

El arriba y el abajo

Una ciudad que nació sobrepoblada¹, donde sus habitantes emprendían a diario una lucha encarnizada en contra de las distancias –que todavía eran geográficas–, cuando aún los pesos tenían más ceros a la derecha; vio nacer una esperanza. Se asomaba entonces, hacia 1967, lo que parecía ser la anhelada solución a los problemas sectoriales de congestiónamiento y retardos, sobre todo en la zona centro de la ciudad.² ¿Qué importaba el ordenamiento urbano, la planificación, la prospectiva, si era urgente gritar a los cuatro vientos que la Ciudad de México también era moderna? Esta noción sin fundamentos logró imprimir en la opinión pública una idea de progreso en torno al proyecto del Tren Metropolitano (Metro).³

Para la generación anterior, y la anterior a la anterior, el Metro llegó para cambiar su experiencia de vivir el espacio urbano. Su historia es, además, la historia de una época que vislumbraba un futuro próspero, lleno de oportunidades; pero que lamentablemente “fue golpeado por un presente en el que las estrecheces económicas y las promesas vacuas de administrar la abundancia”⁴ develaron que no sería sencillo alcanzarlo.

A pesar de la pueril intencionalidad de la concepción del Metro⁵, que era el desincentivar el uso del automóvil particular, la esperada condición de la burocracia

¹ Vicente Leñero, en *El gusano azteca (El País semanal, 17/12/1995 – Periodismo de Emergencia, Conaculta 2017)* relata: “La capital de México (...) ya era gigante, sobrepoblada, enorme –siempre fue enorme, nació sobrepoblada– y todavía viajábamos en burro: sólo autobuses y tranvías de cable se utilizaban para malresolver el problemón del transporte colectivo.” *El metro es de todos*. Sistema de Transporte Colectivo Metro. Amílcar Salazar; México, 2014.; (p.22). Recuperado el 02 de diciembre de 2016 en: <http://www.metro.cdmx.gob.mx/imagenes/organismo/varios/elmetroesdetodos.pdf>

² González Gómez, Ovidio y Navarro B., Bernardo “*El metro de la ciudad de México. Desarrollo y perspectivas*” *Momento Económico*, 49, 1990.; (p.6). Recuperado el 02 de diciembre de 2016 en: http://ru.iiec.unam.mx/2027/1/num49-articulo2_Gonzalez-Navarro.pdf

³ *Ibidem*, p.6

⁴ Menciona el historiador Íñigo Fernández en su artículo “El metro, símbolo de una generación”, como parte del libro *El metro es de todos*. *El metro es de todos*. Sistema de Transporte Colectivo Metro. Amílcar Salazar; México, 2014.; (p.20). Recuperado el 02 de diciembre de 2016 en: <http://www.metro.cdmx.gob.mx/imagenes/organismo/varios/elmetroesdetodos.pdf>

⁵ La calidad inicial que representó el Metro para la transportación urbana masiva fue muy significativa; la cantidad de destinos, las posibilidades de transferencia y las opciones de destinos de viaje se ampliaron sustancialmente. Además, la incorporación de terminales de intercambio modal generó la integración con otros modos de transporte colectivo. González Gómez, Ovidio y Navarro B., Bernardo “*El metro de la ciudad de México. Desarrollo y perspectivas*” *Momento Económico*, 49, 1990.; (p.4). Recuperado el 02 de diciembre de 2016 en: http://ru.iiec.unam.mx/2027/1/num49-articulo2_Gonzalez-Navarro.pdf

mexicana decidió ignorar la incorporación de inversiones alternas de movilidad urbana – como lo eran la red de Trolebuses–, y priorizó la inversión en nuevas vialidades, desplazando el transporte eléctrico colectivo. De modo que finalmente se propició el uso del automóvil particular, lo cual en conjunto con la nueva infraestructura de transporte urbano, representó un detonante para el crecimiento desmedido y caótico de la ciudad. Cada vez más personas utilizando el metro y cada vez más automóviles sobre las calles.

Es innegable que la suma de estos y otros múltiples aspectos han participado en la conformación de la ciudad que hoy en día conocemos. Su evolución morfológica puede considerarse como la manifestación de ciertas energías intangibles –o voluntades–⁶ correspondientes con la marcha de nuestro contexto geo-socio-histórico; el cual se halla en estrecha relación con la constitución psico-espiritual de sus habitantes.⁷ Una ciudad de matices cambiantes, predeciblemente impredecible, que se ordena en muchas calles que no duermen y en pocas que duermen todo el día, que es la “encarnación” visible de la imagen de una época y escenario de historias humanas variables por modo infinito. Y esa época, la nuestra, ha construido la ciudad a su imagen y semejanza, convirtiéndose en un espejo donde se mira a sí misma⁸, moldeando sus espacios y siendo moldeada por ellos.

Para la generación que ve el Metro de la Ciudad de México como algo que *siempre ha estado ahí*, las cosas son diferentes. Los cambios paulatinos en la morfología de la ciudad ya no representan, como para nuestros padres o abuelos, un cambio significativo en nuestra forma de habitar el espacio urbano. Estamos acostumbrados al ritmo de vida acelerado, a las multitudes, al tráfico, al caos de las calles. Nuestra cotidianidad es gobernada por esa cuarta dimensión –el tiempo–, que se ha convertido en el enemigo de las relaciones de proximidad, intimidad y confianza entre la gente. El espacio urbano es el sitio de la prisa, donde la distancia es medida en unidades de tiempo, donde empuja el temor

⁶ El historiador y teórico alemán Wilhelm Worringer se refiere a éstas como *energías morfogenéticas*. La palabra “**morfogénesis**” está formada con raíces griegas y significa “aparición de nuevas formas orgánicas en el proceso de la evolución”. Sus componentes léxicos son: *morphe* (forma) y *genos* (engendrar, producir, casta, familia), más el sufijo –sis (acción). *Diccionario etimológico*. Recuperado el 25 de octubre de 2016 en: <http://etimologias.dechile.net/?morfoge.nesis>

⁷ Estos cambios se ven reflejados en los mitos, las religiones, los sistemas filosóficos, en las intuiciones del universo. Worringer, Wilhelm, *La esencia del estilo gótico*. Nueva visión; Buenos Aires, 1973, (p.19) Hoy en día podría pensarse en los malestares de nuestra cultura urbana contemporánea, a su vez relacionados con la experiencia colectiva, con la pérdida de la conciencia participativa, con la sensación de vínculo con todo lo que nos rodea.

⁸ Kosik, Karel. *Reflexiones antediluvianas*. Trad. Fernando de Valenzuela. Itaca; México, 2012. (p.77)

ante el retraso. En la Ciudad de México, el tiempo promedio que una persona dedica a su trayecto diario es de dos a cuatro horas al día, por lo que no parece una opción viable el anticiparse más para suprimirla. La prisa domina hoy la atmósfera de la ciudad que alguna vez fue mágica y misteriosa, la cual ahora está determinada por la enajenación y la indiferencia.⁹

Desde su nacimiento, el 4 de septiembre de 1969, el Metro se ha convertido, tal como lo menciona Íñigo Fernández, en algo más que un medio de transporte o una alegoría del progreso: se trata de un símbolo para los habitantes de la Ciudad de México, y sobre todo encarna un componente fundamental en la cotidianidad de cada uno de ellos.¹⁰

Un día cualquiera, se mueven a través del suelo y del subsuelo, alrededor de cinco millones de habitantes en la Ciudad de México; recorriendo una longitud de 218km, a través de 12 líneas y 195 estaciones, a lo largo y a lo ancho de la ciudad. Esas casi doscientas estaciones representan un umbral hacia la ciudad, a veces conectando con otras formas de continuar el trayecto urbano –estaciones de transferencia, paraderos, centrales de autobuses, metrobús, trolebús, tren, bicipuma–, y a veces vinculando el dentro y el fuera, el no-lugar y el lugar, el abajo y el arriba o viceversa.

Los cambios en la morfología de la ciudad que se suscitaron con la transformación de la movilidad urbana, fueron consecuencia de un ciclo de retroalimentación. Por un lado, era necesario dotar de este servicio a los sitios donde se localizaban las actividades comerciales e industriales; y por otro, fue el reforzar los centros urbanos, la específica intencionalidad de algunas de las líneas.¹¹ Cada una de las estaciones del metro ha modificado de una u otra manera su entorno inmediato.¹² Por ejemplo, en zonas de bajos ingresos, el suelo urbano se ofreció a precios mayores con el argumento de que el Metro

⁹ “La prisa es enemiga de la confianza y la intimidad, allí donde la gente tiene prisa y no tiene tiempo, allí donde empuja el temor ante la posibilidad del retraso y la tardanza, allí no hay lugar para relaciones de proximidad y confianza entre la gente y de la gente con las cosas.” *Ibidem*, (pp.64-65)

¹⁰ *El metro es de todos*. Sistema de Transporte Colectivo Metro. Amílcar Salazar; México, 2014.; (p.20). Recuperado el 02 de diciembre de 2016 en: <http://www.metro.cdmx.gob.mx/imagenes/organismo/varios/elmetroesdetodos.pdf>

¹¹ González Gómez, Ovidio y Navarro B., Bernardo “*El metro de la ciudad de México. Desarrollo y perspectivas*” *Momento Económico*, 49, 1990.; (p.7). Recuperado el 02 de diciembre de 2016 en: http://ru.iiec.unam.mx/2027/1/num49-articulo2_Gonzalez-Navarro.pdf

¹² El cambio más notable, aparentemente poco relevante en términos de distribución metropolitana, fue la concentración de expendios de comida informal en casi todas las estaciones. *Ibidem*, (p.8)

mejoraría la accesibilidad de la zona; a diferencia de las zonas de altos ingresos donde el costo del suelo disminuyó por la presencia del mismo.¹³

Dicho lo anterior, puede entenderse la importancia de este símbolo urbano, que para la generación actual, y seguramente para las venideras, se ha vuelto casi transparente: Salimos a la calle, caminamos por la banqueta o por la acera, al lado de los límites de otras casas, a través de los cruces, en la ciudad. Llegamos al trabajo, a la escuela, al museo o al metro, subimos y bajamos escaleras, recorremos pasillos, entramos, salimos, nos sentamos al exterior, al lado de otros, vamos y venimos durante la jornada, hasta volver al lecho y despedir a la vigilia, para despertar al día siguiente y salir a la calle.

Sin embargo el hecho de que el Metro y sus umbrales sean transparentes y acompañen la cotidianidad de los habitantes de la Ciudad de México, no les exime de repercusiones. Podemos decir que nuestros trayectos y recorridos a través del espacio urbano-arquitectónico participan en la formación de nuestros pensamientos¹⁴, y no sólo en nuestros pensamientos, también en nuestras emociones, sentimientos, e interpretaciones. La forma en que habitamos nuestra ciudad participa en la forma en que construimos nuestra existencia.

Sobre la experiencia del espacio urbano-arquitectónico

“Borges resumió en dos endecasílabos su atribulado fervor por Buenos Aires: “No nos une el amor sino el espanto; será por eso que la quiero tanto”. Los contradictorios placeres de la Ciudad de México son de este tipo. A diario juramos abandonarla y a diario nos entregamos a su abrazo (...)”

Juan Villoro

La peculiar dicotomía que engendra la Ciudad de México, esa de la que habla Villoro, que Borges encuentra en Buenos Aires, y que nos hace recordar a Karel Kosik, sorprendentemente podemos experimentarla en algunos de esos umbrales que forman parte de nuestro maravilloso Metro.

Esa energía de la que Kosik habla, que denomina como *arquitectónica*, la cual unifica lo sublime con lo trivial, lo duradero con lo provisorio, el avance con la posibilidad

¹³ *Ibidem*, (p.8)

¹⁴ Haciendo una analogía sobre lo que Nietzsche decía: “Nuestros útiles de escritura participan en la formación de nuestros pensamientos” Carr, Nicholas. *¿Qué está haciendo internet con nuestras mentes? Superficiales*. Taurus; México, 2010. (p.32)

de detenerse; que cohesiona el tiempo, el espacio y el movimiento¹⁵; puede explicarse ostensiblemente de la siguiente manera: En un recorrido ordinario, puedes abordar el metro en la línea azul, ser parte del colectivo que ese día se dirige hacia algún lugar, compartir un pequeño espacio, descender en la estación Bellas Artes, no sin antes experimentar una proxémica¹⁶ casi nula, sentir los roces, los “empujones”, la temperatura corporal de otras presencias. Enseguida caminar sobre el andén y percibir el estruendoso ir y venir de los trenes, sentir la hostil indiferencia de aquéllos que caminan a tu lado, enfrente o detrás de ti. Intentar salir lo más a prisa posible topándote con los flujos de gente que limitan tu andar, que moldean tus pasos y que entorpecen tu escape. Ascender a intento de pasos agigantados hacia la luz del día que se filtra a través de ese cuello de botella. Y resurgir. Percibir esa anhelada bocanada de aire fresco y encontrarte ante un espacio de divergencia, donde todos los que caminaban juntos retoman el rumbo propio, un espacio multidireccional, donde cada quien se mueve libre ordenadamente. Reducir tu paso sin percibirlo y ser testigo de esa polifonía sensorial que te hace olvidar lo tortuoso de tu trayecto subterráneo. En ese pequeño umbral, lo sublime y lo patético se reconcilian, al igual que lo monumental y lo corriente, al pasar del subsuelo al suelo, “lo trivial hace alarde de su poesía.”¹⁷

Es al trascender el ver sensible que puede alcanzarse el ver interior. En el umbral descrito, el espacio urbano-arquitectónico va más allá de su fin utilitario y expresa más que su forma material espacial. Lo inesperado se revela cuando al resurgir “aparece” una vida que está dentro del mismo, como un trasfondo vivo que llena y anima sus formas.¹⁸

De lo cotidiano

Pensar en ese lugar descrito abre la curiosidad a preguntarse sobre la percepción de esas múltiples presencias, que al igual que la estación, representan una concurrencia efímera, insustancial y elemental.

Nada relevante ha acontecido durante esa tarde de viernes. El habitual ajeteo de la ciudad incluso le hace parecer serena. Como cada día, varias decenas de personas, cuya

¹⁵ Kosik, Karel. *Reflexiones antediluvianas*. Trad. Fernando de Valenzuela. Itaca; México, 2012, (p.77)

¹⁶ La palabra *proxémica* fue acuñada por el antropólogo estadounidense Edward T. Hall para designar las observaciones y teorías interrelacionadas del empleo que el hombre hace del espacio, que se trata de una elaboración especializada de la cultura. Engloba el espacio personal y social y la percepción que el hombre tiene de él. Hall, Edward. *La dimensión oculta*. Trad. Félix Blanco. Siglo Veintiuno; México, 1972,(p.6)

¹⁷ Kosik, Karel. *Reflexiones antediluvianas*. Trad. Fernando de Valenzuela. Itaca; México, 2012, (p.77)

¹⁸ Hartmann, Nicolai, *Estética*, México, UNAM, 1977, (pp.148-149)

necesidad, gusto, responsabilidad o casualidad, convergen en ese mismo espacio subterráneo que la mayoría ya conoce.

Sobre el andén poco concurrido, camina Daniela. Tal vez el recordar a su hermano arquitecto le hace pensar que las casas que vio camino acá necesitan una restauración urgente. De pronto vuelve de sus pensamientos y recuerda lo incómodo que es encontrarse en ese sitio encerrado. Cierra los ojos e imagina estar en casa de su mamá. Sonríe. Le consuela saber que sólo le tomará una hora llegar a ese lugar deseado.

Cuando el andén vuelve a vaciarse, Rafa, con su mochila a la espalda, aguarda por el siguiente tren. La pared sostiene su fatiga y una lápida maya espera a su lado. Ni siquiera el estruendo de las calles extensas que le asestaron en la superficie, le borran de la mente la imagen de su cama que le espera en casa. Su nerviosismo se ve aumentado quizá por el cansancio y por el hecho de pensar que falta una hora y media para tumbarse sobre ella.

Mientras avanza el reloj, el andén se percibe cada vez menos vacío. Erika ve llegar un tren sobre otro. Al parecer su estrés se ha visto opacado por la resignación de su vida cotidiana. Cada vez resulta menos molesto tener que anticiparse una o dos horas para llegar a tiempo al trabajo. A pesar de su hambre, el lugar no le parece tan desagradable. Lo único que realmente le molesta es que los vagones sean mixtos a esta hora del día.

Del otro lado del andén, Jaime camina de un sitio a otro, no está acostumbrado a esperar, por lo que le parece que sus amigos ya han demorado bastante. Se percata del ruido y del movimiento a su alrededor y recuerda que debe mantenerse en estado de alerta. Piensa de pronto en el clima, los colores y el camino del lugar de donde viene, antes de sumergirse en esta ciudad subterránea, y reafirma sus razones que le han llevado a evitar venir aquí.

En el pasillo de salida, con un libro sobre las rodillas, se encuentra José Luis, sentado sobre lo que no parece ser una banca, pues es demasiado alta. La práctica le ha permitido controlar su concentración a pesar del dolor en el oído derecho que le genera el ruido de este lugar. De pronto, sobre la imagen de esa gran avenida que tiene en su mente, se sobrepone la de ese espacio pequeño al que se dirige. El sentirse ajeno a este sitio le genera una pequeña opresión en el pecho, piensa que sería mejor encontrarse en casa. El pensar además en tener que invertir tanto tiempo en llegar a la escuela, tampoco le ayuda a sentirse mejor.

Como cada minuto del día, una multiplicidad de pasos va y viene a lo largo de este espacio, que si pudiese ser descrito con una palabra, seguramente sería “encierro”, “útil”, “ruidoso”, y con un pequeño esfuerzo, hasta “bonito”. El andar autómatas de cada presencia denota cotidianidad, pues saben hacia dónde dirigirse sin problemas, sin embargo, probablemente para alguien que no lo conozca, la desorientación se haría latente.

Al mismo tiempo pero ahora en la superficie, se encuentra Andrés, quien aguarda con su celular en mano justo a la salida de la estación; quizá no se haya dado cuenta que cada vez que viene de Jalisco aguarda en este mismo sitio. De pronto levanta la mirada y el dinamismo que percibe le hace sentir una extraña energía, como si tuviese ganas de caminar. Sin embargo sabe que tiene que marcharse. Suspira pensando que este lugar será el más grato que haya visto el día de hoy. En eso, los deberes y las cosas pendientes vuelven a gobernar sus pensamientos.

Más adelante, junto a la Alameda, Mary ha encontrado un sitio para comer su helado, no sabe que ha elegido sentarse sobre las ideas de Yázpik. Absorta en el recuerdo de Tehuantepec, no percibe la tranquilidad que siente su cuerpo, seguramente tampoco se hubiese preguntado si suele caminar por los mismos lugares, pues no sabría responder por qué.

Un poco más allá, a la sombra de un árbol, Teresa admira el Palacio de Bellas Artes, le parece un lugar hermoso, pero fue más hermoso el último instante que compartió con su hija antes de abordar el avión por la mañana. Piensa que cualquier lugar al que decida dirigirse el día de hoy, antes de regresar a Mérida, será una buena elección. Pues siempre le ha gustado conocer diferentes lugares.

Muchas presencias que aguardan, que caminan, que sonrían, que charlan o que simplemente dialogan con el lugar, separan a Teresa de Gerardo, quien permanece sentado en la concurrida plaza, frente al Palacio, junto a otros. Parece observar lo que sucede a su alrededor, pero recuerda esos acontecimientos del día que le sacaron una sonrisa. Le gusta venir aquí porque percibe una armonía que lo llena de tranquilidad, que le da espacio para escuchar la música que suena en su cabeza. Cuando se marche, seguramente no se preguntará por qué no le apetece caminar por los mismos lugares.

Mientras Gerardo se marcha, M.G. aguarda con su cámara en mano, este sitio no deja de parecerle hermoso, y no puede imaginarle de otra manera. Busca algún pretexto

ocular para prolongar su estancia, observa a las personas, los encuadres y las fotografías potenciales que pueden sumarse a su colección. Al darse una pausa y reparar en sí mismo, una serenidad le invade. El pensar que debe regresar en Metro no significa para él, como para la mayoría, una molestia; pues disfruta de esa ciudad subterránea que en Líbano no existe.¹⁹

De la ciudad

“Puede que el espacio metropolitano sea retratado habitualmente bajo la forma de líneas ascendentes sobre el horizonte, pero la magia de la vida de la ciudad viene desde abajo.”²⁰

Steven Johnson

Esta convergencia casual, fortuita, que guarda cierto encanto, ha suscitado una fascinación por los cineastas, los escritores, los fotógrafos, los artistas (con sus *happening*); y sin embargo no termina de atrapar a los arquitectos. Tal como se preguntó Alberto Odériz, *¿Qué sucede en la ciudad, un día cualquiera a una hora cualquiera en una calle cualquiera?*²¹, podemos cuestionarnos, ¿Cómo repercute el espacio urbano-arquitectónico en la vida cotidiana de sus habitantes? ¿De qué manera interpretar aquello que sucede un día cualquiera a una hora cualquiera, para que la reflexión del Diseño Arquitectónico se valga de ello? Quizá un buen punto de partida sea un acercamiento al comportamiento de ese todo, que es la ciudad.

Una ciudad es la mayor concentración posible de seres humanos, en donde todos ejercen una influencia recíproca. En conjunto, la ciudad parece tener vida propia, y si no podemos entender la manera en que funciona, no se llegará lejos en la comprensión general de la sociedad humana.²² La ciudad se relaciona con la vida colectiva de sus habitantes, como la casa con la vida de la familia y como el vestido con la persona. Y si la casa es el

¹⁹ La breve historia está basada en entrevistas realizadas en la estación del Metro Bellas Artes el día viernes 18 de noviembre del año en curso, desde las 16:40 horas, aproximadamente. Los datos plasmados son verídicos.

²⁰ Johnson, Steven. *Sistemas emergentes. O qué tienen en común hormigas, neuronas, ciudades y software*. Fondo de Cultura Económica; México, 2003, (p.84)

²¹ El artículo “Hacer mover: Las relaciones entre desconocidos y arquitectura” parte de un acercamiento breve a un rincón de la ciudad, con el fin de intentar responder a la pregunta sobre los elementos fundamentales que forman la ciudad y su sociedad, así como el papel de la arquitectura entre ambos. Odériz, Alberto. “**Hacer mover: las relaciones entre desconocidos y arquitectura**”. *Bitácora Arquitectura*, No.30, 2015, (p.66)

²² Johnson, Steven. *Sistemas emergentes. O qué tienen en común hormigas, neuronas, ciudades y software*. Fondo de Cultura Económica; México, 2003, (p.11)

vestido de la vida comunitaria más estrecha del hombre²³, el espacio urbano es la *casa* de las relaciones más estrechas de la sociedad.

Asimismo, sabemos que la ciudad es un organismo complejo, puesto que tiene una personalidad coherente que se autoorganiza a partir de millones de decisiones individuales. Una suerte de orden global construido a partir de interacciones locales.²⁴ Dichas interacciones se hacen presentes en las aceras, en los lugares de encuentro, en el metro.

El paisaje urbano alberga patrones de conducta humana y toma de decisiones que han sido inscritos en la textura de la ciudad, los cuales retroalimentan a sus habitantes y alteran sus decisiones futuras. Una ciudad es como una máquina de amplificar patrones, sus espacios encarnan la medida y expresión de la conducta grupal y comparten la información con el grupo.²⁵ Por ejemplo, la salida del Metro Bellas Artes que presenta una mayor afluencia, propicia que aquellos que salen o entran se comporten de la misma manera, a pesar de que la salida contigua, que se encuentra ornamentada como el metro parisino, en horas determinadas represente una mejor opción de acceso. Dada la retroalimentación por los patrones hacia la comunidad, pequeños cambios de conducta pueden convertirse en movimientos mayores. Que los bolardos de la explanada de Bellas Artes sirvan para subirse y apreciar mejor un desfile de alebrijes, también es un pequeño ejemplo de que las decisiones de diseño pueden no significar lo esperado en la conducta de los habitantes.

Los dos tipos de complejidad que caracterizan la ciudad, están presentes también, en una escala menor, en el metro subterráneo; tratándose de dos experiencias con consecuencias de distinta comprensión: un sentido de complejidad como sobrecarga sensorial y uno como sistema autoorganizado, que describe el sistema en sí mismo y no su recepción empírica por parte del habitante.²⁶

²³ Hartmann, Nicolai, *Estética*, México, UNAM, 1977, (p.149)

²⁴ Johnson, Steven. *Sistemas emergentes. O qué tienen en común hormigas, neuronas, ciudades y software*. Fondo de Cultura Económica; México, 2003, (p.37)

²⁵ *Ibidem*, (p.38)

²⁶ *Ibidem*, (p.37)

Complejidad sensorial

“(…) el ruido y el sin sentido se transforman en una experiencia estética. La multitud es algo a lo que uno se arroja por pura poesía.”²⁷

Steven Johnson

La vida urbana de la Ciudad de México se caracteriza por presentar diferentes matices multisensoriales. Hablando principalmente de estímulos auditivos, táctiles, visuales y olfativos, que no siempre resultan placenteros. Ese *fuera* al que nos vemos arrojados como habitantes de ella, resguarda una polifonía particular en cada sitio.

En el caso de un trayecto tan cotidiano como lo es un viaje en el metro, los estímulos más predominantes resultan ser: la tactilidad, la sonoridad, la percepción visual del espacio y la sensación olfativa. Los cuales en conjunto generan percepciones construidas. Por ejemplo, la sensación visual de encierro o de un espacio “achaparrado” potencia la percepción de un proxémica invadida.

En el caso de la estación del Metro Bellas Artes, “que no puede definirse ni como espacio de identidad ni como relacional ni como histórico”²⁸, es decir, un no-lugar –un sitio *obligado*–; la convergencia de dichos estímulos puede modificar negativamente la conducta de los individuos a través de un nuevo ciclo de retroalimentación –el estrés laboral, por ejemplo, es retroalimentado por el ruido y las vibraciones, así como por el contacto físico y la sensación térmica–. Asimismo, el estímulo sonoro de la estación subterránea condiciona el espacio a ser incapaz de proyectar una atmósfera serena, así sea visualmente agradable.

A su vez, sólo unos cuantos metros arriba, la polifonía percibida provoca reacciones distintas en los habitantes. Podría decirse que ante aquél estrés laboral o el ejercido por los estímulos del trayecto subterráneo, la atmósfera externa ejerce un ciclo de estabilización (o lo que se llama retroalimentación negativa) sobre las emociones de los visitantes.

Complejidad autoorganizada

Podemos decir que el metro de la Ciudad de México es un claro ejemplo de autoorganización, lo cual no quiere decir que se lleve a cabo en óptimas condiciones. Desde esta perspectiva es necesario visualizar el todo como algo superior a los elementos individuales que le conforman, en este caso, los seres humanos. La masa que se mueve en

²⁷ Johnson, Steven. *Sistemas emergentes. O qué tienen en común hormigas, neuronas, ciudades y software*. Fondo de Cultura Económica; México, 2003, (p.37)

²⁸ Auge, Marc. *Los no lugares. Espacios del anonimato*. Gedisa; Barcelona, España, 2000, (p.83)

el metro subterráneo parece ciertamente adquirir comportamientos *emergentes*. A pesar de que generalmente el espacio no es orientado, el movimiento de esa masa se comporta como si supiera de antemano hacia dónde dirigirse.

El salir y entrar de los vagones, el andar en una y otra dirección sobre los andenes, el subir y bajar a través de unas estrechas escaleras, *fluye* sorprendentemente. Los mencionados *comportamientos maquinales* no se suscitarían con uno o pocos individuos; a decir, el metro *funciona* por la cantidad de usuarios que transporta.

Asimismo la autoorganización se hace presente arriba, a lo largo y a lo ancho de la explanada de Bellas Artes. Converge y diverge una diversidad de presencias. Aquellos que se sientan en las jardineras o bancas, aquellos que cruzan el espacio, los que hacen fila bajo el sol para entrar a la exposición de Toulouse Lautrec, los que aguardan, etcétera. Aunque el espacio no presenta fronteras o límites, cada banca, jardinera, desnivel, barandal y bolardo convive con esa multiplicidad de energías humanas.

Conclusiones

Hablar de la cotidianidad en el espacio urbano-arquitectónico implica más que hablar de prácticas en el espacio *geométrico* o *geográfico*. Es remitirse a una forma específica de *maneras de hacer*, a *otra espacialidad*, a una experiencia antropológica, poética y mítica del espacio.²⁹

La experiencia espacial en la vida cotidiana se da a través de la relación entre el hombre y el mundo exterior, la cual está llena de variantes y es rica en múltiples peripecias.³⁰ Como sabemos, la ciudad, y sus acontecimientos, es formada por fragmentos de trayectorias y alteraciones de espacios, por redes que avanzan y se cruzan componiendo una historia múltiple. “Esta historia sigue siendo diferente, cada día, sin fin.” De Certeau nos dice que estas historias comienzan al ras del suelo, con los pasos. Son el número que no se puede contar, pues cada uno presenta una cualidad diferente: un estilo de *aprehensión táctil* y de *apropiación cinética* –cada quien decide a dónde, por dónde y de qué manera ir.– Su hormigueo es un innumerable conjunto de singularidades.³¹

²⁹ De Certeau, Michel. *La invención de lo cotidiano I. Antes de hacer*. Trad. Alejandro Pescador. Universidad Iberoamericana; México, 2000, (p.105)

³⁰ Wilhelm, Worringer. *La esencia del estilo gótico*. Nueva visión; Buenos Aires, 1973, (p.20)

³¹ De Certeau, Michel. *La invención de lo cotidiano I. Antes de hacer*. Trad. Alejandro Pescador. Universidad Iberoamericana; México, 2000, (p.109)

Por lo que a pesar de que la ciudad encarna un sistema complejo, cuyo comportamiento colectivo sobrepasa el de cada uno de sus elementos, aún se posee una importante individualidad. Y a través del microscopio, esos pequeños movimientos propios de cada una de las *hormigas*, son realmente lo que permite la autoorganización de la ciudad. Por lo tanto, la investigación acerca de los recorridos en la cultura urbana contemporánea de la Ciudad de México –que son esos aparentemente insignificantes movimientos individuales–, implica el sumergirse en la experiencia espacial, perceptiva, y emocional de los habitantes, así como de los factores que convergen en esa suma de fuerzas.

Consideraciones finales

*la vida cotidiana es también una suma de instantes
algo así como partículas de polvo
que seguirán cayendo en un abismo
y sin embargo cada instante
o sea cada partícula de polvo
es también un copioso universo*

Mario Benedetti

Tal vez no resulte sencillo entender la importancia que se le ha venido dando a esos aparentemente insignificantes instantes de la vida cotidiana del ser humano. ¿Por qué sería relevante lo que suceda en las calles de la ciudad en un día ordinario? Tan sencillo como lo expresa aquél escritor uruguayo, versos más abajo: “vale la pena cualquier sacrificio, para que ese abrir y cerrar de ojos, abarque por fin el instante universo”. No se trata de actuar para que esa masa informe que habita la ciudad, o que la ciudad misma, vislumbre un próspero futuro. Sino porque la colectividad está conformada por seres humanos tan racionales, como emocionales; tan inteligentes como pasionales; tan indiferentes como sensibles; que se entregan a su día a día y que, como individuos, se encuentran en la marcha de su efímera existencia.

Pero, si “cada época tiene la arquitectura –y la ciudad– que se merece, (...) una arquitectura acorde con su *ser*”³², cabría preguntarse, ¿qué reflejo está proyectando la

³² Kosik, Karel. *Reflexiones antediluvianas*. Trad. Fernando de Valenzuela. Itaca; México, 2012, (p.54)

arquitectura de la época que nos concierne? Evidentemente, nuestra *civilización del espectáculo* ha construido las ciudades a su imagen y semejanza.³³ Por un lado, el poder adquisitivo de las minorías privilegiadas se manifiesta a través de lo opulento y lo colosal; mientras los demás habitamos una ciudad que delezna lo humano fingiendo comportamientos maquinales. Así pues, ¿será que no hay espacio para la esperanza? Y si, como dice Kosik, las casas y las ciudades son un espejo donde una época se mira a sí misma³⁴; ¿no sería válido intentar mejorar ese reflejo? ¿Resulta descabellado imaginar que puede frenarse ese ciclo de retroalimentación que potencializa la desensibilización de los habitantes de la Ciudad? ¿Quizá a través de la suma de energías positivas como aquella que encontramos en el umbral hacia el exterior del Metro Bellas Artes?

Es preferible pensar que no es imposible. Sin embargo tampoco resulta sencillo. Un buen punto de partida podría ser el re-componer diversos conceptos de la arquitectura, repensar nuestra ciudad para re-configurar las relaciones del hombre con su espacio urbano-arquitectónico. No sin antes reflexionar acerca de la realidad de la que somos parte y, sobre todo, reflexionar acerca de nosotros mismos como seres humanos.

Ciudad de México, diciembre 2016

Viviana Catalina Benítez Jiménez

Arquitecta por la Universidad Nacional Autónoma de México en 2015, estudiante de Maestría en Arquitectura en el Programa de Maestría y Doctorado de Arquitectura de la

UNAM

vicabeji@gmail.com

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Auge, Marc. *Los no lugares. Espacios del anonimato*. Gedisa; Barcelona, España, 2000

Carr, Nicholas. *¿Qué está haciendo internet con nuestras mentes? Superficiales*. Taurus; México, 2010.

De Certeau, Michel. *La invención de lo cotidiano I. Antes de hacer*. Trad. Alejandro Pescador. Universidad Iberoamericana; México, 2000

³³ *Ibidem*, (p.77)

³⁴ *Ibidem*, (p.77)

- Hall, Edward. *La dimensión oculta*. Trad. Félix Blanco. Siglo Veintiuno; México, 1972
- Hartmann, Nicolai. *Estética*. UNAM; México, 1977
- Johnson, Steven. *Sistemas emergentes. O qué tienen en común hormigas, neuronas, ciudades y software*. Fondo de Cultura Económica; México, 2003.
- Kosik, Karel. *Reflexiones antediluvianas*. Trad. Fernando de Valenzuela. Itaca; México, 2012.
- Odériz, Alberto. “**Hacer mover: las relaciones entre desconocidos y arquitectura**”. *Bitácora Arquitectura*, No.30, 2015
- Worringer, Wilhelm. *La esencia del estilo gótico*. Nueva visión; Buenos Aires, 1973

REFERENCIAS ELECTRÓNICAS

- El metro es de todos*. Sistema de Transporte Colectivo Metro. Amílcar Salazar; México, 2014. Recuperado el 02 de diciembre de 2016 en: <http://www.metro.cdmx.gob.mx/imagenes/organismo/varios/elmetroesdetodos.pdf>
- González Gómez, Ovidio y Navarro B., Bernardo “**El metro de la ciudad de México. Desarrollo y perspectivas**”. *Momento Económico*, 49, 1990.; pp. 4-9. Recuperado el 02 de diciembre de 2016 en: http://ru.iiec.unam.mx/2027/1/num49-articulo2_Gonzalez-Navarro.pdf
- Sistema de Transporte Colectivo Metro*. (s.f.). Web. Recuperado el 02 de diciembre de 2016 en: <http://www.metro.cdmx.gob.mx/operacion/longlineas.html>