

ARTIGOS

INTERACCIÓN, CONSTRUCCIÓN DEL ESPACIO SOCIAL Y SEXUALIDAD EN EL METRO DE LA CIUDAD DE MÉXICO

INTERACTION, CONSTRUCTION OF SOCIAL SPACE AND SEXUALITY IN MEXICO CITY'S SUBWAY

ALFREDO NAVA SÁNCHEZ*

*Universidade Federal de São João del-Rei, São João del-Rei, MG, Brasil.

RESUMEN: Este texto es un estudio de las interacciones sociales ocurridas en el Metro de la Ciudad de México. Es el resultado de un trabajo de campo de seis meses y se basa en la perspectiva analítica de la micro-sociología de Erving Goffman y en la geografía social de Guy Di Meo. Propone una observación centrada en el cuerpo y sus gestos como medios de comunicación, así como formas de uso y transformación del espacio. En el caso del Metro de la Ciudad de México, esas expresiones están orientadas por la sexualidad y los roles de género que ella supone. Aunque en principio este medio de transporte es considerado un espacio público, los vínculos que los pasajeros establecen durante sus trayectos lo exhiben como un espacio más complejo, flexible y ambiguo, en donde es posible establecer relaciones tradicionalmente encasilladas en el ejercicio de lo privado.

PALABRAS CLAVE: Interacción social; Comunicación; Espacio; Sexualidad; Transporte urbano.

ABSTRACT: *This paper studies social interactions that occurred in the Metro of Mexico City. It is the result of a six-month fieldwork and it is based on the analytical perspective of Erving Goffman's micro-sociology and Guy Di Meo's social geography. It proposes an observation focused on the body and its gestures as means of communication, as well as forms of use and transformation of space. In the case of Mexico City's subway, these expressions are oriented by sexuality and gender roles. Although the subway is generally perceived as a public space, as per the interactions established by the passengers during their journeys it can be seen as a more complex, flexible and ambiguous space, where it is possible to establish relationships traditionally defined as private.*

KEYWORDS: *Social interaction; Communication; Space; Sexuality; Urban transport.*

INTRODUCCIÓN

Este trabajo estudia interacciones sociales vinculadas con la sexualidad ocurridas en dos de las principales líneas del Metro de la Ciudad de México, según el número de pasajeros que transporta (las líneas 2 y 3). El material que se emplea proviene de un trabajo de campo realizado en estos sitios durante más de seis meses. Es producto de la observación participativa, puesto que no se realizaron entrevistas ni se confrontó directamente a las personas. Intentando mantener una “situación cotidiana”, se buscó pasar desapercibido en los vagones, andenes y pasillos de las estaciones del Metro. Los datos surgieron a partir de la propuesta teórico-metodológica de Erving Goffman, quien entendía la interacción social como una comunicación corporal, en la que las palabras tenían un lugar importante, pero que no podían independizarse de un conjunto de gestos, fijados según marcos sociales establecidos. La mirada se acomodó para intentar identificar y después registrar en un diario de campo esos gestos.

Partiendo de ello, el análisis de este trabajo se centra en las relaciones que se producen alrededor de lo que podría definirse como una motivación sexual, sea de repulsión o de atracción. Sobre las primeras, el estudio subraya el acoso en una extensión amplia del término, desde las palabras en forma de piropo hasta el acercamiento corporal más ofensivo que un pasajero ejerce sobre otro. En el caso contrario, la mirada se pone en las acciones que dos personas realizan para establecer o intentar establecer un acercamiento. Se trata de gestos de seducción en los que existe un ejercicio de coordinación sustentado en la atracción física. Un ejemplo ilustrativo de este tipo de interacciones es lo que se conoce popularmente como “metreo”, que es la reunión de hombres con prácticas homosexuales que ocurre en el último vagón del Metro con el propósito de conocer parejas sexuales. Violencia y seducción –incluso erotismo– recorren los andenes y vagones del medio de transporte público más importante de la Ciudad de México.

Esta distinción se sustenta en la pregunta sobre cuáles son los procesos implicados en este tipo de interacciones, y cuya respuesta contradice la tradicional subordinación de la sexualidad a un ámbito privado. Las interacciones observadas en el Metro de la Ciudad de México la exponen como un asunto público y presente en las formas de convivencia más cotidiana. No solo puede observarse esto entre los pasajeros, sino también en las entidades gubernamentales, que promueven programas que tratan de encauzar las relaciones en espacios públicos según las prácticas sexuales que –asumen implícitamente– rigen en lo privado los roles de género de hombres y mujeres.

En resumen, el objetivo de este trabajo es estudiar las formas de interacción social en el Metro de la Ciudad de México, particularmente las que ocurren durante las horas de mayor afluencia –cuando andenes y vagones están saturados de gente– y que generalmente se identifican con un contenido sexual. No obstante, este no es un estudio específicamente sobre la sexualidad en el Metro, pues no se estudia como fenómeno en sí mismo, sino como una forma de interacción social que también ocurre en el transporte público. Tampoco es un trabajo que pretende indagar el origen de esas interacciones y las medidas adecuadas que deben tomarse para evitar el abuso y la violencia sexual en los vagones del Metro de la Ciudad de México.

Se trata más bien de un estudio de las situaciones que ahí ocurren y de cómo se desarrollan. Su argumento principal es, por un lado, cuestionar las certezas más

generalizadas sobre el funcionamiento de una división estricta entre espacio privado y espacio público, caracterizada por la delimitación de un conjunto de actividades específicas. La pesquisa aquí presentada demuestra que estas fronteras son ambiguas y no necesariamente practicadas por los habitantes de la ciudad. Por lo menos en la de México, la extensión y la duración de los desplazamientos de buena parte de la población ha llevado a incorporar prácticas tradicionalmente concebidas para una dimensión diferente a la del transporte público: dormir, comer, maquillarse, estudiar,...conseguir pareja. ¿Resulta pertinente aún el criterio que divide espacio público y privado según las actividades que los caracterizarían?

Por otro lado, este texto intenta mostrar las repercusiones de un conocimiento social incorporado –literalmente presente en los gestos, emociones y movimientos de las personas. Conocimiento que puede identificarse en la interacción social, marcada por las orientaciones y utilizaciones del espacio, los roles de género y una educación emocional. Es aquí en donde la experiencia y la consciencia de las relaciones personales toma forma y significado. Ratifica o crea nuevas fronteras según lo exija la vivencia práctica del espacio social. (Low, 2003:90) Se sostiene, por tanto, que esta perspectiva analítica puede resultar una ventana oportuna para observar actitudes que se consideran “naturales” o “normales”, libres de cualquier tipo de ejercicio de poder o violencia, –que más simple y cotidiano existe si no viajar en Metro. No obstante una mirada más minuciosa puede distinguir las huellas de la sociedad y sus vínculos con el machismo, la homofobia o el amor romántico. Se trata de una forma de observar que llama la atención sobre algo que siempre estuvo ahí, cubierto de la “insignificancia” de lo simple, de la vida cotidiana.

PERSPECTIVA ANALÍTICA Y METODOLÓGICA

A este planteamiento subyace una perspectiva analítica que se apoya fundamentalmente en los trabajos y conceptos de la microsociología y la geografía cultural. Se ha tomado como punto convergente de estos planteamientos el lugar que tiene el cuerpo como soporte de la comunicación humana. La palabra no es el medio de comunicación exclusivo del ser humano. En las interacciones sociales más básicas y públicas ni siquiera interviene y en este caso son las disposiciones y acciones corporales las que permiten un entendimiento entre las personas. No lo hacen como sustitutos de un lenguaje verbal sino como parte de un sistema de comunicación más amplio en el que deben incluirse otros modos de comunicación –gestos, miradas, mímica o la distancia entre las personas. Rescatando uno de los presupuestos básicos de la microsociología, podría sostenerse que la comunicación es un proceso social permanente, en el que las personas están involucradas por completo. (Joseph, 2000:30)

Este proceso implica un ejercicio corporal en la trasmisión de información y conocimiento. Las tareas más básicas como caminar, comer, bañarse o aún otras como llorar, enamorarse u odiar conllevan un aprendizaje. Se trata de un conocimiento distinto, perdurable en los cuerpos pero igualmente social y contingente. En esta instrucción las palabras sobran, nadie se toma explícitamente la tarea de enseñar a comer o caminar, mucho menos a describir las formas por las que uno debe avergonzarse o entristecerse. La ciencia social ha estudiado esto desde las “técnicas del cuerpo” de Marcel Mauss (2010: 366), pasando por el conocimiento inconsciente en la vida cotidiana de Berger y Luckmann (2003) hasta el “sentido práctico” de

Pierre Bourdieu. (Bourdieu, 2007) Estos estudios han tomado en serio la condición inconsciente y corporal del conocimiento.

Este conocimiento y su comunicación tienen como campo y agente de instrucción las interacciones sociales y sus situaciones. Todo comportamiento personal e interpersonal está sustentado en una serie de códigos –síntesis del conocimiento adquirido a su vez por la socialización– que se transmiten e instruyen sobre las dinámicas sociales, sus significados, sus personajes y sus contextos espaciales. (Winkin, 22: 2008).

En este trabajo se toman como puntos de referencia para el análisis los modos de comunicación no verbales identificados entre los pasajeros del Metro de la Ciudad de México: gestos, miradas y, de manera fundamental, el espacio interpersonal, que Edward T. Hall definió como proxémica. (Hall, 2001) Sin perder de vista el marco espacial en los cuales se desarrollan y que, en una definición constructivista de la geografía, Guy Di Meo dio el nombre de contexto. (Di Meo, 2010)

Di Méo sostiene que la geografía social es el análisis de las relaciones que los seres humanos establecen con el espacio geográfico, en donde el cuerpo constituiría la “interfaz activa” de todo “proceso y sistema espacial”. (Di Meo, 2010) Plantea una visión dialéctica, recursiva y procesual del cuerpo como entidad que es sujeto y objeto al mismo tiempo, y cuyo rasgo esencial es la conciliación de tres formas: subjetiva, social y espacial. Sobre esta última hay que retomar su formulación acerca de que, en tanto que espacio y cuerpo remiten a una co-construcción de la realidad social, puede hablarse, por un lado, de la “espacialización” del cuerpo como de la “corporización” del espacio.

De este planteamiento derivan los contenidos de su definición de contexto, que entiende como las orientaciones que el espacio impone a los desplazamientos del cuerpo. En otras palabras, las maneras en las que el espacio sugiere y orienta las experiencias corporales. Pensando en Merleau-Ponty, quien afirmaba que el cuerpo constituía el punto de referencia de la experiencia del mundo, es a través de éste que el espacio se aprehende y moldea, pero es precisamente por ello que influye igualmente en las formas en las que el cuerpo se adapta y, en ocasiones, intenta superar los contornos y obstáculos que implica. Muy cercana a esta propuesta se encuentra la perspectiva de Michel de Certeau, que propone hablar de las “artes de hacer”: “tácticas populares” por las que un lugar –su sentido y sus reglas, según una imposición desde “arriba”– se transforma en otra cosa. “El orden efectivo de las cosas –dice Michel de Certeau– es justamente lo que las tácticas ‘populares’ aprovechan para sus propios fines, sin ilusiones de que vaya a cambiar de pronto.” (Certeau, 2000:33)

En síntesis, las configuraciones socioculturales del espacio conllevan ciertas adaptaciones –que no determinaciones– corporales. Di Méo ilustra esta correlación con trabajos que han indagado en el tema urbano del andar y la calle. A partir de ellos concluye: “La configuración, el contenido, la atmósfera y la forma de las calles instauran un marco de acción para los ciudadanos. En un compromiso del cuerpo con el espacio, sugiere trayectos y establece límites a sus caminos. Este marco o (mejor) contexto de los lugares instaura una suerte de libertad vigilada de los cuerpos y las vivencias individuales.” (Di Méo, 2010:75).

En su planteamiento analítico, Guy Di Meo se encuentra muy cercano a los planteamientos de Erving Goffman, quien entendía las interacciones sociales como vínculos originados a partir de presupuestos sobre el comportamiento de las personas en determinados espacios y situaciones. Esos presupuestos pueden definirse como

conocimientos incorporados, actualizados en la interacción y no necesariamente conscientes, que indican las formas de comportamiento y su expresión de acuerdo a una serie de condiciones impuestas por el medio en el que se desarrollan. Esos conocimientos conforman las interacciones, así como un campo, más o menos acotado, de comportamientos posibles.

Goffman los describía como un tipo de *savoir-faire* que permitiría, siguiendo los esquemas de cada sociedad y cultura, reproducir las condiciones elementales de convivencia social. Según las circunstancias, cada miembro de la sociedad entiende el papel que debe desempeñar, por lo que existe un esfuerzo en la interacción por adecuarse a esas expectativas compartidas. Goffman llama a esto *face-work*, y al esfuerzo de las personas por desempeñar adecuadamente las expectativas propias y las que esperan los demás: *face-saving*. Con esto refiere los comportamientos por los que busca cumplirse con las reglas de interacción social establecidas, y evitar con ello las consecuencias que implica infringirlas, que se traducen en una serie de sentimientos “negativos”, particularmente vergüenza e inseguridad. (Goffman, 1982: 5-11) Desde una antropología de las emociones podría argumentarse que los comportamientos no pueden separarse de las emociones, igualmente, adecuadas a cada situación. Existe una prescripción de las emociones socialmente aceptadas, paralela a la de los comportamientos, particularmente en el entendido de que ambos son expresiones de un conocimiento corporal compartido. (Calderón, 2012)

A propósito del uso del concepto de rol en el análisis social, Erving Goffman afirmaba que los primeros científicos sociales que emplearon metódicamente esta herramienta analítica pasaron por alto la distinción entre el carácter normativo de los roles y su cualidad performativa. Según Goffman, se acostumbraba emplear el término para referir respuestas típicas de las personas ante situaciones particulares. En términos de un análisis “micro”, la contribución de Goffman fue distinguir entre este carácter típico del rol social y uno performativo, centrado específicamente en las acciones de un individuo en situaciones determinadas. La diferencia fundamental está en separar lo que pertenece a los presupuestos de un rol –actitudes, protocolos, formas de pensar– y aquello que en la práctica hacen las personas. (Goffman, 2013: 92-94) Para la investigación social, siguiendo al sociólogo canadiense, no bastaría con asumir los presupuestos que identificarían *a priori* un rol social, por ejemplo, un médico a partir de lo que socialmente *se dice* que es un médico. Para saber *que es* un médico es indispensable saber *qué hace*. De esta forma, para entender las formas que cobra la acción en los distintos roles sociales, resulta esencial el escenario. En otro lugar, Goffman desarrolló con mayor detalle el tema de los espacios en la expresión de roles sociales. (2006) En nuestro caso, es importante la valoración del contexto –en el sentido espacial expuesto– y sus constricciones corporales para distinguir lo que tiene que ver con el rol típico de los pasajeros y lo que en la práctica hacen las personas en el Metro.

Vinculando perspectivas antropológicas, sociológicas y geográficas, estudios contemporáneos han incorporado, explícita o implícitamente, el lenguaje del análisis situacional de Goffman. Buscando entender la práctica social en el cruce de diversas dimensiones de análisis –espacial, emocional, de género, político, entre otras–, se ha puesto foco en la vida cotidiana como horizonte de estudio que permite la confrontación de las perspectivas teóricas con el flujo constante de las relaciones sociales. Para algunos autores, ese movimiento permanente y su contingencia,

representaría el lado inverso de las abstracciones unívocas y un marco de trabajo analítico que posibilita una postura reflexiva. (Van Loon, 2002:93) En este cruce entre movimiento y marcos de actuación –dos elementos esenciales de la propuesta teórica de Goffman–, el vocabulario contemporáneo que mixtura espacio, cuerpo y cultura propone entender ese espacio como una dimensión relacional en el que puede identificarse la convergencia de comunicaciones, la materialidad de las prácticas y la experiencia incorporada. (Van Loon, 2002:90; Low, 2003:10) Se habla, en consecuencia, del espacio incorporado (*embodied space*) o de la “espacialización” del cuerpo, según actividades cotidianas que acontecen en el flujo y movimiento propio de la vida diaria, pero en el que es posible identificar “contextos de acción”, marcos de actuación en los que la práctica se apropia y transforma el espacio en territorio. (Low, 2003; Di Meo, 2012).

Apoyándose en ello, y particularmente en el carácter reflexivo de la propuesta, se realizó la investigación etnográfica en recorridos habituales que llevaban al trabajo o a la escuela durante el último semestre de 2016. Intentando observar de otra forma, desplazamientos de entre 30 y 45 minutos permitieron reconocer actitudes nunca antes identificadas entre los pasajeros, sobre todo de los viajeros en el último vagón del Metro, en su mayoría hombres. Reconocer uno de los “rituales” que sucedían ahí, donde con una explícita intención erótica hombres intentaban encontrar a otros hombres, inauguró una mirada diferente de los compañeros de viaje. Ahí, en términos prácticos, se inició el trabajo de campo, aunque ya con una intención franca de investigación, se inició poco después y duró poco más de seis meses. Se realizó básicamente durante las mañanas y las tardes, en los horarios “pico” de las líneas 1, 2 y 3 del Metro de la Ciudad de México, entre las 7 y las 9 horas, y entre las 18 y 21 horas. Las visitas se realizaron sobre todo en los días laborales con más afluencia, de lunes a viernes, aunque algunas pesquisas ocurrieron también durante los fines de semana. En consonancia con los acercamientos metodológicos de la sociología o la antropología, la herramienta primordial de recolección del material de estudio fue la observación participante, pero en un tono radical. Tratando de pasar desapercibido y ser solo un pasajero, únicamente se observó. Evidentemente, la mirada se sostenía a partir de la perspectiva construida por los elementos teóricos arriba referidos. Se trataba de observar lo mismo de todos los viajes anteriores, pero quitándole la máscara de lo “insignificante”, de las simplezas propias de las actividades necesarias de la vida cotidiana.

EL HORIZONTE

En los últimos años el Sistema de Transporte Colectivo –nombre oficial del Metro en la Ciudad de México– se ha convertido en un tema de constante discusión pública por varios motivos. Uno de los que mayor atención ha recibido por parte del gobierno de la Ciudad es el del abuso sexual. En la última década el gobierno ha implementado una serie de medidas para evitar la violencia sexual en este contexto, particularmente de hombres hacia mujeres. En 2008 creó el programa *Viajemos Seguras en el Transporte Público de la Ciudad de México*, cuyos objetivos eran prevenir, atender y sancionar la violencia sexual en contra de las mujeres que viajaban en el transporte público y concesionado de la Ciudad de México. (Inmujeres, 2018) Para alcanzarlos el gobierno capitalino tomó básicamente dos acciones, separar a hombres y mujeres

en el transporte y perseguir judicialmente las agresiones. Hoy en día estas medidas se mantienen y el Metro y Metrobus tienen vagones destinados exclusivamente para mujeres, niños y ancianos, mientras que en diversas rutas de autobuses existen vehículos para uso particular de las mujeres. En las estaciones del Metro con mayor afluencia se han instalado módulos de “atención y denuncia”, Ministerios Públicos en donde las mujeres pueden denunciar acosos o agresiones sexuales y recibir ayuda psicológica.

A pesar de todo esto, las autoridades aceptan que estas medidas no han logrado disminuir las denuncias por violencia sexual en el transporte. En una entrevista para un semanario nacional, la directora del organismo encargado del programa *Viajemos Seguras* mencionó que en 2012 habían aumentado en relación con las del año anterior. En 2010 la Procuraduría del Distrito Federal registró 160 denuncias y en 2011, 132. Pero este decremento no perduró, al año siguiente las denuncias aumentaron a 182. (Proceso en línea, 2013) Sin entrar en explicaciones sobre este aumento notable, y aceptando que las cifras serían distintas si se tomara en cuenta las agresiones no denunciadas, la funcionaria dedicó el resto de la entrevista a mostrar los avances del programa. Su consideración sobre esos “avances” resulta importante para entender lo que significa para la autoridad este problema. Para el gobierno de la Ciudad éste se circunscribe a los alcances de la atención y protección de las víctimas. En la práctica, el gobierno asume que difícilmente pueden evitarse las relaciones violentas y, por tanto, se concentra en prevenir y atender sus consecuencias.

Pero el problema y el tipo de medidas que se plantean para resolverlo no son particulares de la Ciudad de México. En Tokio el tema del abuso sexual en el transporte público se discute desde hace casi un siglo. De hecho fue ahí en donde por primera vez se implementaron los vagones exclusivos para mujeres. En Nueva York se ha convertido en un tema de actualidad política, toda vez que el ahora alcalde de la ciudad, Bill de Blasio, incluyó entre sus compromisos de campaña con las mujeres, alentar programas de información para prevenir las agresiones sexuales en las calles, así como realizar las gestiones necesarias para definir lo que popularmente se conoce como *subway grindig* como un delito que se castigue con cárcel. En los mismos Estados Unidos, la organización *Stop street harassment* (<http://www.stopstreetharassment.org>) tiene como tarea informar y combatir la violencia sexual en los espacios públicos. Su consigna es denunciar que no existen bromas o jugueteos inofensivos en los espacios callejeros, y que por el contrario representan una expresión cotidiana de la desigualdad de género. Definen este tipo de expresiones como una violación a los derechos humanos. De esto derivan sus dos principales acciones: documentar e instrumentar estrategias para detener el abuso y la violencia sexual ocurridos en la vía pública, particularmente en contra de las mujeres.

La mayoría de los gobiernos coinciden en tratar el problema de las agresiones sexuales en la vía pública, y de manera particular en el transporte, con la separación de hombres y mujeres. Pero la segregación es sobre todo una acción preventiva que confirma la imposibilidad de una convivencia exenta de violencia entre hombres y mujeres. Con ello la autoridad reproduce el presupuesto de que los hombres son incontinentes sexuales por “naturaleza” y que suelen ser violentos con las mujeres al tratar de satisfacer sus deseos. Las mujeres, por su parte, son débiles y víctimas potenciales de aquellos. Ante esta certeza evidente para la autoridad, parece no existir la posibilidad de una convivencia armónica entre ambos, por lo que la separación

resulta la única opción viable para resolver un problema cuyo origen está en la “naturaleza”. (Lamas, 2002) En tiempos de una lucha por la equidad de género y de un activismo feminista que ha logrado que algunas de sus demandas sean incluidas en la agenda de los gobiernos, paradójicamente éstos las transforman en políticas públicas que reproducen la hegemonía patriarcal y los prejuicios que aquellos movimientos cuestionan.

No obstante, desde otra perspectiva, puede afirmarse que las relaciones en espacios públicos de hombres y mujeres pueden rebasar los contornos de ese esencialismo y expresar una flexibilidad y diversidad evidentes, particularmente en situaciones marcadas por la seducción y la atracción física. Bajo estos impulsos, algunas personas que utilizan el Metro de la Ciudad de México no solo se relacionan mediante la violencia. Las aglomeraciones en hora punta no significan una condición propicia únicamente para acosos y agresiones, es también una situación favorable para interacciones orientadas también por el deseo sexual de manera consensuada. Un ejemplo son las prácticas seductoras o eróticas¹ que se establecen entre pasajeros. Los marcos que orientan estas interacciones permiten un contacto momentáneo, efímero, que pocas veces rebasa los límites de un intercambio de gestos y miradas.

Contrario al tema de la violencia, este otro apenas se trata públicamente. Suele ser lugar común en películas y anécdotas en notas de prensa. A finales del año 2013, diferentes diarios en Europa y América dieron espacio al proyecto del Metro de Praga que destinaba vagones “exclusivos para solteros” que sirvieran de espacio para buscar pareja. Dotándolo de un sentido más cotidiano y menos utilitario, como podría pensarse de un medio de transporte, la administración del transporte praguense – según la nota de prensa– buscaba incentivar entre los jóvenes el uso del transporte público. (El Universal, 2013a)

Una expresión cercana a ésta, mucho más elaborada por sus espacios y “códigos” de relación, es el “metreo”. (Elizalde, 2010) Parte de la población capitalina mexicana identifica con este nombre a un conjunto de prácticas ocurridas en el último vagón del tren en donde hombres con prácticas homosexuales, prácticamente en silencio y privilegiando una serie de gestos (Langerita, 2013), delimitan un espacio exclusivo para el flirteo. Según algunos pasajeros estas prácticas se realizan desde hace algunos cuantos años en las líneas más transitadas del Metro. Un ejemplo del grado de repercusión que el tema alcanzó en la vida cotidiana del Metro fueron los cierres nocturnos de vagones por el gobierno de la Ciudad en 2011. El gobierno negó que los cierres tuvieran un vínculo directo con el “metreo”. Una nota de prensa expresaba: “El Director de Medios del STC Metro, Francisco de Souza, negó que la decisión sea con el fin de evitar los actos sexuales que, presuntamente, llevaban a cabo algunas parejas de hombres con mujeres, pero *sobre todo de hombres con hombres*, dentro de estos vagones.” (Espinosa, 2011) Por el contrario, aseguraba que los cierres se debían a que la escasa presencia de pasajeros después de las 23 horas podía propiciar asaltos u otro tipo de delitos. La medida duró solo algunos cuantos meses. El “metreo” era más que una anécdota curiosa o parte del folklore del transporte de la capital mexicana. “Metrear” es un neologismo extendido entre la comunidad gay que pretende describir una manera particular de “ligar”, de hallar una aventura sexual, y no necesariamente una relación duradera ni seria.

Por otra parte, hablar del “metreo” y de otras tantas formas eróticas de vincularse en el espacio público involucra un cuestionamiento a la moral y a las reglas culturales sobre el ejercicio “adecuado” de la sexualidad. Una de esas reglas, tal vez

¹ Se utiliza la palabra en su acepción de adjetivo que califica a una acción como relativa “al amor sensual” o que “excita el apetito sexual”. Diccionario de la Real Academia de la Lengua Española.

la más importante, es que la sexualidad es un asunto rigurosamente privado y entre conocidos. El coqueteo o las relaciones sexuales explícitas en vagones y en andenes del Metro rompen el sentido común sobre la sexualidad, pero también ilustran la diversidad de expresiones que ésta puede cobrar en situaciones particulares, en donde se originan espacios y prácticas “excepcionales” o simplemente permiten rebasar las fronteras impuestas social y culturalmente al cuerpo y a las maneras en las que puede satisfacerse el deseo sexual. Cuando se trastocan esos límites las reglas se transforman, los contextos cambian.

EL METRO DE LA CIUDAD DE MÉXICO



Mapa de la Red de Sistema Colectivo, Metro de la Ciudad de México
(Metro 2018: Mapa de la Red de Sistema)

Por la distancia que abarca y los puntos que conecta –tanto al interior como al exterior de la Ciudad–, pero sobre todo por el número de personas que traslada, el Metro es el principal medio de transporte público de la capital de México. Según su administración, durante los meses de julio a septiembre de 2013 la afluencia total en sus doce líneas fue de 430,282,311. (Metro, 2018) En un desglose línea por línea, las tres primeras cubren casi la mitad de dicha afluencia.

Las líneas uno, dos y tres son las más antiguas y las más largas de la red. Su construcción se llevó a cabo entre los años 1967 y 1972, periodo de la primera etapa de seis en las que se divide la edificación del Metro de la capital. (Metro, 2018).² Sus rutas alcanzan los cuatro puntos cardinales de la Ciudad, conectando sitios que

² La segunda etapa va de los años 1977 a 1982, la tercera de 1983 a 1985, la cuarta de 1985 a 1987, la quinta de 1988 a 1994 y la sexta de 1994 a 2000.

en su momento representaron los límites de la misma. Siguiendo un fundamento cuantitativo, pero también desde uno cualitativo, si se consideran los estratos sociales que componen las cifras, estas rutas se han convertido en el núcleo interior de movilidad de personas más importante de la capital mexicana y área conurbana.

Un número importante de ciudadanos –no sólo de niveles sociales altos– tienen en el automóvil su principal forma de movilidad, sin embargo, es posible identificar en los andenes de las líneas uno, dos y tres un gradiente social que representa la mayoría de la población capitalina. Algo que también puede identificarse si se toman en cuenta esas mismas clasificaciones pero considerando la escala social de los lugares que relacionan. Al final se encontraría que, además de conjuntar la mayor afluencia de pasajeros del sistema de transporte, éstas concentran, de manera representativa, casi la totalidad de perfiles sociales identificables en la Ciudad de México. Tal representatividad permite tener una muestra confiable de las formas de interacción social de la población capitalina, particularmente en las situaciones cara a cara, condicionadas por la disposición de los tiempos y los espacios del Metro.

EL CONTEXTO: SUS REGLAS Y SUS DINÁMICAS

Según se ha definido más arriba, el contexto del Metro de la Ciudad de México se presenta en una serie de características que identifican a casi todas las estaciones que lo componen. No hay duda de la intención de tal uniformidad en términos de los espacios por los que la arquitectura de esas estaciones “encaminan” al pasajero. (Van Loon, 2002: 92) Pero en esto habría que detenerse, porque algo que escapó a los que originalmente pensaron y construyeron estos espacios fue los cientos de puestos ambulantes, de venta de comida o de múltiples mercancías que intervienen ostensiblemente en la caracterización espacial del Metro y que encauzan igualmente las maneras en las que los pasajeros lo experimentan. Esto resulta más evidente en las estaciones terminales y en las de transbordo con mayor número de afluencia.

En la estación Universidad de la línea tres es casi imposible evitar los puestos de periódicos, comida, regalos, papelería, discos compactos y ropa que preceden a las taquillas y los andenes. Con los “obstáculos” de esta estación pasa lo mismo que con los de las otras, en la práctica son una extensión de los pasillos del Metro, pero con la particularidad de que aquí se privilegia la exposición de las mercancías en detrimento de la circulación de personas. El pasajero es un comprador o comensal en potencia debido a la disposición de los puestos ambulantes que se ofrecen como destinos posibles.

El tiempo, por otra parte, se integra al contexto en tanto origina una serie de condiciones espaciales precisas. A primera vista, esto parecería romper con las consideraciones del espacio arriba mencionadas, no obstante, el ordenamiento social del tiempo influye notablemente en los usos del espacio. Por ejemplo, los horarios laborales llevan a las personas a una configuración determinada de éste. En el caso del Metro de la Ciudad México esto es notable en las líneas de mayor afluencia. En la línea tres, dirección Indios Verdes – Universidad, durante los días laborales, entre las siete y las nueve de la mañana, si uno aborda el Metro en una estación posterior a la terminal es imposible encontrar los vagones vacíos. Después de la estación “Centro Médico la afluencia es menor pero no lo suficiente para encontrar un asiento disponible. Los usuarios cotidianos lo saben y asumen los apretujones y las dificultades para entrar y salir del vagón.

A su regreso la situación no cambia mucho. Desde las cinco de la tarde hasta las nueve de la noche, en dirección Universidad – Indios Verdes, ingresar a los vagones significa una espera de varios minutos en la terminal. Para estas personas la vivencia del espacio es muy distinta comparada con la que tienen los que viajan en otros horarios. El viaje es diferente porque la disposición espacial que se ofrece implica estrategias específicas para realizar el viaje, y tal disposición está relacionada sustancialmente con la organización del tiempo laboral en la Ciudad.

A éste responden los tres horarios del Metro de la Ciudad de México, que se distinguen entre sí por las horas de apertura, puesto que la de cierre es siempre a las doce la noche. En días laborales se abre a las cinco de la mañana, los sábados a las seis y los domingos y días festivos a las siete. Como en muchas otras ciudades, en el Metro de la Ciudad México existen horas “pico”, momentos en los que la afluencia en las estaciones llega al máximo. En gran parte de las líneas éstos ocurren entre las 6.30 y las 10.30 de la mañana, aunque, según una nota de prensa de 2012, en algunas líneas como la dos apenas se percibe la diferencia entre las hora pico y las de menor afluencia. En una entrevista, el entonces director del Metro mencionaba que en esa línea las “hora pico” prácticamente habían desaparecido, ya que la demanda del servicio superaba el “millón de viajes”, algo parecido a lo que sucedía en la línea uno y tres.

Finalmente, el contexto espacial de los andenes puede ser definido como una línea paralela al tren, un corredor diseñado para facilitar la entrada y salida de los pasajeros. En la mayoría de las estaciones los pasillos que dan entrada a los andenes se encuentran en el centro para distribuir a los pasajeros a lo largo del convoy, aunque existen casos en donde, obedeciendo a las condiciones de construcción de la superficie, este modelo se modificó. Eso ocurrió en la estación Viveros de la línea tres, en donde las entradas y salidas se encuentran en los extremos de los andenes. En algunos casos los pasillos se sitúan a la par de los andenes para evitar su saturación, idealmente uno serviría de entrada y otro de salida, pero difícilmente sucede pues la gente suele ignorar este orden.

Según los horarios, la administración del Metro ha optado por modificar el contexto –la organización espacial– de los andenes. De nuevo, podemos comprobar de qué forma la periodización social del trabajo influye en la vivencia de los espacios públicos, aunque esta vez ocurre como un recurso de la autoridad para mantener un orden determinado. En las estaciones de mayor afluencia, durante las horas punta, policías conducen la entrada y salida de los pasajeros, modificando por completo el orden “normal” de los espacios. Por las mañanas, en la terminal Indios Verdes de la línea tres la transformación es evidente. En dirección a Universidad, desde la calle se destina un pasillo exclusivo para entrar y uno para salir, además de dividir el de la entrada en un paso para mujeres y otro para hombres. Los recorridos cotidianos de entradas y salidas se transforman para mantener este esquema hasta los andenes. Si así lo deciden, hombres y mujeres no tendrían que encontrarse durante su viaje.

Por último, la disposición espacial de los vagones del Metro de la Ciudad de México varía de una línea a otra. Los de la línea dos son prácticamente nuevos, tienen un pasillo que permite atravesar todos los vagones sin salir de ellos. Los asientos se encuentran a los costados, debajo de las ventanas, de manera que los que viajan sentados miran directamente a sus compañeros de viaje. En el resto de las líneas la disposición espacial se caracteriza también por un corredor central, pero flanqueado por un acomodo muy distinto de los asientos. Un vagón tiene al principio y al final

un asiento a los acostados, y después de las puertas se acomodan cuatro “juegos” de tres asientos. Cada uno de ellos tiene dos asientos contiguos y uno en frente. Dos personas pueden acomodarse juntas sin tener que mirar directamente a otra, cuya orientación estará dirigida al que viaja en el mismo lugar pero en el otro extremo. No obstante, si esta tercera persona no es un desconocido puede compartir fácilmente con las otras una charla. Un par de los asientos contiguos mira hacia atrás y otro al frente. Generalmente, los asientos individuales están reservados para mujeres embarazadas, adultos mayores y discapacitados. La experiencia espacial en estos vagones es diferente a los que tienen los asientos en los extremos, en los que, a pesar de la contigüidad de las personas y la orientación hacia los pasajeros de enfrente, resulta más difícil establecer algún tipo de contacto, visual o corporal. La amplitud del pasillo central y la barrera social que implica observar explícitamente al de a lado entorpecen el contacto de las personas. Lo que no ocurre en los vagones de las otras líneas, en donde la disposición de los asientos privilegia el contacto, por lo menos visual, entre los que van sentados, permitiéndoles al mismo tiempo observar más fácilmente a los que entran y van parados. En los vagones de estas líneas las aglomeraciones son más constantes y es donde generalmente se practica el “metreo”.



Vagones comunes en la mayoría de las líneas (Cuarto oscuro, agencia de fotografía)



Vagones nuevos (Metro, 2018)

LAS FRONTERAS

El Metro de la Ciudad de México es el del *lugar* de los pasajeros. Todo está diseñado para orientar y conducirlos pues tal es el rol típico que supone los límites físicos del espacio de un medio de transporte. En el Metro el camino que va de la calle a los andenes puede ser un ejercicio arduo, pues no se trata, como se mencionó antes, de seguir solo las orientaciones que el contexto de la arquitectura de las estaciones impone, es igualmente necesario integrar el ambulante, las deficiencias propias de las instalaciones y un número nunca determinado de contingencias. Hasta aquí los movimientos requeridos para abordar los vagones son generalizados. La gente procede de la misma forma.

Pero la situación es diferente dentro del vagón, aquí las formas de expresarse, de *usar* el espacio y convertirlo en *territorio* son otras, e involucran una distinción de los pasajeros. En el abordaje y “acomodo” los comportamientos responden a estrategias encaminadas a mantener la distancia “prudente” con el extraño. (Hall, 2001) Podría hablarse de comunicaciones corporales mediante las que de hecho se construye una distancia y, por tanto, un espacio culturalmente prescrito para estas situaciones.³ A primera vista esto refiere el proceder general de todos los pasajeros en el vagón, pero en el detalle existen ejercicios corporales que resultan pertinentes solo para mujeres y otros solo para hombres. Esto particularmente en las horas pico, cuando hay gran cantidad de gente y los vagones van atestados.

Los gestos generalizados pertenecen al conjunto de esquemas dispuestos para las situaciones en donde la interacción se rige según el desconocimiento mutuo de las personas, adecuado en un ámbito público urbano, en donde el anonimato estructura las relaciones sociales inmediatas.⁴ Expresiones gestuales similares pueden identificarse, por ejemplo, en elevadores, en otros transportes, en los pasillos de teatros y cines, en salas de espera y en muchas otras situaciones que exigen mantener las expectativas espaciales en la convivencia con extraños.

3 “A la pregunta que ¿qué es un extraño? puede responderse, no es una persona sino una forma social, una *forma de ser con otros*. En este caso, extraño no es un estado sino un acontecimiento en el que interviene las personas y las pautas interpretativas instaladas en el cuerpo.” (Sabido, 2012: 177)

4 “La forma *extraño* es una relación social que encuadra a las personas bajo esta *condición*. En este sentido, el extraño es una construcción en la medida en que con ello se enfatiza que es algo arbitrario, pues no está contenido en ninguna realidad sino más bien depende de posiciones que lo constituyen como tal.” (Sabido, 2012: 179) Por su parte, Georg Simmel, de una forma muy similar, vincula la figura del extranjero con la vida en las grandes urbes. (Simmel, 2014:653-673)

Una imagen que sintetiza este comportamiento puede hallarse por las mañanas en la estación Indios Verdes de la línea tres, dirección Universidad. Durante estas horas la estación está llena y el orden en la entrada – organizado por personal policiaco– distingue hombres y mujeres. A excepción de los tres primeros vagones, los restantes van ocupados en su mayoría por hombres. Los andenes permanecen llenos por varias horas y los pasajeros tratan de *ganar un espacio* en donde, *calculan*, pueden “quedar” las entradas del convoy cuando se detenga por completo en la estación. La prisa es por ganar un asiento y, cuando el objetivo no se alcanza, por encontrar un lugar “adecuado”, generalmente cerca de las puertas. Es común observar en los vagones de todas las líneas que mientras alrededor de las puertas hay aglomeraciones, en los pasillos queda espacio libre. En la mayoría de casos, la gente planea su viaje considerando el momento en que abandonará el vagón, incluso si eso ocurrirá varias estaciones adelante.

Una vez dentro, y durante el viaje, las prescripciones socioculturales advierten mantener la distancia con la persona desconocida, lo que ocurre efectivamente entre la aglomeración y los apretones según diversas estrategias que intentan cumplir con las expectativas de las interacciones públicas. Las expresiones corporales son muy precisas en estas situaciones. Las primeras comunican a los demás la fatalidad del contacto físico y la convicción de que a pesar de ello se respeta la individualidad del acompañante imprevisto. Con la intención de mostrar que no se quiere tocar al compañero de viaje, los brazos y las manos se tratan de exhibir, en las varias formas de sostenerse o sujetar algún objeto. Manos y brazos son importantes en la comunicación social, pues en el Metro una mano escondida puede perpetrar un robo o un roce no permitido.

Por otra parte, para las personas que ocupan los asientos, lo más recurrente es el ensimismamiento que permite sus lugares, lo que no significa evadirse completamente del entorno. (Aguilar 2013: 98) En la interacción social nunca se está solo, aun y cuando se intente hacerlo. (Goffman citado en Joseph 2000: 47) Por el contrario, se trata de un ejercicio que considera de manera particular la obligación de “aparentar” no preocuparse por lo que ocurre alrededor, y que en el dormir o internarse en la pantalla de un celular encuentra la mejor forma de cumplirla.

El reto es para aquellos que van parados y aglomerados en los pasillos y las salidas del vagón. Para los primeros, lo más sencillo es recargarse completamente sobre el pasamanos y mirar por las ventanas o perder la vista en las actividades de los que van sentados. Para los otros, lo más recurrente es ofrecer la espalda o acomodarse de tal manera que el pecho no coincida con el de los pasajeros más inmediatos. Pero cuando esto no es posible, porque simplemente la aglomeración no lo permite, la expresión más efectiva para producir la distancia es la mirada⁵. El tema merecería un espacio más amplio sobre las formas en las que la interacción social permite construir distancia o “tocar”.

Después de Indios Verdes, el recorrido del Metro en las siguientes tres estaciones es exterior, se realiza en paralelo con la avenida Insurgentes, una de las más importantes de la Ciudad. Los pasajeros, apretados en las entradas y en los pasillos, mantienen la proxémia buscando las ventanas para distanciarse de la persona más cercana, a veces tanto que en ocasiones resulta bastante complicado mover la mirada sin caer en la del compañero de viaje. En una ocasión pude ser testigo de una situación similar.

El tren había dejado la terminal y se encontraba repleto, de hecho, la capacidad de movimiento de los pasajeros era prácticamente nula. Un hombre de alrededor de

5 “El hombre es un ser de locomoción al que los encuentros y las experiencias de copresencia transforman en un enorme ojo. La ciudad instauro el privilegio sociológico de la vista (lo que se hace) sobre el oído (lo que se cuenta), pero al conjugar la diversidad y lo accesible, la ciudad afecta lo visible con un coeficiente de indeterminación y de alarma.” (Joseph 2000: 21)

sesenta años había quedado de frente a otro más joven, sus rostros se encontraban fácilmente pues eran casi de la misma altura. El más viejo buscó de inmediato la ventana detrás del rostro del otro, pero cuando el convoy ingresó al túnel sus estrategias para *evitar el contacto* y no importunar a su compañero de viaje variaron entre observar la oscuridad que ahora aparecía en la ventana, los ventiladores del techo del vagón y los anuncios arriba de la puerta. Por fin, en la estación Hidalgo, encontró el momento adecuado para moverse y romper con la situación. La mirada es el medio predominante para construir espacio y mantener la distancia. Sus expresiones pueden ser muy variadas, no obstante, permanece el criterio esencial de las reglas implícitas de interacción social: no encontrar la mirada del otro y, menos todavía, mantenerla.

En un repaso general de las interacciones en el Metro puede comprobarse el predominio de los ejercicios corporales que sostienen los principios culturales de la interacción en sí misma, de aquello que hace posible un “orden público” en la convivencia entre desconocidos. (Joseph 2000: 104) Se trata de un cuidado de sí mismo, pero sobre todo del otro en situaciones en donde tal orden parece ponerse en riesgo. A partir de los ejercicios corporales empleados en las relaciones personales, se cuida por tanto de un conjunto de fronteras que dan integridad a la comunidad social. En ello se incluyen comunicaciones corporales según esquemas distribuidos por roles de género. Nuevamente, se trata de disposiciones culturalmente establecidas sobre la interacción social pública, pero con énfasis en lo que corresponde a hombres y mujeres para mantener la lógica de ésta. Muestra que en el Metro la categoría pasajero se disuelve de inmediato, pues si existiera un rol genérico como ese, bastarían también ejercicios genéricos para conservar el orden público.

EL GÉNERO Y LA SEXUALIDAD

En el día a día, y de manera particular en las horas de más afluencia, el contexto y los roles performativos tienen un carácter que se ajusta típicamente a los de género. En este sentido conviene regresar a los ejemplos antes mencionados sobre las estaciones en donde el espacio se transforma para dividirlo entre el que concierne a hombres y el que corresponde a mujeres, lo que implica dejar de lado una identificación del pasajero en general. Estas particularidades se asumen por todos los participantes del viaje en Metro, según las circunstancias, implícita e explícitamente, pero siempre ajustándose a consideraciones sobre los roles de género y los rasgos que los caracterizan, incluidos los del comportamiento sexual. Éstos son tangibles por un conjunto de expresiones corporales, de gestos, miradas, modos de caminar y estar, que en términos de valores distinguen dos tipos de personas. Por un lado las pasivas, débiles, vulnerables, por otro, las activas, fuertes y agresivas. El primero corresponde a las mujeres y el segundo a los hombres. Pero esto no significa que tales expresiones remitan obligatoriamente a las relaciones de género en todas las situaciones posibles.

En otras, por ejemplo las que ocurren en espacios laborales cerrados y considerados privados, dichos roles adoptan otras expresiones, según se enfrentan a una situación espacial con orientaciones distintas y a una serie de relaciones personales también diferentes. Aquí no se habla de personas desconocidas, y un conjunto de jerarquías marcan de manera importante las expresiones corporales propias de la interacción. Los gestos de dos compañeros de trabajo –hombre y mujer– no son los de dos

extraños en un vagón de Metro. En un contexto similar, tampoco lo son la de un subordinado con su jefe. Un mismo tipo de expresión corporal puede corresponder a distintos roles. Los movimientos de un padre para vigilar y proteger a su hijo en un centro comercial, por ejemplo, estarían muy cercanos a los identificados en el Metro cuando uno hombre intenta proteger a su novia de otros hombres. No obstante, ese gesto no tiene necesariamente relación con los roles de género, aunque sí con las representaciones sociales que se tienen de las clasificaciones etarias. Un adulto será más fuerte y autónomo que un niño, considerado débil y con pocas armas para cuidar de sí mismo.

Regresando al Metro, en el día a día, aquí hay sobre todo *hombres y mujeres*, pues prevalecen situaciones relativas a ámbitos de la sexualidad y sus expresiones socialmente autorizadas o censuradas –ya sea por la moral, las reglas de “urbanidad” o los derechos de las personas a la intimidad. Volvemos al tema de las fronteras, pero esta vez no únicamente referidas al respeto de la individualidad, sino también al respeto de los espacios destinados socialmente para el ejercicio de la sexualidad. Esto expresa a la perfección el concepto de lo urbano que defiende Manuel Delgado, para quien la característica esencial de la urbanidad como forma de vida sería la inestabilidad, pues se compone particularmente de “disoluciones y simultaneidades, de negociaciones minimalistas y frías, de vínculos débiles y precarios conectados entre sí hasta el infinito, pero en los que los cortocircuitos no dejan de ser frecuentes.” (Delgado 1999: 26) La única certidumbre sería la de ciertos ejes que orientan la práctica cotidiana, pero que “raras veces son instituciones estables, sino una pauta de fluctuaciones, ondas, intermitencias, cadencias irregulares, confluencias, encontronazos.” (Delgado 1999 :27)

Únicamente “pautas de fluctuaciones”. La experiencia de lo urbano estaría constreñida a la experiencia de la contingencia de las interacciones sociales públicas. Esta reflexión cabría en una explicación antropológica del comportamiento de las personas en el Metro, que no podría sintetizarse en una única caracterización. Hay que hacer notar de alguna manera la contingencia: al mismo tiempo hay pasajeros viajando y también hombres y mujeres que exponen y se exponen a lo que comúnmente podría definirse como prácticas sexuales. La frontera apenas es perceptible, por lo que habría que afinar la tesis y decir que el análisis siempre se hace en un terreno que es esencialmente ambiguo y flexible. (Goffman 1991: 177)

Junto con las expresiones corporales de los pasajeros para construir distancia con el extraño están las de los hombres y la mujeres inmersas en una situación sexual, particularmente en las hora punta. Como se mencionó más arriba, el gobierno de la Ciudad de México es el primero que asume esto y, a su manera, implementa estrategias para orientar una experiencia que solo puede ser la del viajero. No obstante las rutinas cotidianas modifican la brújula. En las tres líneas del Metro estudiadas han podido identificarse situaciones con un referente sexual no exclusivamente heterosexual y no vinculadas de forma necesaria con el abuso y la violencia de género. El “metreo” es una evidencia de ello, de la misma manera que el ligue entre heterosexuales o, incluso, la prostitución de hombres y mujeres en los pasillos que conducen a los andenes.

Quienes intentan romper con estas situaciones lo hacen con comunicaciones corporales que distinguen, primordialmente, dos roles: hombres y mujeres. Las mujeres adoptan esquemas que culturalmente las identificarían como pasivas, vulnerables y víctimas de los hombres, mientras que éstos ejercen el papel de protectores de las

mujeres, cuando son sus acompañantes, y de victimarios y violentos, cuando viajan solos. Es fácil identificar a parejas heterosexuales en las que el hombre “cuida” de la mujer intentando alejarla de otros hombres. La mujer debe ocupar los asientos junto a las ventanas, y así evitar quedar en el costado del pasillo, en donde pueden ser tocadas. En ocasiones, los hombres las rodean con los brazos o se recargan sobre ellas, obligándolas a juntarse a las ventanas y separarse más del resto de pasajeros. Cuando las parejas no encuentran asiento, se emplean otras estrategias. En una de las más recurrentes, las mujeres se recargan en las puertas que permanecen cerradas durante el trayecto y el hombre las protege con los brazos. En otras, el hombre abraza a la mujer por la espalda.

Durante uno de los viajes realizados en la línea uno, subió una de estas parejas, ambos cerca de los 20 años. Se sentaron en el último asiento del vagón, del lado contrario a la salida. La mujer ocupó el asiento y el hombre se quedó parado frente a ella, más cerca de lo que cualquier otro pasajero pudiera estar. La expresión marcaba explícitamente la “función” del hombre en estos casos, pues en un mismo gesto era acompañante y protector.

Cuando las mujeres viajan solas, en la mayoría de los casos, sus expresiones corporales comunican defensa y tratan de tener el menor contacto con hombres, sobre todo esquivan sus miradas, buscan los asientos más alejados de los pasillos y evitan ingresar a los vagones llenos. Por supuesto, de todo esto existen excepciones, además de otro tipo de expresiones de defensa. Por ejemplo, en otro de los viajes en la línea uno, una mujer de alrededor de 35 años subió al vagón y durante su trayecto cubrió con la mano su escote. En esa ocasión no había mucha afluencia y era poca la gente viajando. En la estación Zapata de la línea tres, cerca de las seis de la tarde, subieron dos mujeres jóvenes, seguramente de menos de veinte años. Platicaban de cómo a una de ellas la había seguido un hombre en el Metro mientras regresaba de la escuela. En la siguiente estación se subió uno de alrededor de 30 años, llevaba un suéter gris y se paró justo en frente de ellas. Todos viajábamos arrinconados a la puerta contraria de la salida. Las mujeres seguían platicando mientras el hombre empezó a mirarlas, particularmente a una de ellas. Por supuesto, no ocultaba su interés por ella, su mirada se dirigía al escote. Después de algunas estaciones, las mujeres se dieron cuenta de esto y trataron de voltearse pero el hombre insistió. Por fin, llegó la estación en donde las mujeres debían bajar, el hombre se percató de esto y trató de juntarse un poco más a ellas, pero lograron salir rápidamente empujando a la gente que tenían enfrente. Así, el gobierno del Distrito Federal ha tomado como base este tipo de situaciones para penalizar el abuso sexual de hombres sobre mujeres en el Metro.

EL DESEO

Sin embargo, el abuso o el acoso no son las únicas actitudes entre hombres y mujeres que pueden identificarse con un sentido sexual en el Metro. Una de las que públicamente sobresalen más es la del “metreo”, como se conoce a la práctica que hombres con prácticas homosexuales realizan en el último vagón en casi todas las líneas del Metro. En términos de este trabajo, el “metreo” representa un ejemplo inmejorable de la forma en que las comunicaciones corporales construyen espacio, o como lo llama Isaac Joseph, un territorio situacional. (Joseph 2000: 27) Un grupo de hombres se reúne en la parte final del último vagón, algunos sentados y otros

parados alrededor de los pasamanos y de las puertas. En esta situación, se impone el silencio y se intercambian primordialmente miradas y gestos. (Langarita 2013: 318-319) Cuando se ha logrado establecer contacto con otra persona, es decir, que un intercambio mantenido de miradas y gestos faciales, se “avanza” en la comunicación corporal. Las personas se acercan y en ocasiones alcanzan el contacto físico. Esto suele ocurrir sobre todo en las horas punta, cuando el vagón va completamente lleno y permite “ocultar” la reunión. Este es solo un esquema sintético de situaciones que pueden ser muy diversas, pero en las que predomina la producción de espacio. La comunión de hombres al final del vagón ha impuesto una frontera que respetan los pasajeros, particularmente los que viajan de manera cotidiana.⁶

Entre heterosexuales las situaciones de ligue parecen ocurrir menos, pues no tienen consecuencias tan explícitas como las del “metreo”, además de que no cuestionan del todo los fundamentos morales de la sociedad mexicana, en donde en general prevalece la homofobia. (Langarita, 2013: 328) No obstante esas situaciones suceden. En el límite entre mantener la frontera de la individualidad y la emoción que impulsa la interacción social, se esconden el flirteo, las sonrisas furtivas y las miradas correspondidas. Las comunicaciones de este tipo, más que otras, necesitan de un empeño sostenido. En la dinámica del contexto del viaje y de la lógica sociocultural de las relaciones en público, el coqueteo heterosexual resulta muy ambiguo, flexible y fácilmente confundible con una agresión. Nuevamente, la mirada es esencial y, a diferencia de lo que ocurre en el “metreo”, el contacto físico es mínimo, generalmente se trata de roces apenas perceptibles. (Elizalde, 2010) Además suelen ser intercambios fugaces, momentáneos, que no suelen pasar más allá de los vagones. Según pudo identificarse en el trabajo de campo, los hombres suelen tomar la iniciativa. Las mujeres son más reservadas en buena medida como prevención de expresiones que pueden interpretar violentas y agresivas.

En uno de los casos observados, un hombre de alrededor de cuarenta años subió en la estación de Juárez, era medio día y el vagón estaba prácticamente vacío, sobraban asientos. A pesar de esto se acomodó cerca de la puerta de salida. Dos estaciones adelante subió una mujer joven, entre veinticinco y treinta años, llevaba un vestido rojo entallado y el cabello suelto. De inmediato el hombre comenzó a buscar su mirada, pero la mujer lo rechazó. El hombre insistió y también la mujer en su rechazo. Este intercambio terminó cuando la mujer descendió del vagón en la estación Centro Médico. Fue una situación que no culminó en consenso. No obstante, pueden identificarse casos de “éxito” en momentos que parecen poco propicios para ello. En otra ocasión, durante la mañana en hora pico, en la línea tres dirección Universidad, una mujer y un hombre lograron armonizar una serie de comunicaciones. El vagón iba casi lleno, la mujer había encontrado lugar y el hombre acaba de subir. El primer contacto ocurrió con la mirada, mientras el hombre hallaba lugar en el pasamanos justo en frente de la mujer. No hubo un rechazo de ésta y la correspondencia fue mutua de inmediato. El hombre jamás intentó “pegarse” a su compañera de viaje, pero si persistió en encontrarle la mirada. Por su parte la mujer, cuya posición resultaba más difícil para corresponder las señales del otro, encontraba formas de hacerlo. Por ejemplo voltear constantemente a la entrada o mirar a las personas que rodeaban al hombre. Estos movimientos mutuos, separados por intervalos cortos, tratando de no mostrar una atención plena, permitían una sincronización en las miradas, que coincidían de manera continua. La relación terminó cuando la mujer descendió en

⁶ Isaac Joseph menciona sobre los “territorios de la interacción”: “Verdad que...son reservas y lugares cercados –geográficos o situacionales– cuya función es privativa. Todo el territorio implica pues una definición negativa (por defecto) de lo que es público y una negociación en el *umbral*.” Las cursivas son del autor. (Joseph 2000: 27)

la estación Zapata. ¿Tal vez solo faltaron las palabras para concretar algo? ¿O es lo efímero del encuentro lo que se busca?

REFLEXIONES FINALES

¿Cuáles son las fronteras entre un “comportamiento correcto”, prescrito socialmente para mantener el orden social y aquellos que lo trastornan? Este trabajo ha intentado demostrar que es imposible identificarlas sin entender que las formas de interacción social –en otras palabras, de comunicación social– solo son comprensibles en la relación de los factores que la hacen posible. El comportamiento de una persona frente a otra es un comportamiento ambiguo, sin un sentido claro y transparente, solo es viable alcanzar a entender sus reglas, sus formas de procedimientos, pero no la dirección de su desarrollo. La perspectiva microsociológica permite un análisis en este sentido, pues trasciende las fronteras de los estudios que buscan orígenes y causas en los fenómenos sociales.

Asumir que existen determinantes explícitas de los comportamientos sociales o causas que los originan es caminar en terreno fangoso.⁷ En el caso de las interacciones sucedidas en el Metro habría que pensar antes que en una fórmula que las produce, en la constante que las caracteriza, su variación y flexibilidad.

Por ejemplo, en mayo de 2012, un diario de la Ciudad de México publicó la historia de Raúl Meléndez, quien pasó dos años en la cárcel acusado por una mujer de acoso sexual en el Metro. Según Raúl, todo fue un invento para extorsionarlo, argumento que posteriormente confirmaron las investigaciones, y después de 621 días fue declarado inocente. También se halló que no era la primera vez que la mujer había levantado una denuncia como esta, lo había hecho antes con otro hombre a quién le solicitó dinero para no continuar con el procedimiento. El artículo menciona que este tipo de delitos son poco denunciados, lo que no significa que no sean recurrentes. (La Razón, 2012) Ante la gravedad de las penas con las que se castiga el abuso sexual, y la evidente inclinación de las autoridades por la denuncia de las mujeres –*a priori* siempre víctimas–, buena parte de los extorsionados ceden. Otro hombre extorsionado, Jesús, concluía: “es la palabra de una mujer que dice que fue agredida, en contra de la de un hombre que dice que no fue cierto. Y como la costumbre hace ley, [y] muchas mujeres son abusadas [por hombres] en el Metro, pues hay que agarrar a todos los hombres y meterlos al presidio.” (El Universal, 2013b) La experiencia de la extorsión habría modificado las formas de interacción de Jesús en el Metro, particularmente los comportamientos que podrían *presentarse ambiguos*: “actualmente...yo voy en el Metro y veo a una mujer y yo me alejo, meto las manos en las bolsas de atrás [del pantalón], a menos que vaya con mi esposa las saco.”

En otra nota periodística, Nayeli, una enfermera de 29 años, relata la forma en la que utiliza el viaje en Metro para obtener placer sexual. Todo comenzó como una “casualidad”: “La primera ocasión que me presté a un arrimón fue sin planearlo previamente.” El vagón estaba lleno y detrás de ella se paró un joven que poco podía hacer para mantener distancia: “era una especie de miedo y curiosidad que me agradó, pensé que no podía ocurrir nada más de unos roces, así que comencé a disfrutarlo, además el chico era de mi agrado, pues era bastante varonil.” Nayeli descubrió una

7 Al respecto Isaac Joseph menciona: “No se trata ya de pensar en el individuo, sino que se trata de pensar en el ‘siempre’ del mundo, el siempre de la no coincidencia y de la relación.” (Joseph, 2000: 14)

forma de placer sexual –el froteurismo– que pudo integrar al tiempo que utiliza para transportarse durante su jornada laboral, que “no le permite tener una relación formal.” Por medio de las redes sociales acuerda con otros pasajeros tener “encuentros causales” en ciertas estaciones, horarios y vagones, preferentemente durante las horas pico. “Aprendí que para una cita así se necesita que el vagón esté completamente lleno para que la gente no se dé cuenta, o que vaya en su totalidad vacío para que la pareja pueda tener privacidad.” El froteurismo es una forma de placer que ha encontrado en los comportamientos cotidianos ocurridos en el Metro, así como en la dinámica laboral de la Ciudad de México su espacio “adecuado.” (Murata, 2013)

No obstante, este trabajo muestra que difícilmente podría sostenerse la existencia de espacios adecuados o exclusivos de ciertas prácticas, o prácticas privativas de espacios específicos. Interacción social y espacio son dos dimensiones flexibles y por lo tanto ambiguas. No puede negarse también que existen orientaciones hegemónicas en las formas de convivencia social que tornan poco común –como se presentó arriba– conseguir pareja o incluso tener relaciones sexuales en algún túnel del Metro. Con todo, solo son eso, orientaciones abiertas a situaciones y a sus contingencias. La vida social en las grandes urbes, como la Ciudad de México, permite ampliar aún más sus márgenes.

El último testimonio de “Nayeli” ilustra las complejidades propias de la vida urbana. Los horarios de su trabajo y la distancia de sus desplazamientos en la Ciudad le dificultan tener una “pareja formal”, pero en paralelo, ese tiempo en el “espacio público” le otorga la libertad del anonimato para tener “encuentros casuales”. Estas contingencias modifican el sentido de aquellas orientaciones “más tradicionales” y posibilitan inclusive salir de ellas, a veces con un marcado tono de liberación. (Leite, 2010:738) El último vagón del Metro en la Ciudad de México puede representar un lugar mucho más afable que la casa para un joven que tiene que ocultar su homosexualidad a su familia. En este caso la “privacidad” requerida no está necesariamente en el hogar sino en la calle. (Duncan, 1996:130) Podría acrecentarse que, para el movimiento gay, apropiaciones del espacio público como el “metreo” pueden significar –como ha ocurrido antes (Aldrich, 2004:1731)– actos de resistencia frente posturas conservadoras. En todo caso, habría que concluir que las grandes ciudades como la capital mexicana –a pesar de sus “contextos” y las constricciones que implican– y las interacciones sociales que ocurren ahí producen momentos y espacios de marcada contingencia y flexibilidad que no son perceptibles a simple vista, pero que pueden significar el punto de partida de otras orientaciones de la vida social.

BIBLIOGRAFÍA

- AGUILAR, M. Ciudad de interacciones: el cuerpo y sus narrativas en el Metro de la Ciudad de México. In: Miguel Ángel Aguilar y Paula Soto Villagrán (Coords.) *Cuerpos, espacios y emociones*. Aproximaciones desde las ciencias sociales. Ciudad de México: Miguel Ángel Porrúa/UAM-I, 2013.
- ALDRICH, R. Homosexuality and the city: An historical overview. *Urban Studies*, v. 41, n. 9: p. 1719-1737, 2004.
- BERGER, P. L. y LUCKMANN, T. *La construcción social de la realidad*. Buenos Aires: Amorrortu, 2003.
- BOURDIEU, P. *El sentido práctico*. Buenos Aires: Siglo XXI editores, 2007.

Alfredo Nava Sánchez es licenciado en Antropología (Universidad Autónoma Metropolitana–Iztapalapa), Doctor en Historia (El Colegio de México) y Profesor de Historia de América (Universidade Federal de São João del-Rei).
E-mail: alfredonavasanchez@gmail.com
ORCID: 0000-0002-8777-8696

Artículo recibido el 17 de mayo de 2018 y aprobado para su publicación el 12 de marzo de 2019.

Artículo bajo licencia Creative Commons (CC-BY).

- CALDERÓN, E. *La afectividad en antropología*. Una estructura ausente, Ciudad de México: CIESAS, 2012.
- CERTEAU, M. *La invención de lo cotidiano*. T.1 Artes de hacer. Ciudad de México: UIA, 2000.
- DELGADO, M. *El animal público*. Madrid: Anagrama, 1999.
- DUNCAN, N. Renegotiating gender and sexuality in public and private spaces. In: DUNCAN, Nancy (Ed.). *BodySpace: Destabilizing geographies of gender and sexuality*. Londres: Routledge, 1996, p. 135-152.
- ELIZALDE, A. *El Metro, un espacio de interacciones*. El caso de los homosexuales. Ciudad de México: Tesis de licenciatura, Facultad de Ciencias Políticas y Sociales/ UNAM, 2010.
- DI MEO, G. Subjectivité, socialité, spatialité: le corps, cet impensé de la géographie. *Annales de Géographie*, n. 675: 466-491, 2010.
- _____. Les femmes et la ville. Pour une géographie sociale du genre. *Annales de géographie*, n.684: p.107-127, 2012.
- EL UNIVERSAL. Metro de Praga alista 'vagones de solteros' para ligar. 2013a. Disponible en: <http://www.eluniversal.com.mx/notas/923752.html>. Acceso en: 23 de junio de 2014.
- _____. Sufrió de extorsión en el Metro, narra su viacrucis. 2013b. Disponible en: Acceso en: http://www.eluniversaltv.com.mx/videos/v_e96d87142fe5462e-b37a0b5dc2889677.html. 23 de junio de 2014.
- ESPINOSA, V. A. Metro rechaza cierre de vagones por 'ligues gay'. 2011. Disponible en: http://www.zocalo.com.mx/new_site/articulo/rechaza-metro-de-ciudad-de-mexico-cierre-de-vagones-por-ligues-gay. Acceso en: 14 de septiembre de 2014.
- GOFFMAN, E. *Interaction ritual. Essays on face-to-face behavior*. Nueva York: Pantheon, 1982.
- _____. *Los momentos y sus hombres*. Textos seleccionados y presentados por Yves Winkin, Barcelona: Paidós, 1991.
- _____. *Estigma. La identidad deteriorada*. Buenos Aires: Amorrortu editores, 2006.
- _____. *Encounters. Two studies in the Sociology of Interaction*. Mansfield: Martino, 2013.
- HALL, E.T. *La dimensión oculta*. Ciudad de México: Siglo XXI Editores, 2001.
- INMUJERES. Instituto de las Mujeres de la Ciudad de México, Ciudad Segura y Amigable para Mujeres y Niñas, 2018. Disponible en: <http://www.inmujeres.cdmx.gob.mx/programas/programa/cdmx-ciudad-segura-y-amigable-para-mujeres-y-ninas>. Acceso en 18 de abril de 2018.
- JOSEPH, I. *El transeúnte y el espacio urbano. Sobre la dispersión y el espacio urbano*, Barcelona: Gedisa, 2000.
- LA RAZÓN. Usan ley contra el abuso sexual para extorsionar. 2012. Disponible en: <https://www.razon.com.mx/mexico/usan-ley-contra-el-abuso-sexual-para-extorsionar/>. Acceso en: 7 de febrero de 2019.
- LAMAS, M. La antropología feminista y la categoría de género. In: *Cuerpo: diferencia sexual y género* Ciudad de México: Taurus, 2002.
- LANGARITA, J. A. Sexo sin palabras. La función del silencio en el intercambio sexual anónimo entre hombres. *Revista de Antropología Social*, n. 22: p.313-333, 2013.
- LEITE, R. P. A inversão do cotidiano: práticas sociais e rupturas na vida urbana contemporânea. *Dados-Revista de Ciências Sociais*, v. 53, n. 3: p.737-756, 2010.
- LOW, S. M. Embodied space(s). Anthropological theories of body, space, and culture. *Space and culture*, v. 6, n. 1: p. 9-18, 2003.
- MAUSS, M. *Sociologie et anthropologie*. Paris: Puf, 2010.
- METRO de la Ciudad de México. Cifras de Operación. 2018. Disponible en: <http://www.metro.cdmx.gob.mx/operacion/cifras-de-operacion>. Acceso en: 18 de abril de 2018.

- MURATA, G. El “arrimón”: en busca del placer sin compromiso. 2013. Disponible en: http://www.milenio.com/df/arrimon-busca-placer-compromiso_14_195720427.html
Acceso en: 13 de septiembre de 2014.
- PROCESO EN LÍNEA. Reportan mil 92 casos de acoso y abuso sexual en el Metro en cinco años. 2013. Disponible en: <http://www.proceso.com.mx/?p=358420> Acceso en: 18 de noviembre de 2014.
- SABIDO, O. *El cuerpo como recurso de sentido en la construcción del extraño*. Una perspectiva sociológica, Madrid: Sequitur – UAM-I, 2012.
- SIMMEL, G. *Sociología: estudios sobre las formas de socialización*. Ciudad de México: Fondo de Cultura Económica, 2014.
- VAN LOON, J. Social spatialization and everyday life. *Space and Culture*, v. 5, n. 2, p. 88-95, 2002.
- WINKIN, Y. El telégrafo y la orquesta. In: G. Bateson, R. L. Birdwhistell et al. *La nueva comunicación*, selección e introducción de Yves Winkin. Barcelona: Kairos, 2008.