San Lázaro”, en: *MásporMásDF*, 17 de diciembre de 2014 [Consultado el 22 de marzo de 2015] Disponible en:

<http://www.maspormas.com/nacion-df/df/guitarras-gigantes-llegan-metro-san-lazaro>

“How to Get around Boston on the ‘T’”, en: *Boston Discovery Guide*, sin fecha [Consultado el 13/2/15] Disponible en: <http://www.boston-discovery-guide.com/boston-subway.html>

“Imagen de la obra: El pensamiento y el alma huicholes”, en: *Blog Fotolog*, 29 de enero de 2009 [Consultado el 13/2/15] Disponible en:

<http://www.fotolog.com/Metroparigotxico/75618980/>

“Lance Wyman y la comunicación visual en el Metro”, en: *Sistema de Transporte Colectivo*, sin fecha [Consultado el 18/2/15] Disponible en:

<http://www.metro.df.gob.mx/red2/iconografia.html>

“Letra Metro Balderas”, en: *Musica.com*, sin fecha, [Consultado el 22/3/15] Disponible en: <http://www.musica.com/letras.asp?letra=948957>

“Limpiando las entrañas del Metro”, en: *DesInformémonos Periodismo de abajo*, 4 de agosto de 2014 [Consultado el 3/4/15] Disponible en:

<http://desinformemonos.org/2013/04/limpiando-las-entranas-del-metro/>

“Longitud de estación a estación por línea”, en: *Sistema de Transporte Colectivo*, Sección Operación, sin fecha [Consultado el 1/4/15] Disponible en:

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

“Los ataques de Londres dejan ya 37 muertos y 700 heridos”, en: *El Mundo*, 7 de julio de 2005 [Consultado el 21 de febrero de 2015] Disponible en:

<http://www.elmundo.es/elmundo/2005/07/07/internacional/1120734995.html>

“Los cinco teatros más emblemáticos de la Ciudad de México”, en: *México Desconocido*, Sección Distrito Federa-Cultura, sin fecha [Consultado el 11/3/15] Disponible en:

<http://www.mexicodesconocido.com.mx/los-5-teatros-mas-emblematicos-de-la-ciudad-de-mexico.html>

“Metro de Nueva York”, en: *Blog Metros del mundo*, sin fecha [Consultado el 13/2/15] Disponible en:

<http://www.Metrosdelmundo.com.ar/americaelnorte/usa/Metro-nueva-york.php>

“Metro de Nueva York”, en: *Blog Nueva York Net*, sin fecha [Consultado el 13/2/15] Disponible en: <http://www.nuevayork.net/Metro>

“Metro de Nueva York”, en: *Blog Metro de Nueva York. Noticias sobre el ‘Subway’ neoyorquino y otros transportes de Nueva York*, 10 de enero de 2008 [Consultado el 12/2/15] Disponible en:

<http://metrodenuevayork.blogspot.mx/p/glosario.html>

“Mexico City Metro Icons”, en: *Lance Wyman 2015*, sin fecha [Consultado el 6/3/15] Disponible en: <http://www.lancewyman.com/projects.php?id=88>

“Moscow Metropolitan”, en: *Moscow Metro*, sin fecha [Consultado el 13/2/15] Disponible en: http://engl.mosMetro.ru/pages/page_0.php?id_page=2

“Mujer resbala en el Metro de Boston”, en: *Youtube*, 10 de noviembre de 2010 [Consultado el 21/2/15] Disponible en:

<https://www.youtube.com/watch?v=jhHnyimQCbc>

“Mural del Metro Copilco”, en: *Blog Yelp*, 15 de febrero de 2014 [Consultado el 13/2/15]
Disponible en:

<http://www.yelp.com.mx/biz/mural-Metro-copilco-m%C3%A9xico>

“Murales dentro de las estaciones del STC”, en: *Sistema de Transporte Colectivo*, sin fecha [Consultado el 13/2/15] Disponible en:

<http://www.metro.df.gob.mx/murales2/index.html>

“Orgullosamente taquilleras del Metro”, en: *Facebook*, [Consultado desde enero de 2015] Disponible en:

<https://www.facebook.com/SoyTaquilleraDelMetroYyyy/timeline>

“Pirámide Ehecatl”, en: *Instituto Nacional de Antropología e Historia*, 23 de abril de 2009 [Consultado el 13/2/15] Disponible en:

<http://www.inah.gob.mx/boletines/12-restauracion/3119-piramide-de-ehecatl>

“Public transportation for the New York region”, en: *MTA.info*, sin fecha [Consultado el 13/2/15] Disponible en: <http://web.mta.info/mta/network.htm#ccstats>

“Redretro México D.F.”, en: *Redretro (Sistema de Transporte Onírico)*, sin fecha [Consultado el 6/3/15] Disponible en: <http://www.redretro.net/node/15>

“Sujeto desata balacera en andén de la estación Balderas del Metro”, en: *La Jornada*, Sección Capital, 19 de septiembre de 2009 [Consultado el 21/2/15] Disponible en: <http://www.jornada.unam.mx/2009/09/19/capital/045n1cap>

“Temen ataque terrorista al Metro de Nueva York”, en: *El Universal de Caracas*, 18 de julio de 2011 [Consultado el 21/2/15] Disponible en:

<http://www.eluniversal.com/2011/07/18/temen-ataque-terrorista-al-Metro-de-nueva-york>

“Tentativas Baudelaire II: El flâneur y el dandy”, en: *La Periódica Revisión Dominical*, 25 de marzo de 2009 [Consultado el 4/6/15] Disponible en:

<https://laperiodicarevisiondominical.wordpress.com/2009/03/25/tentativas-baudelaire-ii-el-flaneur-y-el-dandy/>

“Things to consider when riding the Subway”, en: *Tokio Metro*, 2015 [Consultado el 13/2/15] Disponible en:

<http://www.TokioMetro.jp/en/tips/considerations/index.html>

“Túnel de la ciencia”, en: *Sistema de Transporte Colectivo*, sin fecha [Consultado el 13/2/15] Disponible en:

<http://www.metro.df.gob.mx/cultura2/tunel.html>

“Ubicación de Centros de Transferencia Modal”, en: *Gobierno del Distrito Federal*, Sección Gustavo A. Madero, sin fecha [Consultado el 6/5/15] Disponible en:

<http://www.cetram.df.gob.mx/cetrams/gamadero.php>

“Un Metro para la Ciudad de México”, en: -----, sin fecha [Consultado el 13/2/15] Disponible en: <http://www.metro.df.gob.mx/organismo2/pendon3.html>

“Una mujer se avienta a las vías del Metro Nezahualcóyotl”, en: *Excelsior*, Sección Comunidad, 10 de junio de 2013 [Consultado el 24/3/15] Disponible en:

<http://www.excelsior.com.mx/comunidad/2013/06/10/903336#imagen-3>

“Viajan otra vez en calzoncillos en el Metro pese al frío”, en: *El Universal*, Sección Metrópoli, 11 de enero de 2015 [Consultado el 21/2/15] Disponible en:

<http://www.eluniversal.com.mx/ciudad-metropoli/2015/viajan-en-calzoncillos-en-el-metro-1067897.html>

Agustín, José (2010) [1986] “La reina del metro (y otros cuentos)”, en: *Cerca del fuego*, Coordinación de Difusión Cultural, Dirección de Literatura, UNAM, México [Consultado el 22/3/15] Disponible en:

<http://www.materialdelectura.unam.mx/images/stories/pdf5/jose%20agustin-86.pdf>

Alcántara, Claudia, “Metro buscará evitar errores en licitación para ampliar línea 12”, en: *El Financiero*, Sección Empresas, 9 de febrero de 2015 [Consultado el 11/2/15] Disponible en:

<http://www.elfinanciero.com.mx/empresas/metro-evitara-errores-en-ampliacion-de-linea-12.html>

Álvarez Muro, Alexandra y Teresa Espar [2002] “Cortesía y poder: Un acercamiento socio-semiótico”, en: *Lengua y Habla*, Número 7, Enero-Diciembre, Universidad de los Andes, Venezuela [Consultado el 15/7/14] Disponible en:

<http://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=4004043>

Augé, Marc, (2009) [1998] *El viajero subterráneo, un etnólogo en el metro*, Editorial Gedisa, Barcelona [Consultado el 19/10/15] Disponible en:

<http://paisaje.masterproyectos.com/files/2011/10/Marc-Aug%C3%A9-El-viajero-subterr%C3%A1neo.-Un-etn%C3%B3logo-en-el-metro.pdf>

Bautista, Memo, “Archivo Vice: El recogerá tus restos el día que te suicides en el Metro”, en: *Vice*, noviembre de 2014 [Consultado el 27/3/15] Disponible en:

http://www.vice.com/es_mx/read/el-recogera-tus-restos-el-dia-que-te-suicides-en-el-metro?utm_source=vicefbmx

Butcher, Melissa [2011] “Cultures of Commuting: The Mobile Negotiation of Space and Subjectivity on Dehli’s Metro”, en: *Mobilities*, Volumen 6, Número 2, Mayo, pp. 237-254 [Consultado el 15/10/14] Disponible en:

<http://www.tandfonline.com/doi/full/10.1080/17450101.2011.552902#abstract>

Carbó, Teresa [2007] "Acercamientos semióticos a la vida cotidiana en la Ciudad de México ó: Análisis de discurso, lectura, mirada y cámara fotográfica deambulan por los Pueblos del Ajusco", en: *Ichan Tecolotl*, Año 18, Número 207, Noviembre, pp. 1-3 [Consultado el 15/11/15] Disponible en:

http://www.ciesas.edu.mx/ichan/archivos/2007/11_noviembre2007.pdf

Castro Maestre, María del Mar [2013] "La cortesía: códigos verbales y no verbales en la comunicación interpersonal", en: *Historia y Comunicación Social*, Volumen 18, Número español, Noviembre, pp. 365-375 [Consultado el 15/7/14] Disponible en:

<http://revistas.ucm.es/index.php/HICS/article/view/44248/41811>

Contreras, Claudia [2011] "Uses and Interactions: Barcelona's Metro", en: *Conferencia Current Issues in European Cultural Studies*, Linköping University Electronic Press (Ed.), 15-17 de Junio, pp. 555-561 [Consultado el 4/7/14] Disponible en:

<http://www.ep.liu.se/ecp/062/059/ecp11062059.pdf>

Crespo, Irene, "Cosas que no sabías del Metro de Nueva York", en: *Blog Viajes urbanos*, sin fecha [Consultado el 13/2/15] Disponible en:

<http://www.traveler.es/viajes/viajes-urbanos/articulos/Metro-de-nueva-york-1/4502>

Cudahy, Brian J., [2003] *A century of subways. Celebrating 100 years of New York's Underground Railways*, Fordham University Press, Nueva York [Consultado el 12/2/15] Disponible en: <http://fordham.bepress.com/history/1/>

Cruz Monroy, Gilberto, "PGJDF investiga muerte de estudiante en Metro Copilco", en: *Excélsior*, Sección Comunidad, 4 de abril de 2014 [Consultado el 21/2/15] Disponible en: <http://www.Excelsior.com.mx/comunidad/2014/04/04/952235>

De la Colina, José, "Monólogo del metronauta", en: *Letras Libres*, 22 de junio de 2011, [Consultado el 31/3/15] Disponible en:

<http://www.letraslibres.com/blogs/correo-fantasma/monologo-del-metronauta>

Domínguez Pedro, “GDF relanza programa ‘Para leer de boleto en el Metro’”, en: *Milenio*, Sección Estados, 9 de enero de 2015 [Consultado el 6/12/15] Disponible en: http://www.milenio.com/df/leer_de_ boleto_Metro-Metro_libros-lectura_Metro-Mancera_GDF_0_442755861.html

Engineer, Cyrus, “London Bridge resumes normal service after ‘bomb threat’ sparks Mass evacuation”, en: *Blog Daily Star*, 11 de septiembre de 2014 [Consultado el 21/2/15] Disponible en: <http://www.dailystar.co.uk/news/latest-news/399356/London-Bridge-EVACUATED-after-man-makes-threat-on-train>

Flores, Chava, “Voy en el Metro”, en: *Album Chava Flores en concierto*, Fonarte Latino S.A. de C.V., 1980 [Consultado el 10/11/15] Disponible en: <https://itunes.apple.com/mx/album/chava-flores-en-concierto/id151981375?l=en>
http://www.allthelyrics.com/es/lyrics/chava_flores/voy_en_el_metro-lyrics-1189803.html

Flores Gómez, Laura, “STC: sufre retrasos a causa de los pasajeros”, en: *La Jornada*, Sección Capital, 7 de abril de 2015 [Consultado el 7/4/15] Disponible en: <http://www.jornada.unam.mx/2015/04/07/capital/031n3cap>

Galleguitos, Gabriel, “El Metro de Tokio, laberinto urbano bajo la capital japonesa”, en: *Guioteca*, 15 de julio de 2011 [Consultado el 13/2/15] Disponible en: <http://www.guioteca.com/cultura-japonesa/el-Metro-de-Tokio-laberinto-urbano-bajo-la-capital-japonesa/>

Gómez, Azahara, “El catálogo del Metro de la Ciudad de México”, en: *Vice*, 8 de abril de 2015 [Consultado el 9/4/15] Disponible en: http://www.vice.com/es_mx/read/el-catalogo-del-metro-de-la-ciudad-de-mexico?utm_source=vicefbmx

Gómez Flores, Laura, "Monta el Metro muestra didáctica en San Lázaro", en: *La Jornada*, Sección Capital, 23 de febrero de 2015 [Consultado el 22/3/15] Disponible en: <http://www.jornada.unam.mx/2015/02/23/capital/038n3cap>

Gómez Mena, Carolina (2015) "Colapsados, los principales paraderos de transporte público en el país, según estudio", en: *La Jornada*, Sección Sociedad y Justicia, 4 de marzo de 2015, p. 46 [Consultado el 4/3/15] Disponible en: <http://www.jornada.unam.mx/2015/03/04/sociedad/046n1soc>

González Alvarado, Rocío, "Languidece parque del mestizaje por perros callejos y asaltos nocturnos", en: *La Jornada*, Sección Capital, 19 de mayo de 2013 [Consultado el 7/5/15] Disponible en: <http://www.jornada.unam.mx/2013/05/19/capital/035n1cap>

Gregory, Frank, "Los atentados de Londres del 7 y 21 de julio de 2005: ¿una nueva normalidad' o lo ya previsto?", en: *Real Instituto Elcano de Estudios Internacionales y Estratégicos*, septiembre de 2006 [Consultado el 21 de febrero de 2015] Disponible en: http://www.realinstitutoelcano.org/documentos/248/248_frankgregoryatentadoslondres7julio.pdf

Guillou Vásquez, Víctor (2014), "Uso del espacio público y machismo: ¿cómo se sientan los hombres en el Metro?", en: *El Desconcierto.cl*, 15 de julio de 2014 [Consultado el 21/10/15] Disponible en: <http://eldesconcierto.cl/uso-del-espacio-publico-y-machismo-como-se-sientan-los-hombres-en-el-metro/>

Hernández, Eduardo, "Muere hombre en el metro San Antonio", en: *El Universal*, Sección Metrópoli, 9 de abril de 2015 [Consultado el 10 de abril de 2015] Disponible en: <http://www.eluniversal.com.mx/ciudad-metropoli/2015/impreso/muere-hombre-en-el-metro-san-antonio-131371.html>

Hernández, Luis Guillermo, “La tragedia olvidada: el accidente del Metro de la Ciudad de México en 1975”, en: *Blog El oficio de reportero*, sin fecha [Consultado el 21/2/15] Disponible en:

<https://luisghernandez.wordpress.com/2009/06/19/prueba-de-video/>

Hernández, Sandra, “Sindicato del STC arma campaña contra Ortega”, en: *El Universal*, Sección Metrópoli, 15 de mayo de 2015 [Consultado el 29/9/15] Disponible en:

<http://archivo.eluniversal.com.mx/ciudad-metropoli/2015/sindicato-del-stc-arma-campania-contra-ortega-1100164.html>

Herrera Gómez, Manuel y Rosa María Soriano Miras (2004) “La teoría de la acción social en Erving Goffman”, en: *Papers*, Número 73, pp. 59-79 [Consultado el 28/6/14] Disponible en:

<http://ddd.uab.cat/pub/papers/02102862n73/02102862n73p59.pdf>

Lázaro, Carlos, “Félix Candela y las estaciones Merced, Candelaria y San Lázaro”, en: *Vive de viaje*, sin fecha [Consultado el 22/3/15] Disponible en:

<http://vivedeviaje.com.mx/2013/06/felix-candela-y-las-estaciones-merced-candelaria-y-san-lazaro-del-metro-carlos-lazaro/>

Lerner, Josef “The New York Subway Signs Experiment”, en: *Youtube*, 30 de octubre de 2013 [Consultado el 13/2/15] Disponible en:

<https://www.youtube.com/watch?v=i9jlsxQNz0M>

Mantecón, Ramón, “Un ataque con gas tóxico a la hora punta en 16 estaciones del Metro siembra el pánico en Tokio”, en: *El País*, 21 de marzo de 1995 [Consultado el 21/2/15] Disponible en:

http://elpais.com/diario/1995/03/21/internacional/795740417_850215.html

Mora, Karla, “Sube tarifa de Metro de \$3 a \$5 el día 13 de diciembre”, en: *El Universal*, Sección Metrópoli, 7 de diciembre de 2013 [Consultado el 14/2/15] Disponible en: <http://www.eluniversal.com.mx/ciudad-metropoli/2013/sube-tarifa-del-metro-a-5-el-dia-13-de-diciembre-971265.html>

Mudarra, Soraya, “Un viaje a la cultura en el Metro de Londres”, en: *Trenvista*, 26 de noviembre de 2014 [Consultado el 13/2/15] Disponible en: <http://www.trenvista.net/cultura/pinceladas/un-viaje-la-cultura-en-el-Metro-de-londres/>

Museos Nacionales de Historia, en: *Museo Nacional de Historia*, Sección Antecedentes históricos, sin fecha [Consultado el 11/3/15] Disponible en: http://www.mnh.inah.gob.mx/historia/hist_historicos.html

Páez, Alfredo, Ricardo Rivera y Jonás López, “Afluencia del Metro del D.F. hace tardado abordaje de vagones”, en: *Terra*, sección Noticias D.F., 8 de diciembre de 2014 [Consultado 9/12/14] Disponible en: <http://noticias.terra.com.mx/mexico/df/afluencia-del-metro-del-df-hace-tardado-abordaje-de-vagones,eb17c7adeba2a410VqnVCM500009ccceb0aRCRD.html>

Pazos, Francisco, “No fijan fecha de servicio para la línea 12 del Metro”, en: *Excélsior Especiales, Metro de la Ciudad de México*, Sección Comunidad, 14 de febrero de 2015 [Consultado el 18/2/15] Disponible en: <http://www.Excelsior.com.mx/comunidad/2015/02/14/1008275>

Pound, Ezra (2014) [1916] “In a Station of the Metro”, en -----, . *Lustra*, Alfred, A, Knopf (ed.), Nueva York, pp. 45 [Consultado el 10/11/15] Disponible en: http://www.pdfarchive.info/pdf/P/Po/Pound_Ezra_Weston_Loomis_-_Lustra_of_Ezra_Pound_with_earlier_poems.pdf

Robles, Johana, “A finales de noviembre concluye la rehabilitación e inician pruebas: Sobse”, en: *El Universal*, Sección Metrópoli, 10 de marzo de 2015 [Consultado el 29/9/15] Disponible en:

<http://archivo.eluniversal.com.mx/ciudad-metropoli/2015/impreso/a-finales-de-noviembre-concluye-la-rehabilitacion-e-inician-pruebas-sobse-130743.html>

-----, “Imponen nueva sanción a Horcasitas, en: *El Universal*, Sección Metrópoli, 14 de julio de 2015 [Consultado el 29/9/15] Disponible en:

<http://www.eluniversal.com.mx/articulo/metropoli/df/2015/07/14/imponen-nueva-sancion-horcasitas>

Rodríguez, Eugenio, “El Metro de París en Francia”, en: *Revista Digital, Fieras de la ingeniería*, 2 de enero de 2014 [Consultado el 13/2/15] Disponible en:

<http://www.fierasdelaingenieria.com/el-Metro-de-París-en-francia/>

Rincón, Sergio, “Un viaje al caos del Metro, por cinco pesos”, en: *Sin embargo.mx*, Sección Investigaciones, 25 de enero de 2015 [Consultado el 3/4/15] Disponible en:

<http://www.sinembargo.mx/25-01-2015/1226665>

Simmel, Georg, (1977) [1903] “La metrópolis y la vida mental”, en: *Revista Discusión* (1977), Número 2, Barral, Barcelona, pp. 1-10 [Consultado en Abril de 2015] Disponible en: http://www.bifurcaciones.cl/004/bifurcaciones_004_reserva.pdf

Sistema de Transporte Colectivo [2013] *Un transporte de aventuras (El Metro a través de la mirada de los niños)*, Sistema de Transporte Colectivo, Metro y Para Leer en Libertad A.C., México [Consultado el 13/2/15] Disponible en:

<http://www.metro.df.gob.mx/imagenes/organismo/44aniv/antologia.pdf>

Valoura, Leila C. [2011] “Knutpunkten: An Ethnographic Work at a Transportation Hub in Sweden, en: *Conferencia Current Issues in European Cultural Studies*, Linköping

University Electronic Press (Ed.), 15-17 de Junio, pp. 563-570 [Consultado el 5/8/14]
Disponible en: <http://www.ep.liu.se/ecp/062/060/ecp11062060.pdf>

Whyte, William H., y Margaret Bemiss [1979] “New York and Tokyo: A Study in Crowding”, en: *A Comparative Study of Street Life: Tokyo, Manila, New York*, Research Institute for Oriental Cultures, Gakushuin University, Japan [Consultado el 11/2/15]
Disponible en: http://cre.org/memberdata/pdfs/4_2_newyork_tokyo.pdf

Willis, Alexandra, Nathalia, Gjersoe, Catriona Havard, Jon Kerridge y Robert Kukla [2004] “Human movement behavior in urban spaces: implications for the design and modelling of effective pedestrian environments”, en: *Environment and Planning B: Planning and Design*, Volumen 31, Escocia, pp. 805-828 [Consultado el 10/9/14]
Disponible en:
http://www.academia.edu/856748/Human_movement_behaviour_in_urban_spaces_implications_for_the_desgn_and_modelling_of_effective_pedestrian_environments

ANEXOS

FIGURAS

FIGURA 1. ICONOS DE LOS JUEGOS OLÍMPICOS DE MÉXICO 1968



Imagen tomada del sitio de Lance Wyman, sin fecha [Consultado el 6/3/15] Disponible en: <http://www.lancewyman.com/projects.php?id=83>

FIGURA 2. ICONOS DE ESTACIONES DEL METRO DE LA LÍNEA 1, 1966, LANCE WYMAN



Imagen tomada del sitio de Lance Wyman, sin fecha, [Consultado el 6/3/15] Disponible en: <http://www.lancewyman.com/projects.php?id=88>

FIGURA 3. ALTERNATIVAS AL ICONO REPRESENTATIVO DEL METRO, 1966, LANCE WYMAN



Imagen tomada del sitio de Lance Wyman, sin fecha [Consultado el 6/315] Disponible en:
<http://www.lancewyman.com/projects.php?id=87>

Figura 4. Señalética para la Central de Abastos del Distrito Federal, 1981, Lance Wyman



Imagen tomada del sitio de Lance Wyman, sin fecha [Consultada el 6/3/15] Disponible en:
<http://www.lancewyman.com/projects.php?id=167>

FIGURA 5. INTERVENCIÓN EN EL ICONO DE LA ESTACIÓN TLATELOLCO DE LA LÍNEA 3, REDRETRO, 2011

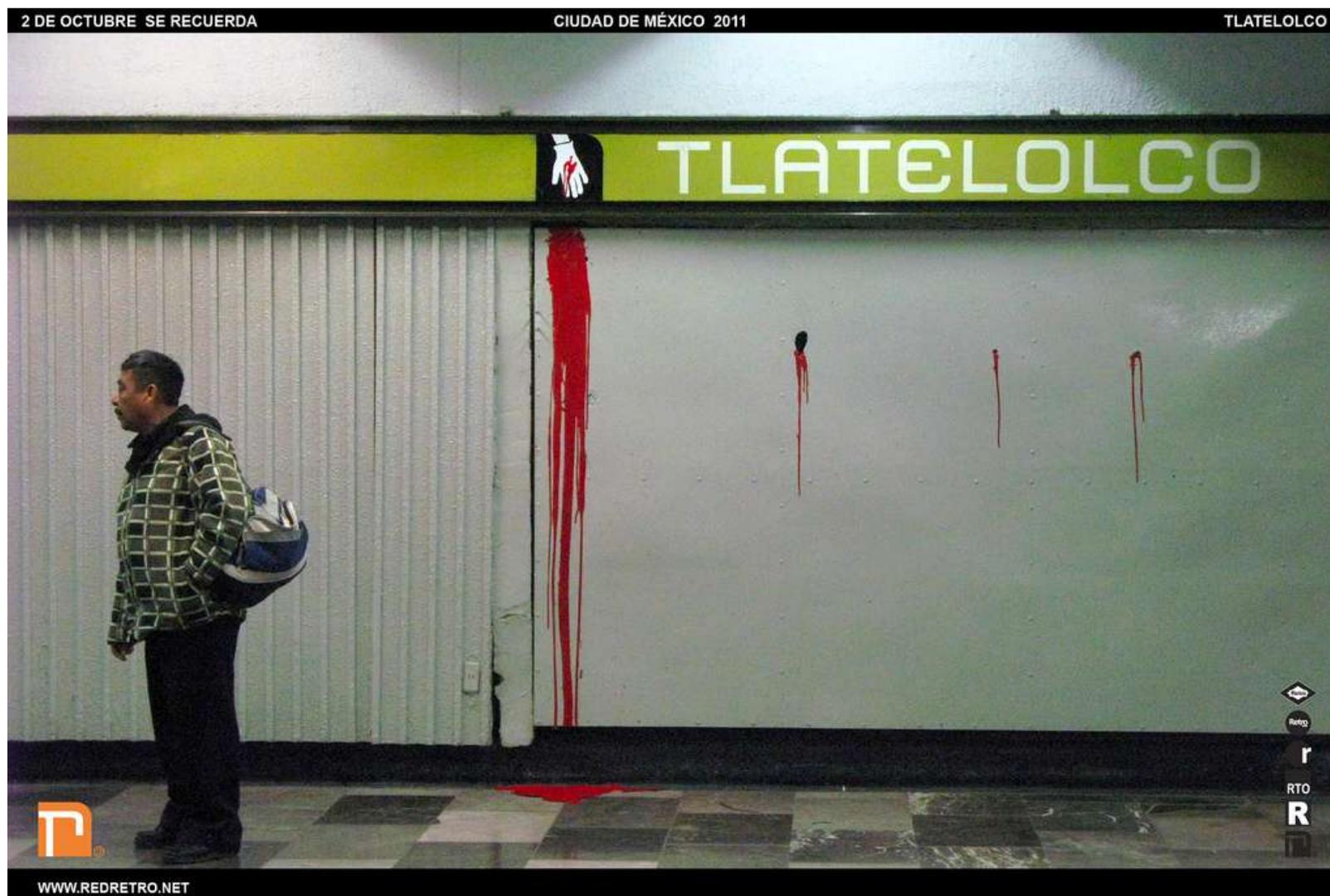


Imagen tomada de *flickr.com* [Consultado el 6/3/15] Disponible en: <https://www.flickr.com/photos/aticolunatico/6204454017/in/set-72157627802604484>

FIGURA 6. ENTRADA DE METRO, CALLE REAL DEL MONTE, DIRECCIÓN POLITÉCNICO



Imagen tomada de *Google maps*, marzo de 2015.

FIGURA 7. CALLE REAL DEL MONTE



Imagen tomada de *Google maps*, marzo de 2015.

FIGURA 8. CIRCUITO INTERIOR Y CALLE NORTE 50

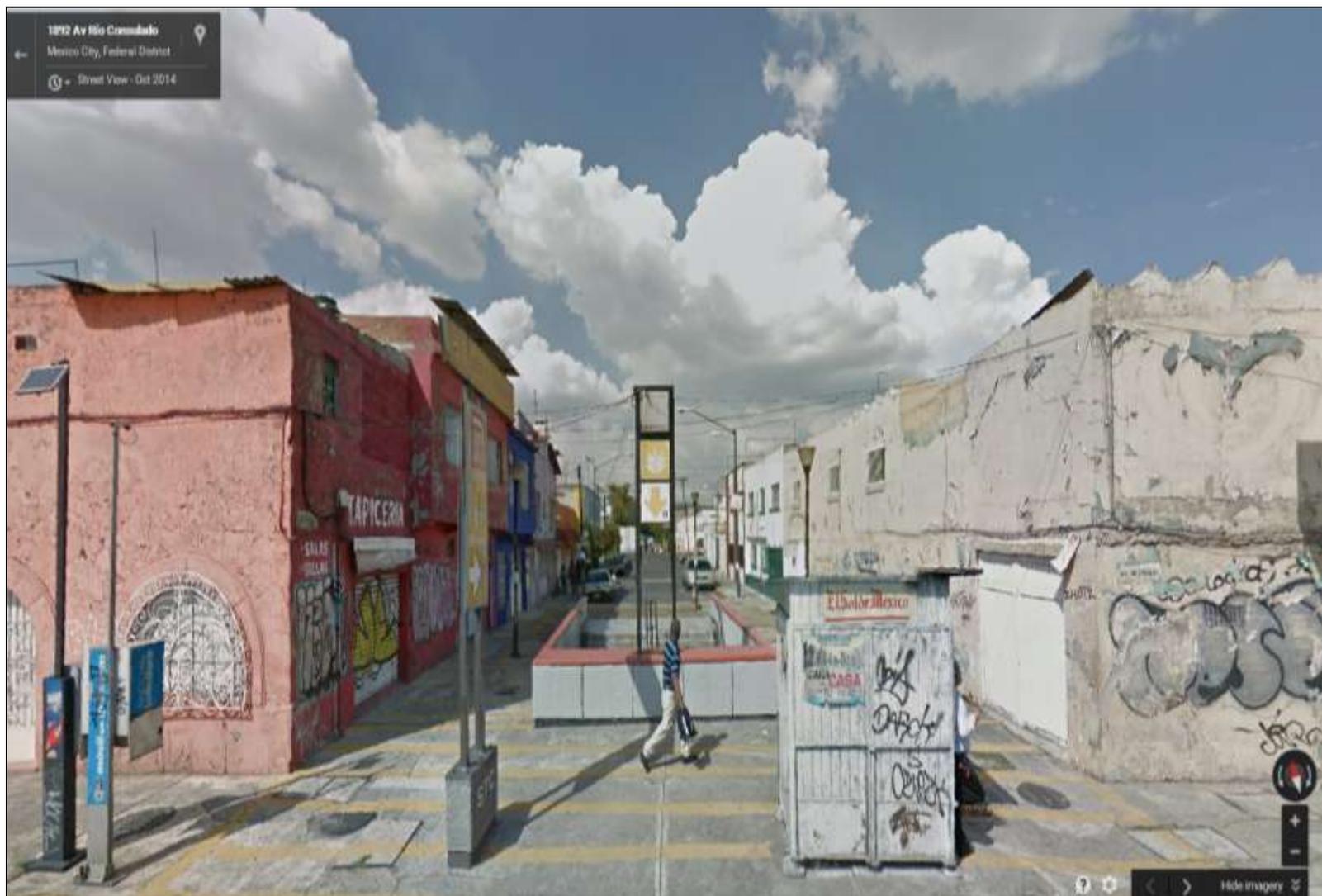


Imagen tomada de *Google maps*, marzo de 2015.

FIGURA 9. CALLE NORTE 50



Imagen tomada de *Google maps*, marzo de 2015.

FIGURA 10. ESCALERAS VISTA EN PICADA



Archivo personal, foto tomada el 3/12/14, a las 11:08 horas.

FIGURA 11. LA VIRGEN DE GUADALUPE CUIDA LOS PASOS DE LOS METROUTNTES



Archivo personal, foto tomada el 3/12/14, a las 11:08 horas.

FIGURA 12. DECENAS DE PERSONAS DE LA TERCERA EDAD SON SUBCONTRATADOS POR LA EMPRESA CLAVER



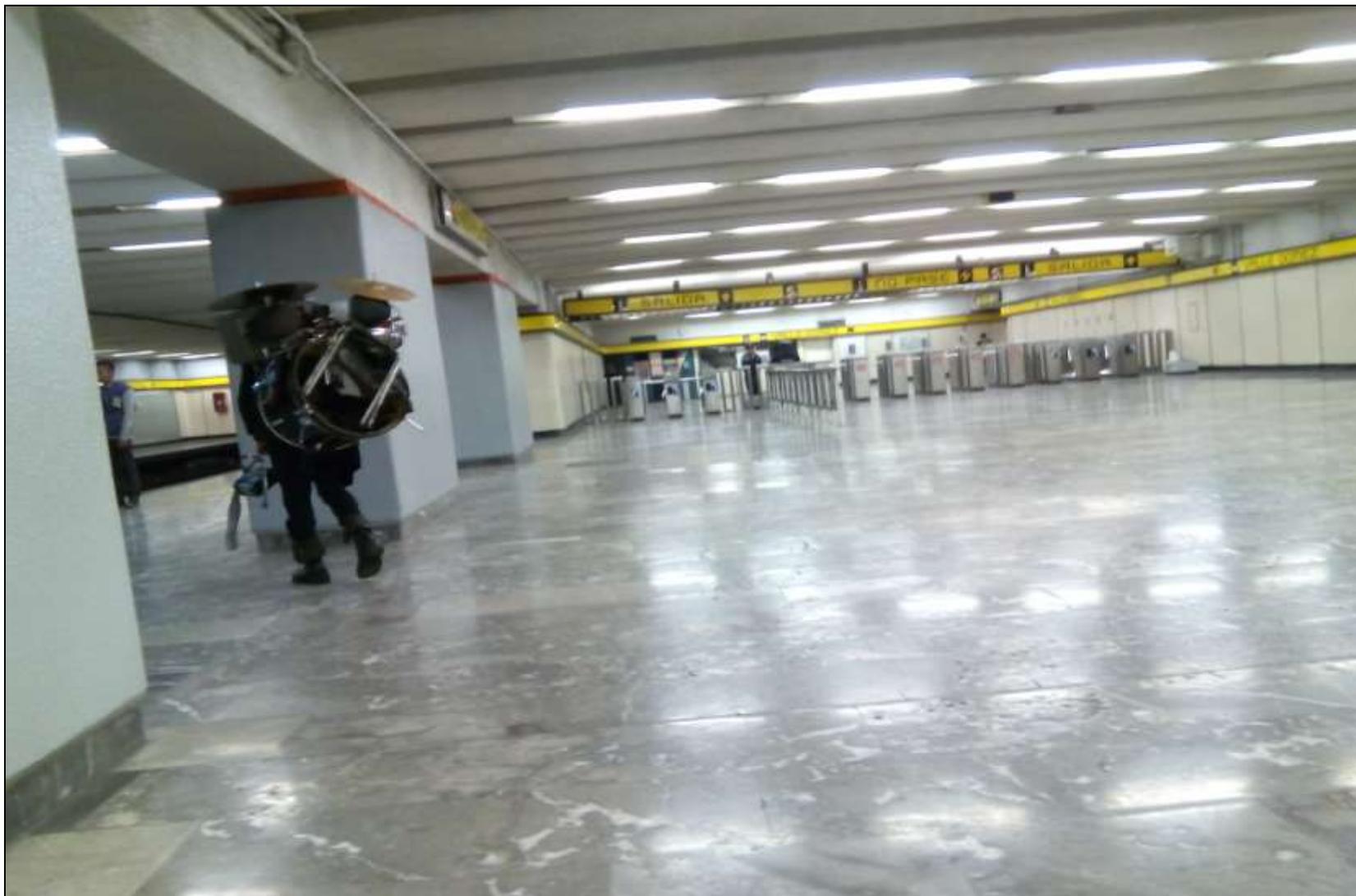
Cañedo, Francisco, 2015, imagen tomada Sinembargo, [Consultada 8/10/15]
Disponible en: <http://www.sinembargo.mx/25-01-2015/1226665>

FIGURA 13. TRABAJADOR DE LA TERCERA EDAD CON DIÁLISIS, LABORANDO PARA CLEVER



Cañedo, Francisco, 2015, foto tomada de Internet, *Sinembargo*, [Consultada 8/10/15]
Disponible en: <http://www.sinembargo.mx/25-01-2015/1226665>

FIGURA 14. HOMBRE ORQUESTA LLEGANDO ...



Archivo personal, foto tomada el 30/12/14, a las 21:10 horas.

FIGURA 15. HOMBRE ORQUESTA EN PLENA ACTUACIÓN



Archivo personal, foto tomada el 30/12/14, a las 21:20 horas.

FIGURA 16. HOMBRE ORQUESTA RECIBIENDO DONATIVO



Archivo personal, foto tomada el 30/12/14, a las 21:25 horas.

FIGURA 17. DE REGRESO A LA MONOTONÍA O EL HOMBRE ORQUESTA TERMINA SU ACTUACIÓN



Archivo personal, foto tomada el 30/12/14, a las 21:26 horas.

FIGURA 18. ALGUNOS NEGOCIOS EN LAS INMEDIACIONES DE LA ESTACIÓN INDIOS VERDES



Imagen tomada de Google maps, mayo 2014 [Consultada el 14/5/15] Disponible en:

https://www.google.com.mx/maps/@19.495013,99.118859,3a,90y,74.96h,85.11t/data=!3m4!1e1!3m2!1sT2_cKibLX2mGGD5XY3PmVA!2e0!6m1!1e1?hl=en

FIGURA 19. INDIO VERDE QUE MIRA HACIA SU ESTACIÓN



Archivo personal, foto tomada el 9 de diciembre de 2014, a las 10:13 horas.

FIGURA 20. ESTATUAS DE DON QUIJOTE Y SANCHO PANZA EN EL PARQUE DEL MESTIZAJE



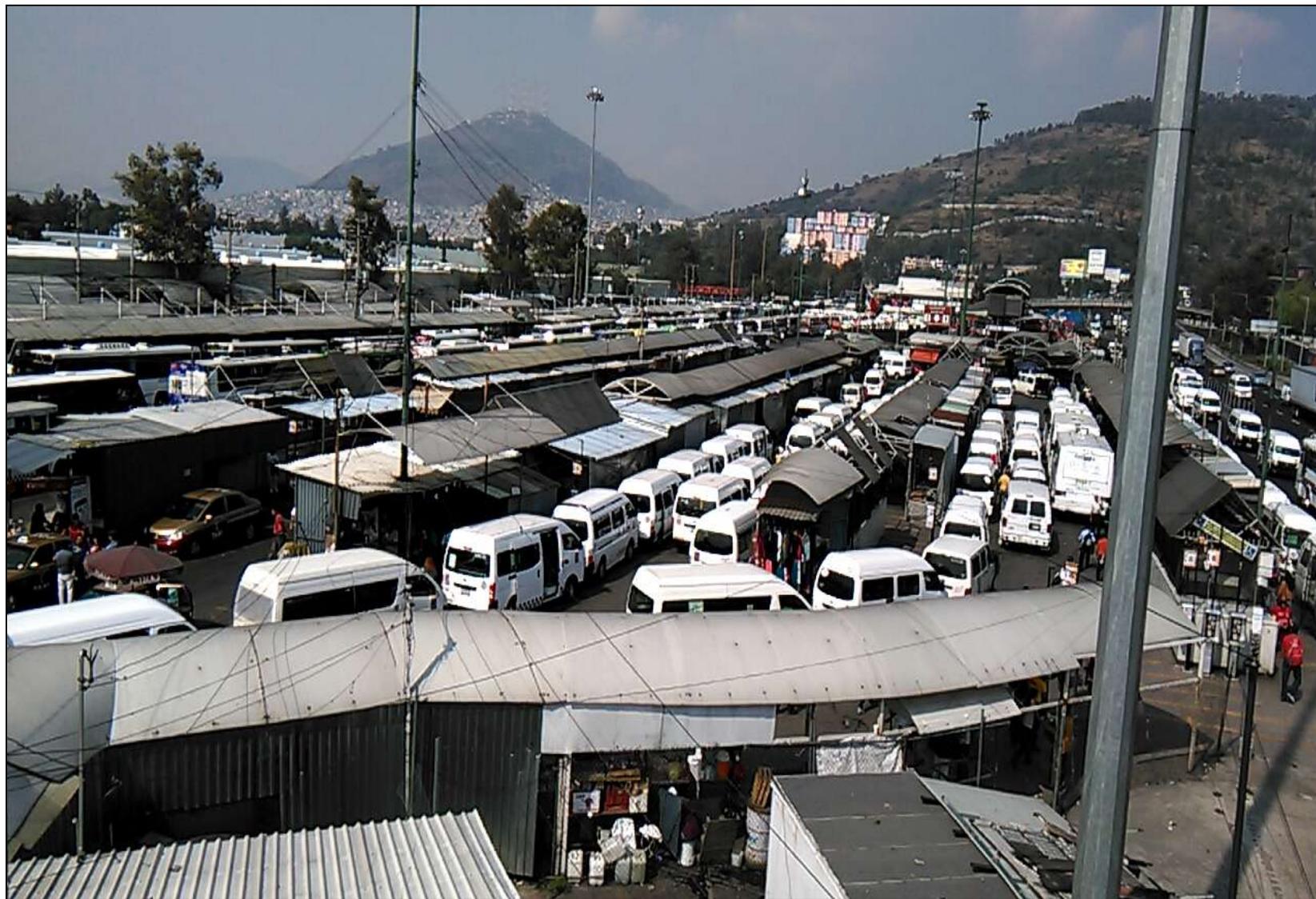
Archivo personal, foto tomada el 9 de diciembre de 2014, a las 10:12 horas.

FIGURA 21. JÓVENES ESTUDIANTES PASANDO EL RATO EN EL PARQUE DEL MESTIZAJE



Archivo personal, foto tomada el 9 de diciembre de 2014, a las 10:12 horas.

FIGURA 22. EL PARADERO DE INDIOS VERDES, VISTA DESDE PUENTE PEATONAL



Archivo personal, foto tomada el 19 de noviembre de 2014, a las 13:30 horas.

FIGURA 23. EL METROBÚS EN CAMINO SOBRE INSURGENTES



Archivo personal, foto tomada el 9 de diciembre de 2014, a las 10:16 horas.

FIGURA 24. PUENTE PEATONAL Y ABORDAJE DE PEQUEÑA CENTRAL DE AUTOBUSES ADO



Imagen tomada de *Google maps*, [Consultada el 14/5/15] Disponible en:

<https://www.google.com.mx/maps/@19.494881,99.118894,3a,58y,195.55h,89.66t/data=!3m4!1e1!3m2!1s8lo2nTLqiY32DMjka5wWjQ!2e0!6m1!1e1?hl=en>

FIGURA 25. FILA EN TAQUILLA DE INDIOS VERDES EN LA VÍSPERA DEL AUMENTO DEL PRECIO DEL BOLETO



Peláez, Marco, imagen tomada *La Jornada*, Sección Capital, 13 de diciembre de 2013 [Consultada el 8/10/15] Disponible en: <http://www.jornada.unam.mx/2013/12/13/capital/045n1cap>

FIGURA 26. ENTRADA DE ESTACIÓN



Archivo personal, foto tomada el 3/12/14, a las 11:08 horas.

FIGURA 27. VALLE GÓMEZ: LLEGADA DEL METRO A ANDENES



Archivo personal, fotos tomadas el 30/12/14, a las 20:54 horas.

FIGURA 28. VALLE GÓMEZ: ANDENES



Archivo personal, fotos tomadas el 30/12/14, a las 20:54 horas.

FIGURA 29. PREPARÁNDOSE PARA EL DÍA SIN PANTALONES EN EL METRO



Archivo personal, foto tomada el 14/01/15, a las 13:46 horas.

FIGURA 30. EL ASEDIO DE LAS MIRADAS O CUANDO LA DESATENCIÓN CORTÉS DESAPARECE (DÍA SIN PANTALONES EN EL METRO)



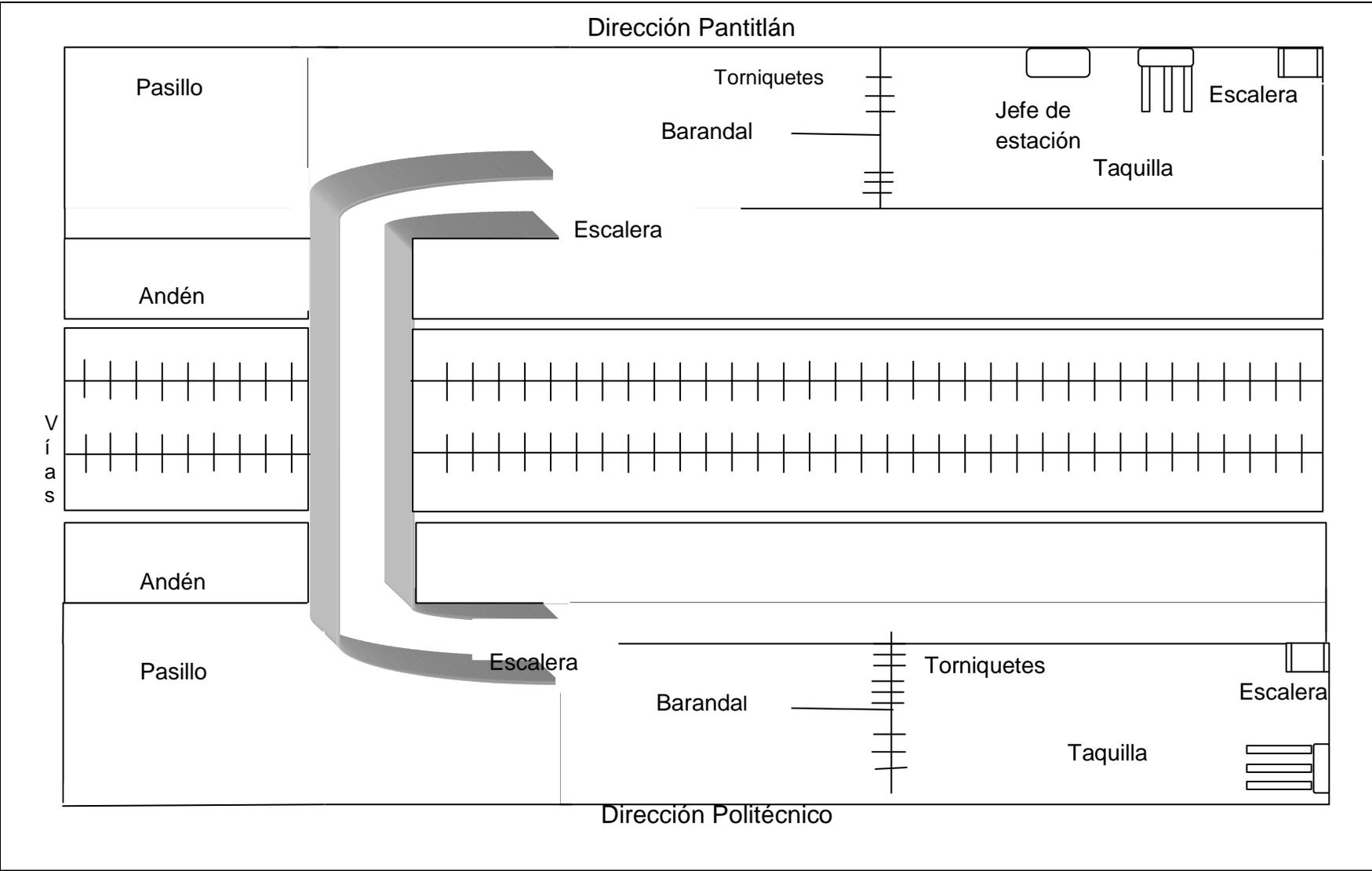
Archivo personal, foto tomada el 11/01/15, a las 13:42 horas.

FIGURA 31. ESPERANDO EL METRO SIN PANTALONES



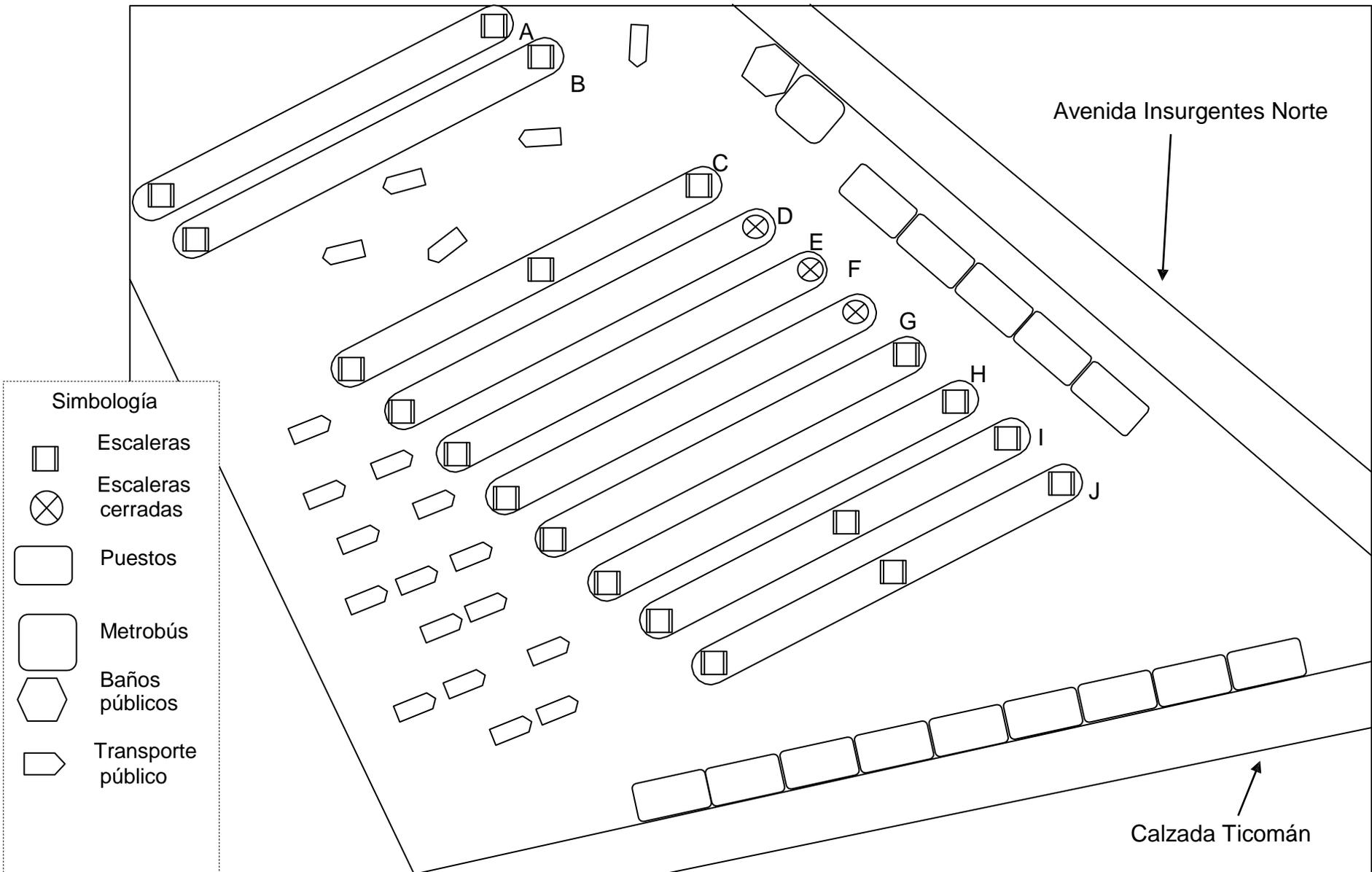
Archivo personal, foto tomada el 11/01/15, a las 13:14 horas.

FIGURA 32. VALLE GÓMEZ: INTERIOR DE LA ESTACIÓN



Elaboración propia, febrero 2015.

FIGURA 33. INDIOS VERDES: PARADERO



Elaboración propia, febrero 2015.

FIGURA 34. INDIOS VERDES: INTERIOR DE LA ESTACIÓN

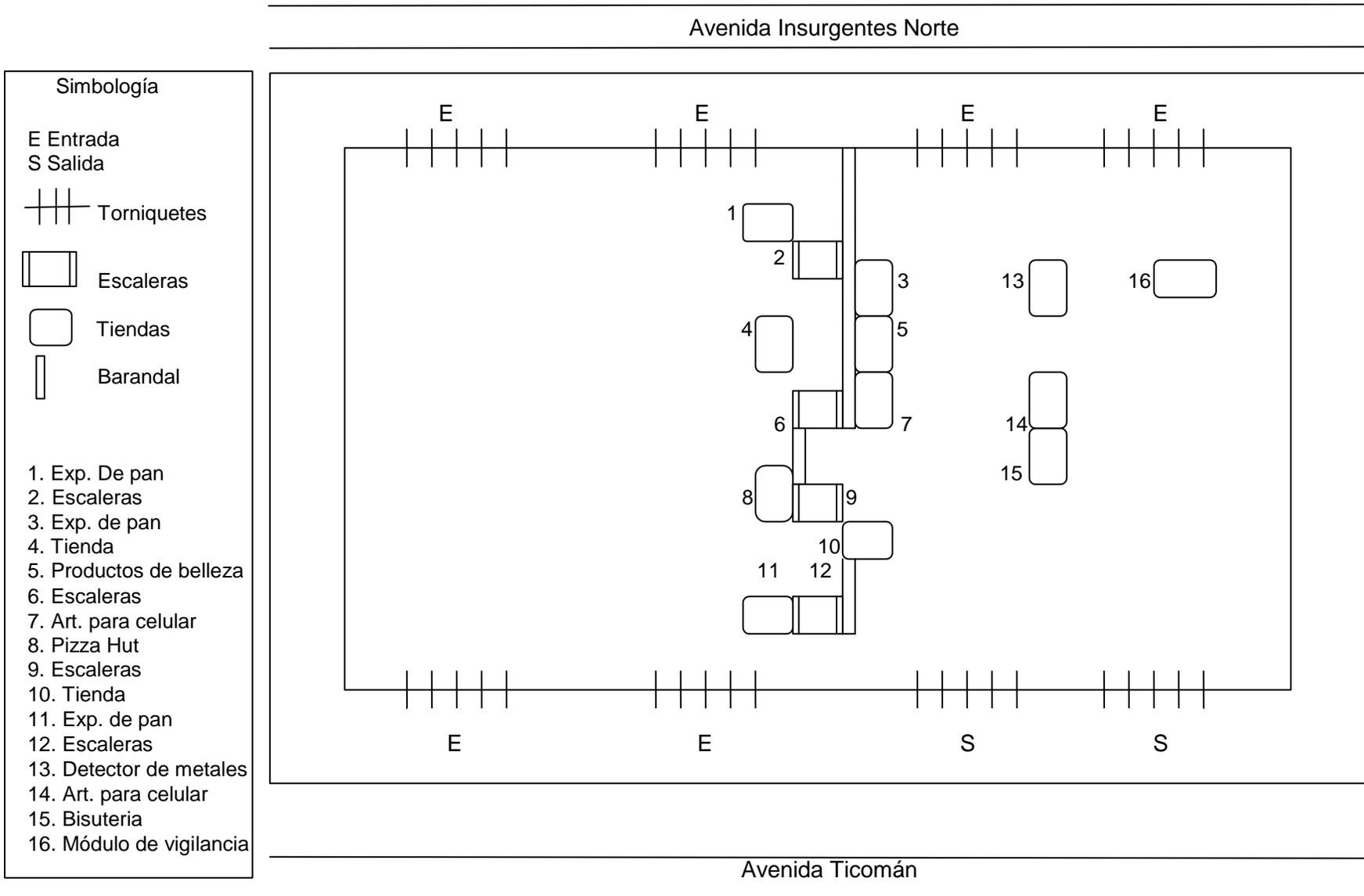
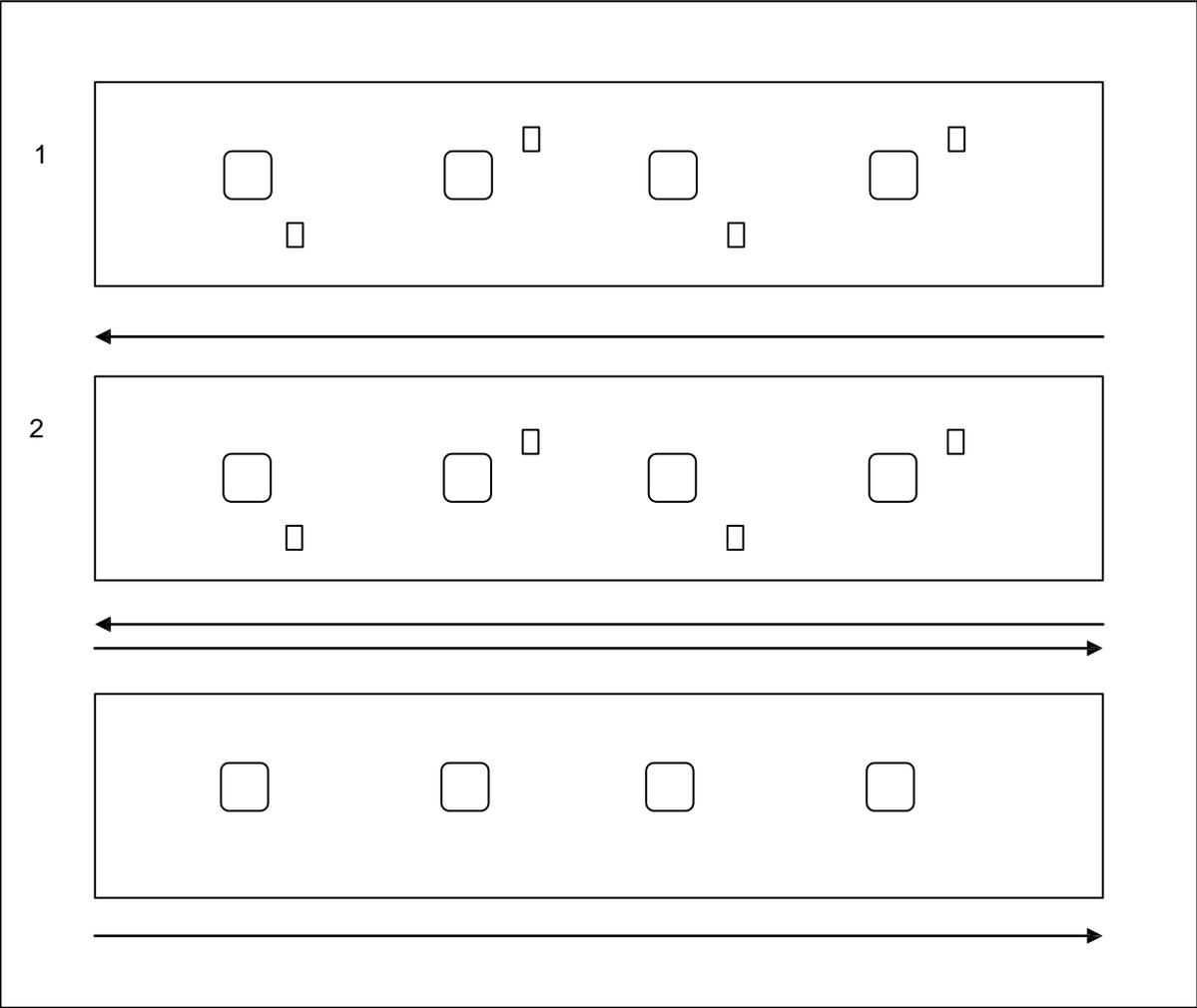


FIGURA 35. INDIOS VERDES: ANDENES

Simbología

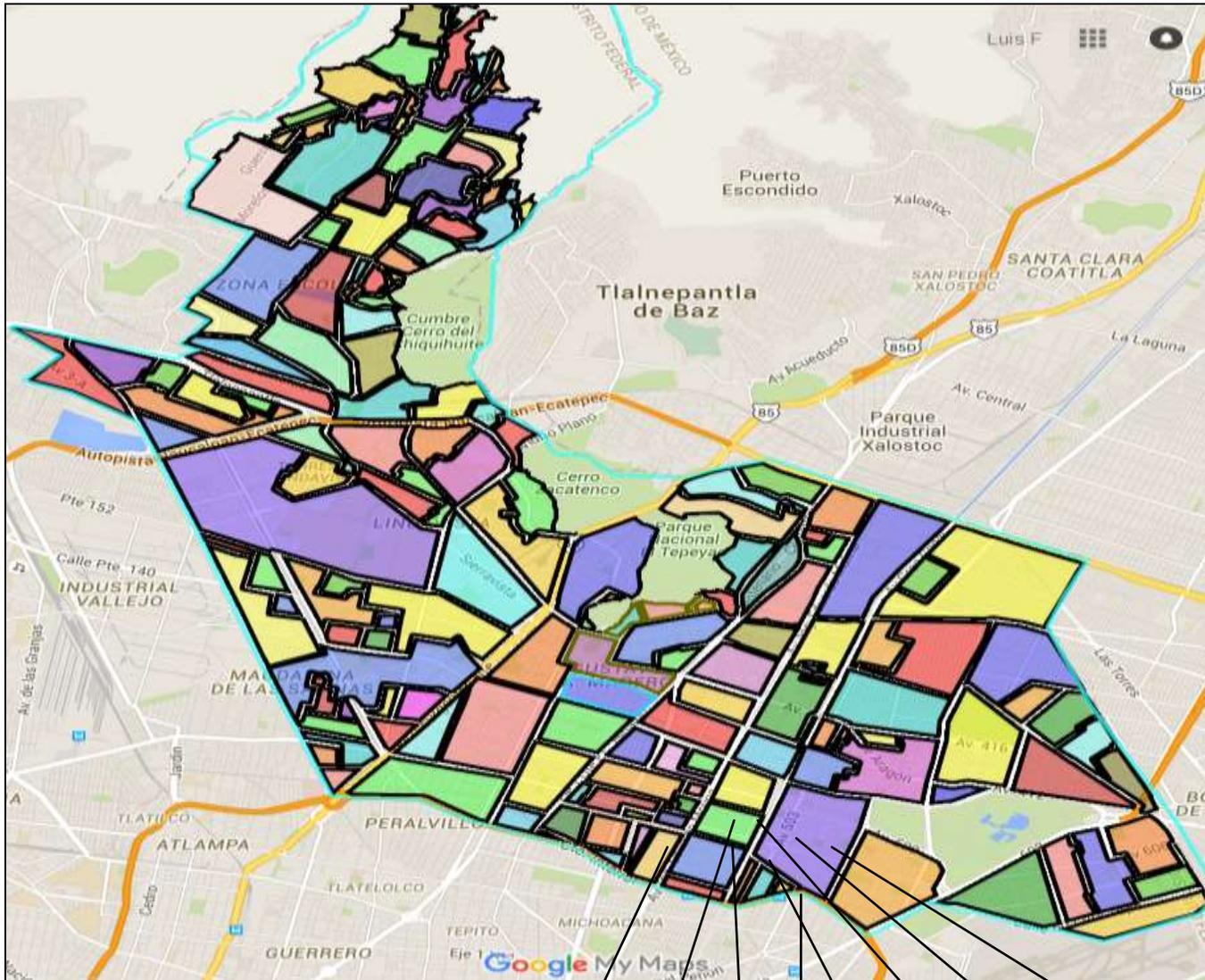
-  Andén
-  Escaleras
-  Televisiones
- 1 Primer andén
- 2 Segundo andén
- 3 Tercer andén
-  Salida de tren
-  Llegada-salida de
-  Tren
-  Llegada de tren



Elaboración propia, febrero 2015.

MAPAS

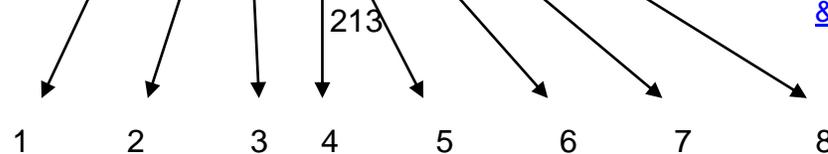
MAPA 1. DELEGACIÓN GUSTAVO A. MADERO Y COLONIAS POR LAS QUE PASA LA LÍNEA 5



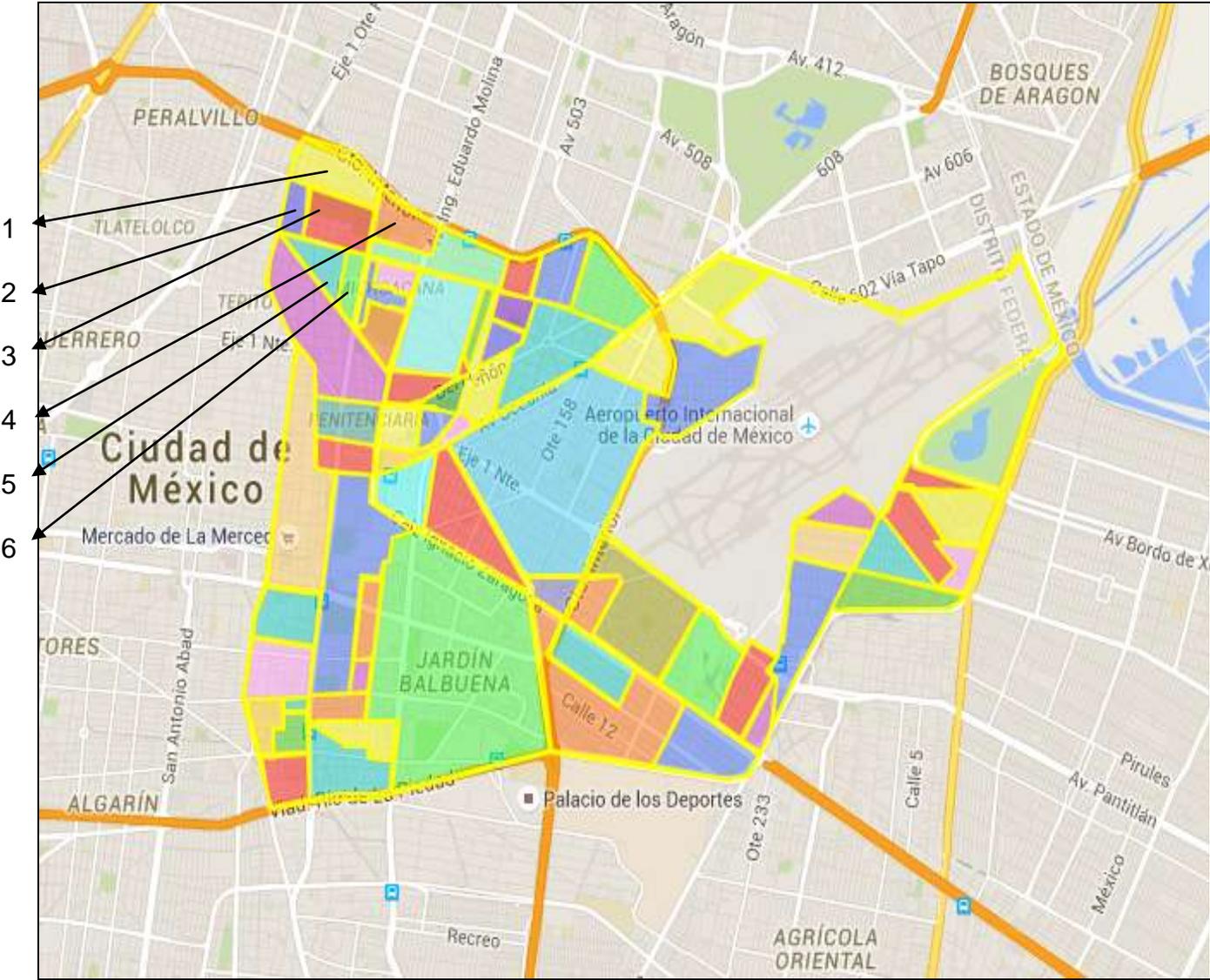
Simbología.

1. 7 de Noviembre.
2. La Joyita.
3. Emiliano Zapata.
4. la Joya
5. Mártires de Río Blanco.
6. Tablas de San Agustín.
7. Belisario Domínguez.
8. Ampliación Mártires de Río Blanco.

Mapa elaborado a partir de Google Maps 2015 [Consultado el 8/10/15]
Disponible en:
https://www.google.com/maps/d/viewer?mid=zdhJx87p6zeA.kqJ1pdII DxcY&hl=es_419



MAPA 2. DELEGACIÓN VENUSTIANO CARRANZA Y COLONIAS POR LAS QUE PASA LA LÍNEA 5

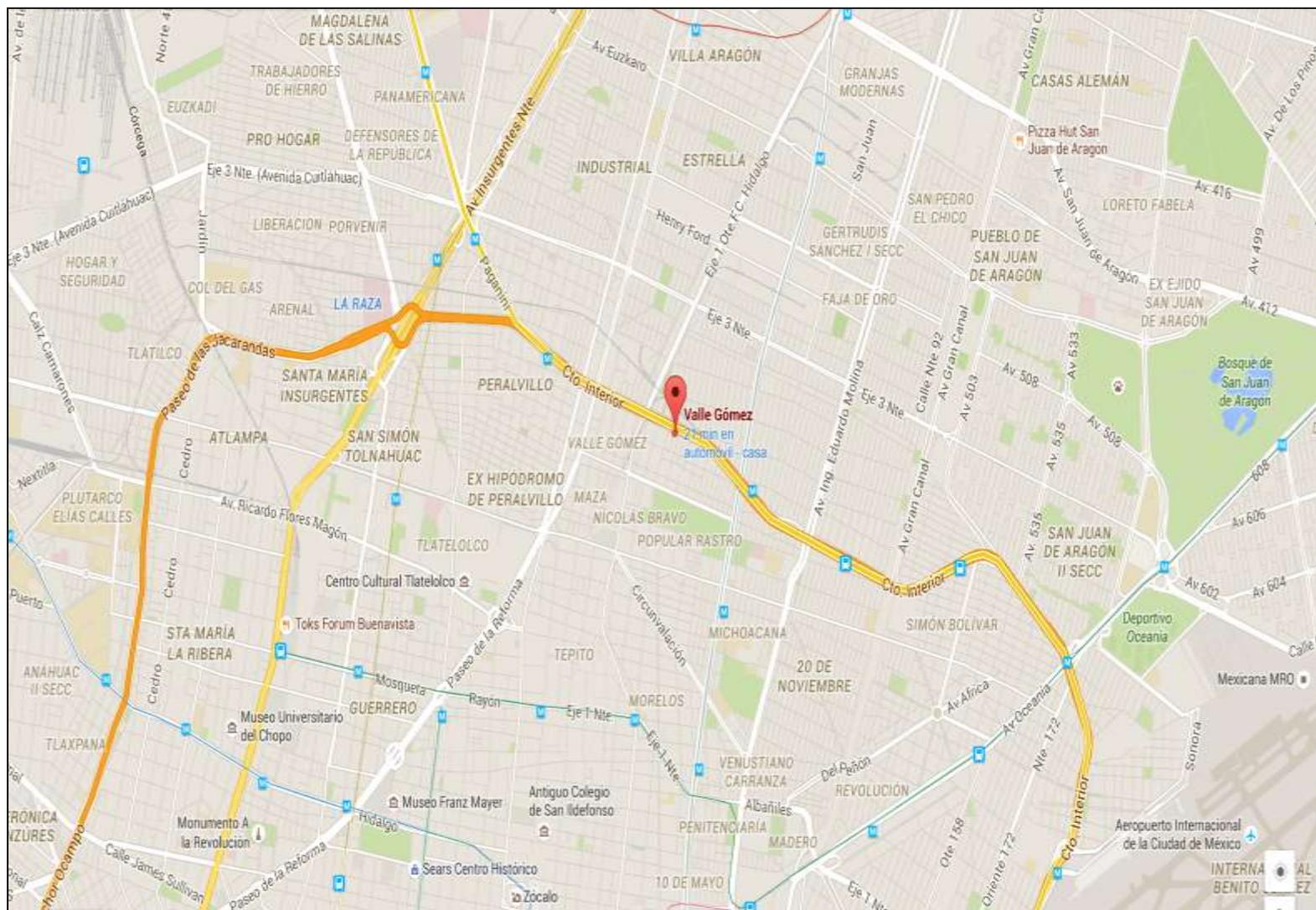


Simbología.

- 1. Valle Gómez.
- 2. Nicolás Bravo.
- 3. Popular Rastro.
- 4. Felipe Ángeles
- 5. Emilio Carranza.
- 6. Janitzio.

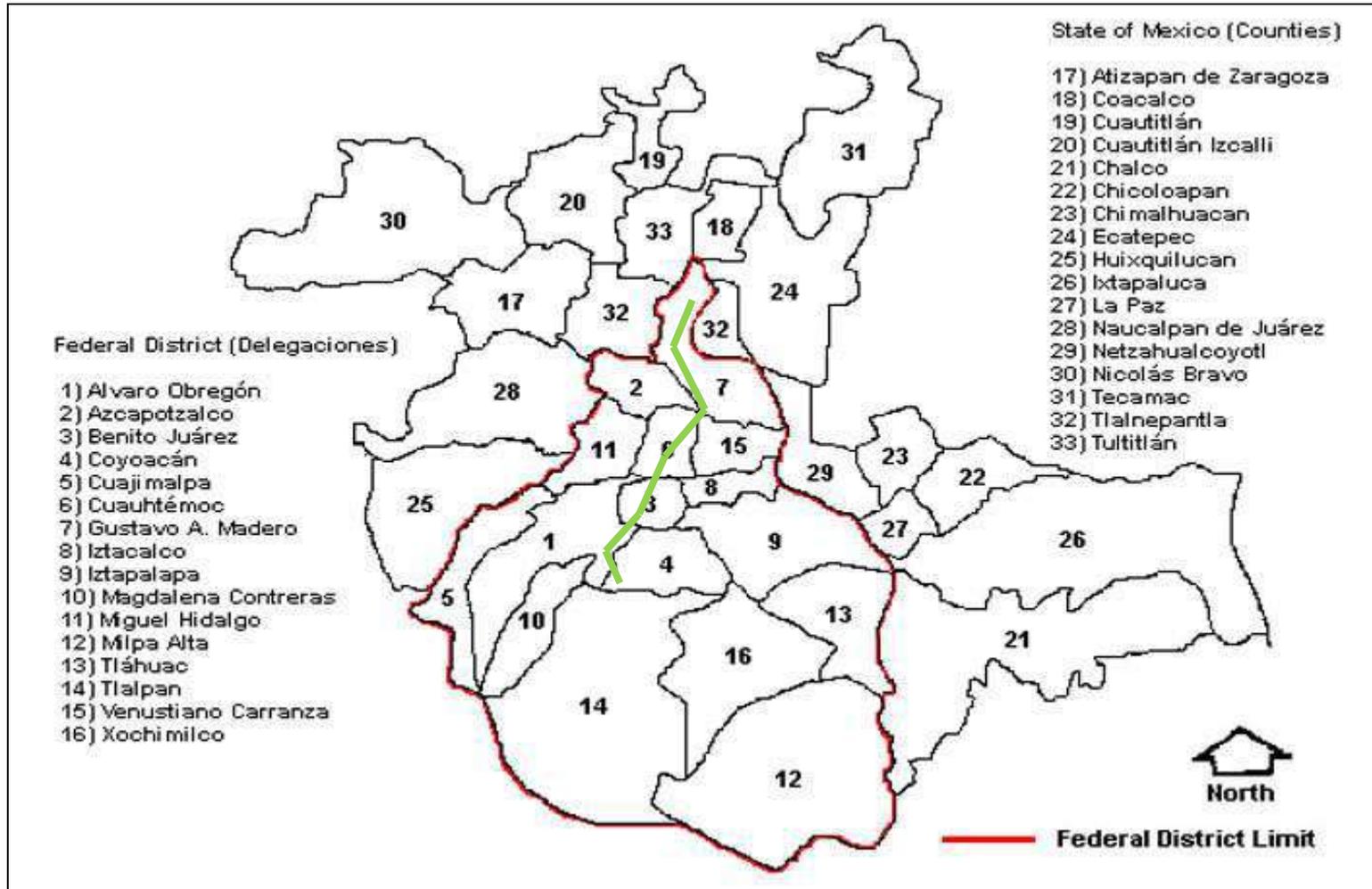
Mapa elaborado a partir de Google Maps 2015 [Consultado el 8/10/15] Disponible en: <http://eldefe.com/mapa-colonias-delegacion-venustiano-carranza/>

MAPA 3. ZONA CIRCUNDANTE: VALLE GÓMEZ



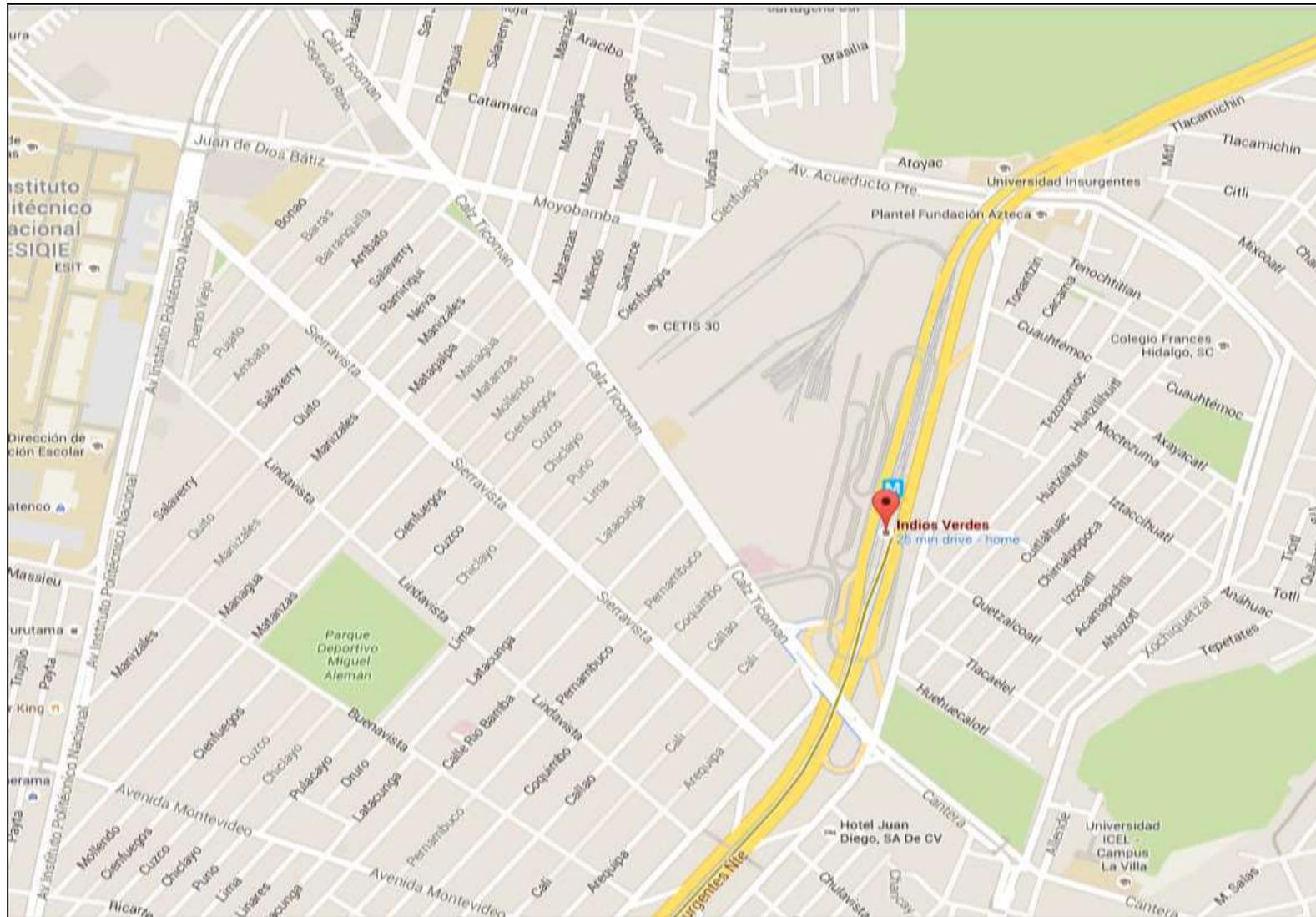
Mapa elaborado a partir de *Google Maps 2015* [Consultado el 8/10/15] Disponible en:
<https://www.google.com/maps/place/Valle+G%C3%B3mez/@19.4585432,-99.1205798,14z/data=!4m2!3m1!1s0x85d1f96a6f22989d:0x041f5a4214d01b02?hl=es-ES>

MAPA 4. DELEGACIONES Y MUNICIPIOS POR LOS QUE PASA LÍNEA 3



Elaboración propia a partir de mapa en Internet [Consultado el 13/10/15] Disponible en:
https://www.google.com.mx/search?q=zmcm%7D&rlz=1C1RNPN_enMX377&espv=2&biw=1455&bih=986&site=hp&tb=isch&imgil=y3vCB_H9GB_hnM%253A%253BxJxVj8i2l3PP1M%253Bhttp%25253A%25252F%25252Fbiophysics.sbg.ac.%25252Fmexico%25252Fair.htm&source=iu&pf=m&fir=y3vCB_H9GB_hnM%253A%252CxJxVj8i2l3PP1M%252C_&usg=__4QWT3czNmNhYthXOmgE2F74E%3D&ved=0CC8QyjdqFQoTCMe9gLxx8gCFUuODQo_d_IL1A&ei=cilhVse8IMucNv6traAN#imgrc=y3vCB_H9GB_hnM%3A&usg=__47-nQWT3czNmNhYthXOmgE2F74E%3D

MAPA 5. ZONA CIRCUNDANTE A LA ESTACIÓN INDIOS VERDES



Mapa elaborado a partir de Google Maps 2015 [Consultado el 8/10/15] Disponible en: <https://www.google.com.mx/maps/place/Indios+Verdes/@19.4953456,-99.1235802,16z/data=!4m2!3m1!1s0x85d1f99719fcac0b:0x64301a93a0779440?hl=en>

TABLAS

TABLA 1. NÚMERO DE USUARIOS EN EL TRIMESTRE DE OCTUBRE-DICIEMBRE DE 2014

Lugar de línea por afluencia	Línea	Número de usuarios
1°	L. 2 (Cuatro Caminos-Tasqueña)	73, 477, 285
2°	L. 1 (Pantitlán-Observatorio)	68, 017, 232
3°	L. 3 (Indios Verdes-Universidad)	59, 582, 280
4°	L "B" (Ciudad Azteca-Buenavista)	40, 767, 644
5°	L. 8 (Garibaldi-Constitución de 1917)	35, 399, 541
6°	L. 9 (Pantitlán-Tacubaya)	29, 879, 333
7°	L. 7 (El Rosario-Barranca del Muerto)	25, 156, 077
8°	L. "A" (Pantitlán-La Paz)	24, 987, 919
9°	L. 5 (Politécnico-Pantitlán)	21, 022, 2010
10°	L. 12 (Tlahuac-Mixcoac)	12, 516, 390
11°	L. 6 (El Rosario-Martín Carrera)	11, 874, 241
12°	L. 4 (Martín Carrea-Santa Anita)	7, 906, 695

Elaboración propia, *Microsoft Office Word 2007*, abril de 2015.

TABLA 2. ESTACIONES CON MAYOR AFLUENCIA PROMEDIO EN DÍA LABORABLE AL TRIMESTRE OCTUBRE-DICIEMBRE DE 2014.

Lugar de estación por afluencia	Líneas	Estación	Afluencia
1°	3	Indios Verdes	128, 961
2°	"A"	Pantitlán	121, 912
3°	2	Cuatro Caminos	119, 922
4°	9	Pantitlán	107, 956
5°	5	Pantitlán	107, 182
6°	8	Constitución de 1917	102, 735
7°	2	Tasqueña	96, 741
8°	3	Universidad	81, 320
9°	1	Observatorio	78, 304
10°	2	Zócalo	76, 383
11°	1	Insurgentes	73, 799
12°	"B"	Ciudad Azteca	68, 675
13°	1	Chapultepec	62, 802
14°	"B"	Buenavista	62, 741
15°	1	Zaragoza	59, 190
16°	1	Merced	55, 627
17°	9	Tacubaya	54, 359
18°	12	Atlalilco	52, 130
19°	9	Chilpancingo	51, 812
20°	1	Pantitlán	51, 552

Elaboración propia, *Microsoft Office Word 2007*, abril de 2015.

TABLA 3. ESTACIONES CON MENOR AFLUENCIA PROMEDIO EN DÍA LABORABLE EN EL TRIMESTRE OCTUBRE-DICIEMBRE DE 2014

Lugar de estación por afluencia	Líneas	Estación	Afluencia
1°	4	Santa Anita	5, 508
2°	6	Deportivo 18 de Marzo	2, 702
3°	8	Chabacano	4, 206
4°	6	Instituto del Petróleo	4, 250
5°	5	Valle Gómez	4, 881
6°	"B"	Morelos	4, 978
7°	4	Consulado	5, 111
8°	5	Hangares	5, 379
9°	5	Consulado	5, 478
10°	6	Tezozomoc	5, 663
11°	"B"	Guerrero	5, 781
12°	"B"	Bosque de Aragón	6, 289
13°	5	Instituto del Petróleo	6, 713
14°	"B"	Ricardo Flores Magón	6, 795
15°	4	Talismán	7, 028
16°	9	Ciudad Deportiva	7, 048
17°	8	La Viga	7, 330
18°	4	Bondojito	7, 384
19°	8	Santa Anita	7, 443
20°	12	Eje Central	7, 683

Elaboración propia, Microsoft Office Word 2007, abril de 2015.

A) VALLE GÓMEZ

TABLA 4. EMPRESAS EN LAS INMEDIACIONES DE LA ESTACIÓN

ALUMINIO Y VIDRIO ESPAÑA

AUTOBUSES ESTRELLA BLANCA

CHOCOLATES TURÍN S. A. DE C. V.

COMPAÑÍA JUGUETERA COLORES S. A. DE C. V.

CONSULTOR INFORMÁTICO SODE SYSTEMS NETWORKS

DULCES TÍPICOS LA FINCA

EMPRESA DE LÁCTEOS KRAFT FOOD DE MÉXICO

FAMSA EMILIANO ZAPATA INGUARÁN

FARMACIA DE GENÉRICOS

FUNDICIÓN CHORNÉ S. A. DE C. V.

GUANTES INDUSTRIALES GUADALUPE S. A.

HORNOS DE EXPLOSIÓN Y MOLINOS DE ACERO GRAPAS MEXICANAS

LABORATORIO MÉDICO DEL CHOPO

MAQUINARIA DE GRANJA Y JARDÍN POLYMAQ MÉXICO S. A. DE C. V.

MERCADERÍA MODELO DE MÉXICO S. A. DE C. V.

METALES DÍAS S. A. DE C. V.

PARTES ELECTRÓNICAS Y EQUIPO CADGRAFICS S. A. DE C. V.

SORIANA

TALLERES GRÁFICOS DE MÉXICO

TIENDA DE REPUESTOS PARA CARRO PARABRISAS RONDA 21

TRANSPORTES ÁGUILA DEL GOLFO S. A. DE C. V.

TABLA 5. OFERTA EDUCATIVA

CENTRO DE CULTURA Y ORIENTACIÓN CIVIL CONCERTACIÓN A.C.

CENTRO ESCOLAR ATOYAC

CONSERVACIÓN VIAL GARCILAZO

ESCUELA LIBRE DE HOMEOPATÍA DE MÉXICO

ESCUELA PRIMARIA IGNACIO ALLENDE

FUNDACIÓN RAFAEL DONDE IAP

INSTITUTO ATENIENSE

INSTITUTO DE DESARROLLO PROFESIONAL Y HUMANO SAN AGUSTÍN

TABLA 6. ALOJAMIENTO

HOTEL CIRCUITO

HOTEL SAMIL PLAZA

HOTEL FERRY

HOTEL UNIVERSAL

HOTEL FIESTA INN DURANGO

HOTEL VILLA MADRID

HOTEL PANORAMA

RESIDENCIAL DEL PARQUE S. A. DE C. V.

TABLA 7. ESTABLECIMIENTOS DE VENTA DE COMIDA

EL PORTÓN RESTAURANTE

RESTAURANTE VALLE GÓMEZ

RESTAURANTE EL CARNAL HENRY FORD

SANBORNS PERALVILLO

RESTAURANTE MESÓN DEL MOLINERO

TABLA 8. DIVERSIÓN Y ENTRETENIMIENTO

CENTRO DEPORTIVO ROSENDO ARNAÍZ SANTA CLARA S. A. DE C. V.

DEPORTIVO GENERAL PLUTARCO ELÍAS CALLES

CINEMEX MISTERIOS

TABLA 9. BANCOS

BANCO AZTECA

BANCO SANTANDER

BBVA BANCOMER

TABLA 10. SANATORIOS Y TEMPLOS

ISSSTE CLÍNICA PERALVILLO

PARROQUIA CORPUS CHRISTI

B) INDIOS VERDES

TABLA 11. EMPRESAS EN LAS INMEDIACIONES DE LA ESTACIÓN

CAR WASH LINDAVISTA

CHULAVISTA

COMERCIAL MEXICANA “LA VILLA”

DENTAL INDIOS VERDES

FOCOS Y SISTEMAS DE ILUMINACIÓN

GRAPHICMEDIC S. A. DE C. V.

GRUPO SISTEMAS AUDIOVISUALES

LIENZO CHARRO DE LA VILLA

MAROMA LOVE ME

PURIFICADORA ALEXIAN

TABLA 12. OFERTA EDUCATIVA

CECATI 75

COLEGIO DEL TEPEYAC

COLEGIO FRANCÉS HIDALGO

ESCUELA SUPERIOR DE INGENIERÍA MECÁNICA

ICEL PLANTEL AZTECA

INSTITUTO COMERCIAL LINCOLN

INSTITUTO POLITÉCNICO NACIONAL ZACATENCO

LICEO ESPAÑOL DE MÉXICO

PLANTEL FUNDACIÓN AZTECA

UNIDAD PROFESIONAL INTERDISCIPLINARIA

UNIVERSIDAD ICEL CAMPUS LA VILA

UNIVERSIDAD INSURGENTES

UNIVERSIDAD TEPEYAC

TABLA 13. ALOJAMIENTO

HOTEL MONTEVIDEO

HOTEL SAN JUAN DIEGO S. A. DE C. V.

TABLA 14. ESTABLECIMIENTOS DE VENTA DE COMIDA

BURGER KING RESTAURANTE MONTE CRISTO

RESTAURANTE CALIFORNIA

TABLA 15. DIVERSIÓN Y ENTRETENIMIENTO

CERRO ZACATENCO

DEPORTIVO 18 DE MARZO

ESTADIO WILFRIDO MASSIEU

FARO INDIOS VERDES

MUSEO DE LA BASÍLICA DE GUADALUPE

PARQUE DEL MESTIZAJE

PARQUE DEPORTIVO MIGUEL ALEMÁN

PARQUE LINDAVISTA

PARQUE NACIONAL DEL TEPEYAC

PLANETARIO LUIS ENRIQUE ERRO

PLAZA LINDAVISTA

PLAZA TEPEYAC

TABLA 16. SANATORIOS Y TEMPLOS

CLÍNICA Y HOSPITAL DE UROLOGÍA D.F.

HOSPITAL PEDIÁTRICO LA VILLA

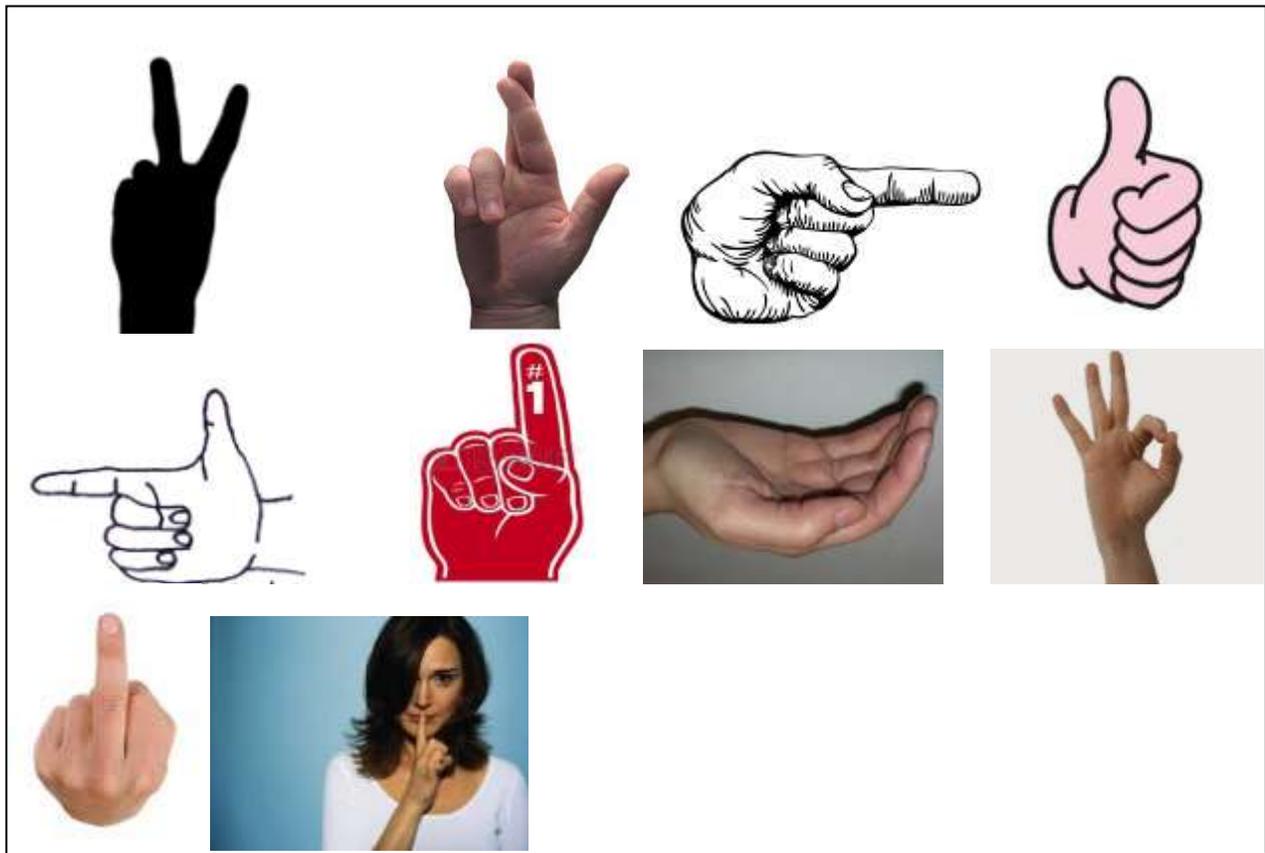
HOSPITAL REGIONAL 1° DE OCTUBRE

IGLESIA DE LA SANTA ISABEL DE PORTUGAL

PARROQUIA DEL SEÑOR DE LA MISERICORDIA

SUBDELEGACIÓN 1 DEL IMMS "MAGDALENA DE LAS SALINAS"

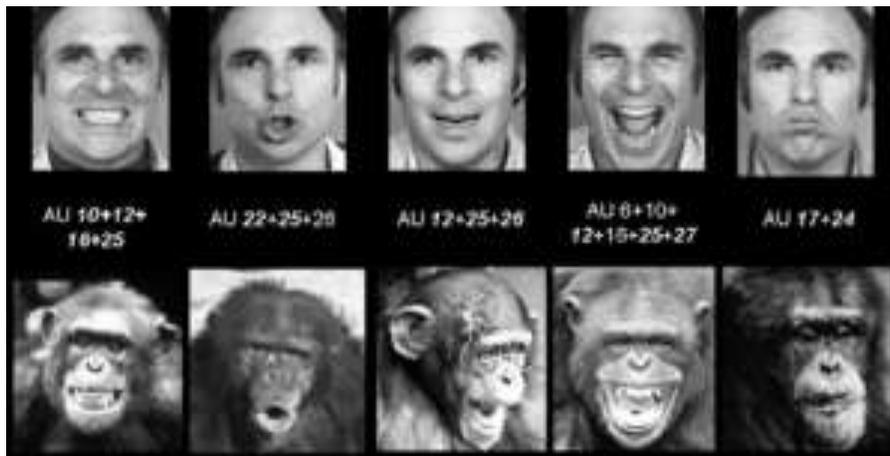
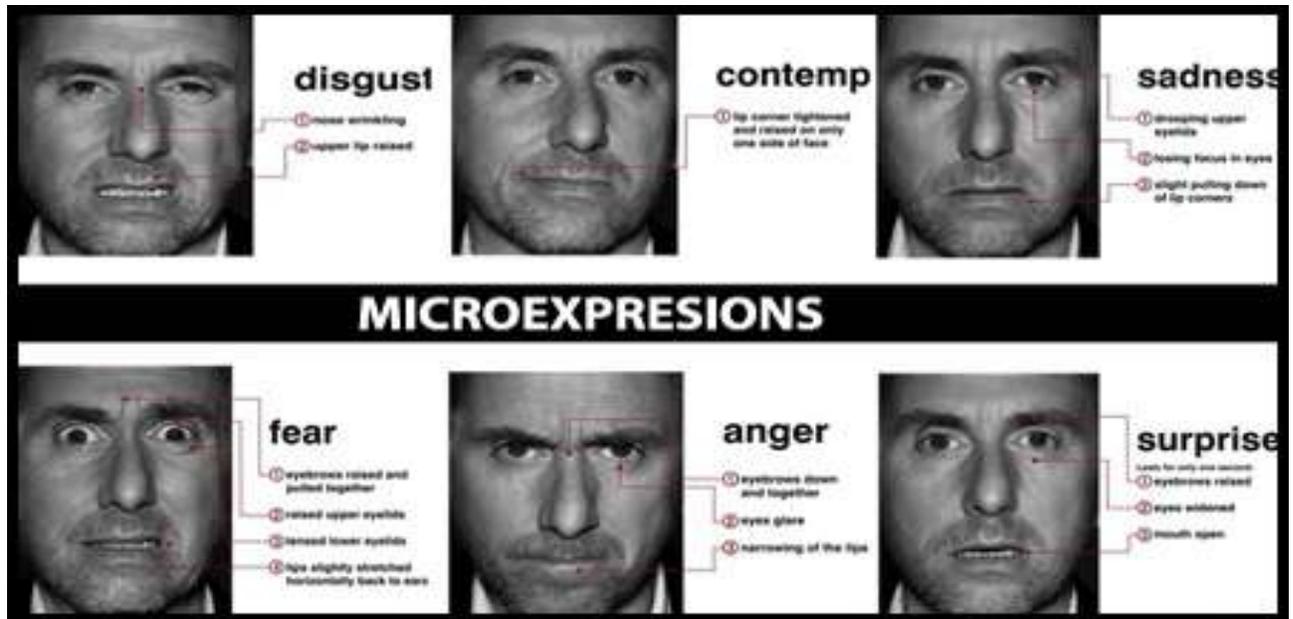
1. PEQUEÑO MANUAL DE LENGUAJE NO VERBAL



A) EMBLEMAS



B) ILUSTRADORES



C) MANIFESTACIONES DE AFECTO



D) ADAPTADORES DEL YO

2. GUÍA DE OBSERVACIÓN CORPORAL

Observar cuerpos y comportamientos en espacios distintos, con diferentes grados de hacinamiento, angustia y tranquilidad corporal.

Poner atención en posturas corporales, formas de pararse, de acomodar el cuerpo, movimientos de cabeza, uso de las miradas, interacciones cara a cara.

Observar las distancias corporales en relación al grado de apretura corporal en horarios de afluencia y escasez de usuarios: “horas pico” y “no pico”.

Observar las distancias que se presentan entre usuarios en las filas de las taquillas, al esperar el tren en los andenes y dentro del vagón.

Describir las micro-expresiones y micro-movimientos relacionados con la manifestación de emociones o estados de ánimo visibles en los rostros de los usuarios.



Observar si la forma arquitectónica de las estaciones, pasillos, escaleras, barandales, etc., influye o no en la movilidad de los usuarios.

Observar si el comportamiento de los usuarios sigue o no reglas de convivencia, o de urbanidad no escritas, por ejemplo si respetan no meterse en la fila de las taquillas, si ceden asientos, si ofrecen ayuda a quien lo necesite, etc.

Distinguir cuáles son las dimensiones espaciales que señala Verón (2013) en las estaciones.

Observar cómo caminan los usuarios, si lo hacen de manera lenta o de prisa, si esta forma de caminar tiene relación o no con el género, con bolsas o bultos que cargan. Si el horario influye en la forma de caminar de los usuarios, si los espacios tienen relación con la velocidad o lentitud de las personas al caminar.

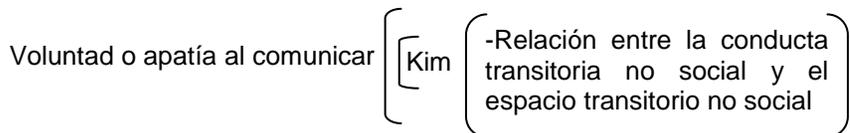
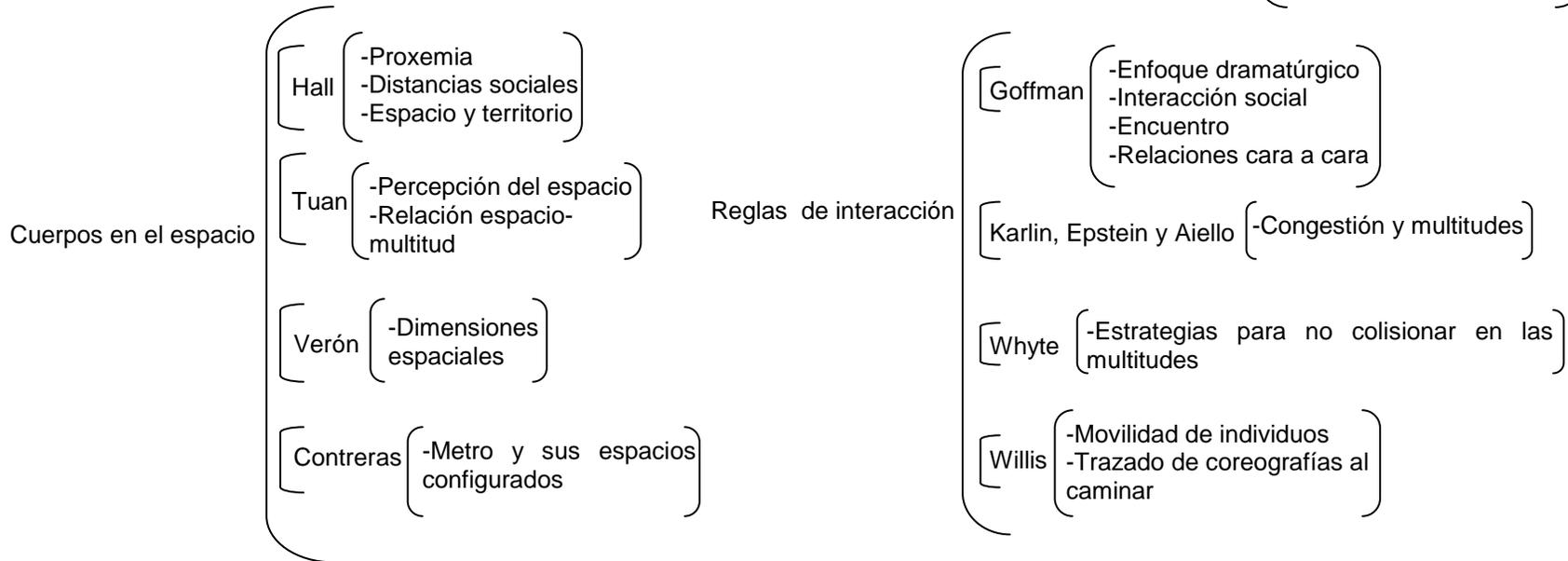
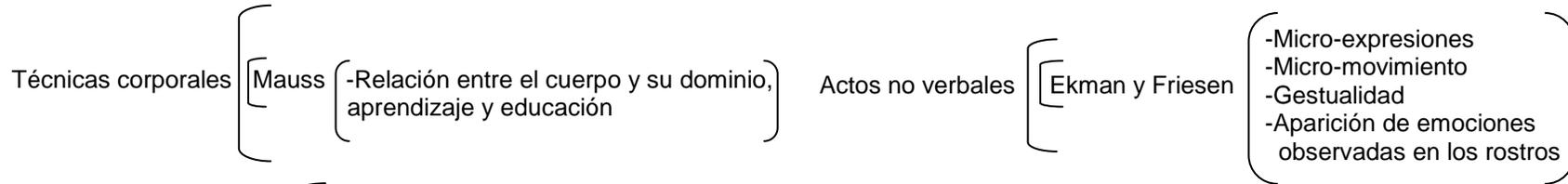
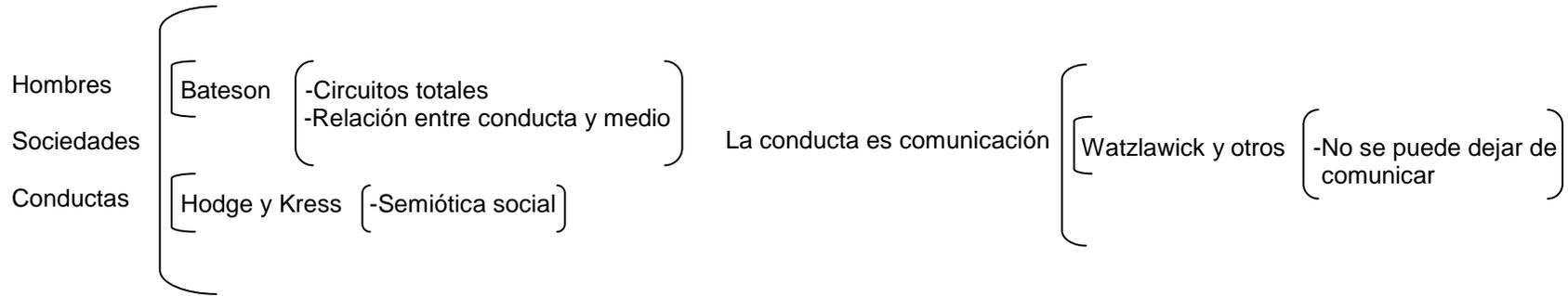
Observar comportamientos de personas cuando caminan solas y cuando caminan en grupos.



3. GUÍA PARA TOMAR FOTOGRAFÍAS DE MANERA ENCUBIERTA

1. Recorrer los diferentes espacios que conforman las estaciones para tomar fotos.
2. Las fotos se deben tomar en horarios de mayor y menor afluencia.
3. Se pueden sacar videos cortos también en horarios de mayor y menor afluencia.
4. Ser cuidadoso en no ser descubierto tomando fotos o videos (porque no hay permiso. aún)
5. Dentro del vagón entrar con el teléfono ya preparado, en la mano, grabando, para captar la experiencia de apretujamiento por las mañanas y tardes. Así también cuando haya pocos usuarios, colocarme a los extremos de los vagones, ya sea de pie o sentado, para sacar fotos. (Tener cuidado para no ser descubierto).
6. En vagón, sacar fotos de los pies de usuarios, para ver movimiento, colocación, puntapiés, etc.
7. Poner atención a las manos y brazos, y elementos que pueden llevar cargando los usuarios.
8. Tomar fotos dentro y fuera de contención de usuarios en pasillos (dosificación de usuarios).
9. Tomar fotos de personas que cargan niños, bolsas, bultos, etc.
10. Registrar algún incidente en los espacios del metro.

4. ÁRBOL TEÓRICO-METODOLÓGICO



5. TRABAJO DE CAMPO: CALENDARIO DE ACTIVIDADES

SEPTIEMBRE

Domingo	Lunes	Martes	Miércoles	Jueves	Viernes	Sábado
	1 Visita a Indios Verdes y Valle Gómez	2 Trabajo en casa	3 Trabajo en casa	4 Trabajo en casa	5 Trabajo en casa	6
7	8 Indios Verdes, 9:00-10:00 am	9 Trabajo en casa	10 Trabajo en casa	11 Valle Gómez, 11:00-13:00 Indios Verdes, 19:00-21:00	12 Valle Gómez, 19:00-20:00	13 Trabajo en casa
14	15 Visita a Biblioteca UAM-I	16 Trabajo en casa	17 Trabajo en casa	18 Trabajo en casa	19 Trabajo en casa	20 Trabajo en casa
21	22 Indios Verdes, 6:30-9:00 Valle Gómez, 18:00-20:00	23 Indios Verdes, 6:30-9:30 Valle Gómez, 18:00-20:00	24 Ciesas a entregar carta para metro	25 Ciesas recogí carta firmada	26 Indios Verdes, 7:00-10:30 Entrega de carta a Metro	27 Indios Verdes, 18:00-20:30
28	29 Indios Verdes, 18:00-20:00	30 Valle Gómez, 6:00-8:00 Indios Verdes, 18:00-20:00				

OCTUBRE

Domingo	Lunes	Martes	Miércoles	Jueves	Viernes	Sábado
			1 Indios Verdes, 18:00-21:00	2 Trabajo en casa	3 Indios Verdes, 17:30-19:30	4 Trabajo en casa
5	6 Indios Verdes, 11:00-13:00	7 Indios Verdes, 12:00-14:00	8 Valle Gómez, 6:00-9:00 Indios Verdes, 11:30-13:30	9 Indios Verdes, 12:30-14:30	10 Recogí Permiso autorizado por Metro Visita a Delicias 67	11 Indios Verdes, 12:30-15:00 Valle Gómez, 18:30-19:30
12 Indios Verdes, 13:00-15:00	13 Visita a Delicias 64	14 Trabajo en casa	15 Visita a Delicias 64	16 Trabajo en casa	17 Redacción de carta para permiso tomar fotos y videos	18 Trabajo en casa
19	20 Entrega de carta en Ciesas para firma	21 Trabajo en casa	22 Trabajo en casa	23 Trabajo en casa	24 Trabajo en casa	25 Trabajo en casa
26	27 Trabajo en casa	28 Indios Verdes, 13:30-16:30	29 Trabajo en casa	30 Seminario Espacio, región, territorio: enfoques, escalas y tiempo (Casa Chata)	31 Ciesas a recoger carta firmada	

NOVIEMBRE

Domingo	Lunes	Martes	Miércoles	Jueves	Viernes	Sábado
						1 Trabajo en casa
2	3 Estaciones secundarias Pantitlán 6:30-9:30	4 Trabajo en casa	5 Seminario Christian Plantin Carta entregada en Metro para permiso Pino Suárez (L1) 19:30	6 Asesoría de tesis en Tokio	7 Seminario Christian Plantin	8 Candelaria (L.1), 12:00-14:00
9	10 Trabajo en casa	11 Trabajo en casa	12 Trabajo en casa	13 Trabajo en casa	14 Garibaldi (L.8)	15 Dirección Buenavista (L. B)
16	17 Trabajo en casa	18 Trabajo en casa	19 Llamada a Metro para ver asunto de permiso Indios Verdes, 15:30-17:00	20 Pino Suárez (L. 1) 21:50	21 Llamada a Metro para ver asunto de permiso	22 Trabajo en casa
23	24 Llamada a Metro para ver asunto de permiso Llamada a Rogelio para pedir ayuda con carta Metro Búsqueda de murales en estaciones	25 Recorrido por estaciones secundarias y Valle Gómez	26 Llamada a Rogelio para ver asunto Metro Indios Verdes, croquis	27 Trabajo en casa	28 Trabajo en casa	29 Trabajo en casa
30						

DICIEMBRE

Domingo	Lunes	Martes	Miércoles	Jueves	Viernes	Sábado
	1 Rogelio me dice que me asignaron una persona para fotos	2 Llamada a Subgerencia de Proyectos Trabajo en casa	3 Visita a Subgerencia de Proyectos para entrevistarme con trabajador Metro Trabajo en casa	4 Estaciones secundarias	5 Trabajo en casa	6 Trabajo en casa
7	8	9 Indios Verdes, croquis	10 Estaciones secundarias	11 Trabajo en casa	12 Trabajo en casa	13 Trabajo en casa
14	15 Trabajo en casa	16 Trabajo en casa	17 Asesoría de tesis Tokio	18 Cieras cartas metro Indios Verdes- Universidad 13:00-16:30	19 Trabajo en casa	20 Trabajo en casa
21	22 Trabajo en casa	23 Indios Verdes, 14:00-16:00	24 Indios Verdes, 18:00-20:00	25 Trabajo en casa	26 Trabajo en casa	27 Trabajo en casa
28	29 Bellas Artes, 14:00-17:00	30 Valle Gómez,	31 Trabajo en casa			

6. CONTEO Y DISTRIBUCIÓN DE HORAS EN ESTACIONES

A) INDIOS VERDES

Consideré tres horarios para la observación: matutino (6:00-10:30), medio-día (11:00-17:00) y vespertino (17:00-21:00)

MATUTINO

Septiembre, 6:00-10:30	
Día	Hora
22	6:30-9:00
23	6:30-9:30
8	9:00-10:00
26	7:00-10:30
*No hay datos para los meses de Octubre y Noviembre	

MEDIODÍA

Octubre, 11:00-17:00	
Día	Hora
6	11:00-13:00
8	11:00-13:30
7	12:00-14:00
9	12:30-14:30
11	12:30-15:00
12	13:00-15:00
28	13:30-16:30
Noviembre	
9	15:30-17:00
Diciembre	
18	13:00-16:30
23	14:00-16:00
*No hay datos para el mes de Septiembre	

VESPERTINO

Septiembre, 17:30-21:00	
29	18:00-20:00
30	18:00-20:00
11	19:00-21:00
17	18:00-19:30
Octubre	
1	18:00-21:00
3	17:30-19:30
Diciembre	
24	18:00-20:00
*No hay datos para el mes de Noviembre	

Tres días en los que no precisé el horario en el que permanecí en la estación: 1 de septiembre, 26 de noviembre y 9 de diciembre. Para los días en que no precisé el tiempo permanecido en la estación, estoy considerando que sería 1.5 horas aproximadamente, no menos.

B) VALLE GÓMEZ

MATUTINO

Septiembre, 6:00-10:30	
Día	Hora
30	6:00-8:00
Octubre	
8	6:00-9:00
*	

MEDIODÍA

Septiembre, 11:00-17:00	
11	11:00-13:00
*No hay datos para los meses de Octubre, Noviembre y Diciembre	

VESPERTINO

Septiembre, 17:30-21:00	
22	18:00-20:00
25	18:00-20:00
12	19:00-20:00
Octubre	
11	18:30-19:30
*No hay datos para los meses de Noviembre y Diciembre	

Tres días en los que no precisé el horario en el que permanecí en la estación: 1 de septiembre, 25 de noviembre y 30 de diciembre.

7. BITÁCORA DE TRÁMITES REALIZADOS EN EL STC

JUEVES 25 DE SEPTIEMBRE

Realizo carta dirigida a la Gerencia de Atención al Usuario, a nombre de la Lic. Gabriela K. Loya Minero, donde solicité permiso para realizar observaciones y notas escritas de las estaciones Indios Verdes Línea 3 y Valle Gómez Línea 5, en sus diferentes espacios (pasillos, taquillas, torniquetes, etc.), en diferentes horarios (6:00, 10:00-14:00, 18:00-20:00 horas), de lunes a domingo. También solicité grabaciones del STC de ambas estaciones.

VIERNES 26 DE SEPTIEMBRE

Acuse de recibido del STC Gerencia de Atención al Usuario y me informaron que el trámite podía tardar hasta 10 días hábiles.

VIERNES 10 DE OCTUBRE

Respuesta con autorización para realizar notas y observaciones en las estaciones, pero para obtener grabaciones se me pidió acudir a Delicias 67, en la Colonia Cuauhtémoc, a la Coordinación Técnica de la Gerencia de Seguridad Institucional, donde según el escrito del STC, se me brindaría la ayuda correspondiente.

SEMANA DEL 13-17 DE OCTUBRE

Acudía a la Coordinación Técnica de la Gerencia de Seguridad Institucional para obtener ayuda sobre las grabaciones del STC, y de allí me enviaron con el Coordinador Técnico Raúl Aguilar Castillo, quien no me atendió porque tenía mucha carga de trabajo. Se me pidió que regresara, así lo hice, pero no lo encontré.

JUEVES 30 DE OCTUBRE

Solicité a la Gerencia de Atención al Usuario otro permiso adicional para tomar fotos y videos cortos de las estaciones Indios Verdes y Valle Gómez, y obtener mapas, croquis o planos con cotas de superficie de las mismas estaciones.

MIÉRCOLES 5 DE NOVIEMBRE

Acusaron de recibido

MIÉRCOLES 19 DE NOVIEMBRE

Llamé a la Gerencia de Atención al Usuario para preguntar por el permiso, se me informó que aún no tenían respuesta.

VIERNES 21 DE NOVIEMBRE

Ya habían pasado 12 días hábiles desde que ingresé la solicitud del permiso y todavía no me daban respuesta positiva o negativa en la Gerencia de Atención al Usuario. Me dijeron que llamara después.

LUNES 24 DE NOVIEMBRE

Llamé de nuevo para preguntar por el permiso, discutí con la secretaria por el retraso de la respuesta, pero no me dieron fecha para tener alguna resolución, me colgó la secretaria en una actitud prepotente cuando pedía hablar con la gerente Gabriela Loya. Más tarde marqué al Secretario del Posgrado de la Maestría en Antropología Social, Rogelio Reyes, para pedirle que interviniera y le llamara al STC para presionar y tener una respuesta pues el tiempo de trabajo de campo estaba por agotarse. Rogelio llamó pero no le contestaron.

MIÉRCOLES 26 DE NOVIEMBRE

Rogelio pudo comunicarse a la Gerencia de Atención al Usuario y le dijeron que todavía no tenían respuesta, que llamara el viernes.

VIERNES 28 DE NOVIEMBRE

Marqué al STC y me dijeron que no tenían la respuesta porque estaban esperando la autorización de otro departamento, que llamara la siguiente semana porque no tenían una fecha estimada de cuando tendrían la respuesta.

LUNES 1 DE DICIEMBRE

Me llamó Rogelio para informarme que los del STC le habían dado unos datos de una persona que me ayudaría con los de los mapas y las fotos, que tenía que acudir a Balderas 55, con el Arq. Miguel Ángel Marrón Huerta.

MIÉRCOLES 3 DE DICIEMBRE

Fui a la Subgerencia de Proyectos para entrevistarme con el Arq. Marrón, pero no lo encontré, sin embargo, me atendió otro funcionario, del que no tengo su nombre, leyó el escrito en el que solicitaba mapas y permiso para tomar fotos y grabaciones. Este señor me comentó que para que me pudieran permitir el uso de mapas, croquis o planos del metro, tenía que solicitarlo al Gerente de Obras y Mantenimiento Ing. Arq. Miguel Arturo Tamayo Lemus. Además, tenía que hacer otra solicitud para que me otorgaran permiso de tomar fotos a los Gerentes de Líneas, en este caso al Ing. José Antonio Torres Ibarra, Gerente de las Líneas 1, 3 y 4, y al Ing. Rafael García Zirate Gerente de las Líneas 2, 5, 6 y B, y llevarlas personalmente a las oficinas de Delicias 67, P.P y Metro Revolución 4to P., respectivamente.

MARTES 16 DE DICIEMBRE

Realicé las cartas y las envié al Secretario del Posgrado para que el Coordinador Académico del Posgrado en Antropología Dr. Gonzalo Saraví las firmara, quien firmó las cartas ese mismo día.

Debido a que el STC tarda 10 días hábiles o más en dar respuesta a la solicitud, ya no entregué las cartas. Por lo que tuve que sacar fotografías sin permiso, fotos robadas, de las que me hice un pequeñísimo acervo.