



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MEXICO
Posgrado en Artes y Diseño
Facultad de Artes y Diseño

Historias de Ruta en libro de Artista:
Viajes de mujeres en el Metro de la ciudad de México

Tesis
QUE PARA OPTAR POR EL GRADO DE:
MAESTRA EN DISEÑO Y COMUNICACIÓN VISUAL

PRESENTA:

Lic. AMALIA OSPINA PALACIOS

DIRECTOR DE TESIS

Mtro. EDUARDO ACOSTA ARREOLA
(FAD)

SINODALES

Mtro. Estanislao Ortiz Escamilla
(FAD)

Mtro. Eduardo Acosta Arreola
(FAD)

Mtra. Ana Mayoral Marín
(FAD)

Dra. Ángela Sánchez de Vera
(Facultad de Artes UACH)

Lic. Alicia Portillo Venegas
(FAD)

México, Noviembre 2015



Universidad Nacional
Autónoma de México



UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

Todo el material contenido en esta tesis esta protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.



UNAM
POSGRADO



FACULTAD
DE ARTES
Y DISEÑO

UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MEXICO
Posgrado en Artes y Diseño
Facultad de Artes y Diseño

Historias de Ruta en libro de Artista:
Viajes de mujeres en el Metro de la ciudad de México

Tesis

QUE PARA OPTAR POR EL GRADO DE:

MAESTRA EN DISEÑO Y COMUNICACIÓN VISUAL

PRESENTA:

Lic. AMALIA OSPINA PALACIOS

DIRECTOR DE TESIS

Mtro. EDUARDO ACOSTA ARREOLA
(FAD)

SINODALES

Mtro. Estanislao Ortiz Escamilla
(FAD)

Mtro. Eduardo Acosta Arreola
(FAD)

Mtra. Ana Mayoral Marín
(FAD)

Dra. Ángela Sánchez de Vera
(Facultad de Artes UACH)

Lic. Alicia Portillo Venegas
(FAD)

México, 2015



El movimiento y desplazamiento permanente de nuestros cuerpos y vidas está marcado por las decisiones, así como por la magia del azar y el encuentro de caminos y fuerzas. Este trabajo no habría sido posible sin la certeza de que existen pies que caminan junto a los míos y que de manera generosa me brindan apoyo y sabiduría. Agradezco a la Patricia y al Pablo por ser la fuente de amor y vida, que hacen de mi paso por la tierra un camino maravilloso. A mis hermanas y hermanos que son toda esa comunidad de amigas y amigos que ahora son mi familia, la que he ido construyendo a cada paso.

Historias de Ruta en libro de Artista:
Viajes de mujeres en el Metro de la ciudad de
México



AMALIA OSPINA PALACIOS

ÍNDICE



CAPÍTULO I:	Aproximaciones al libro de artista y fotolibro	21
1.	Breve definición de libro de artista y fotolibro	21
1.1.	Libro de artista / obra libro	21
1.2.	Características del libro de artista / obras-libro	24
1.3.	Fotolibro	27
1.4.	Fotografía en el Metro	34
2.	Mapeos y derivas urbanas como método de investigación y producción de fotolibros: series fotográficas en el Metro de la ciudad de México D.F.	46
2.1.	La deriva como método de aproximación a las historias de ruta	46
2.2.	Nómadas, deriva, cuerpo y ciudad	48
2.3.	Ciudad: imagen	
2.4.	MAP-e-ARTE: Mapeando d-Es-pacio	52
2.5.	MAPeARTE	60
2.6.	Fotomapas: series fotográficas en el Metro de la ciudad de México D.F.	63
	2.6.1. Foto-mapas d-Es-pacio:	63
	2.6.2. Fotomapa Ellas, Ellos, Ellas y Ellos, mapa de experiencia en el metro Mx. D.F.	64
2.7.	Conclusiones	69

CAPÍTULO II: La ciudad y el viaje: experiencias diferenciadas en razón del género	77
3. Viajar en la ciudad: una experiencia diferenciada. El Metro en la Ciudad de México, antecedentes, cifras, marco legal.	77
3.1. Marco legal	77
3.2. Experiencia urbana diferenciada	79
3.3. Violencia y violencia de género en México D.F.	85
3.4. Violencia de género en el transporte público	92
3.5. LIBROMETROLIBRO: Dinámicas de conflicto y violencia sobre los cuerpos de las mujeres en el transporte público de México D.F.	102
3.5.1. Uso y características de las imágenes para la producción de fotolibro	102
3.6. Fotomapa. Viaje diferenciado: ¿qué viven las mujeres madres en el metro?	111
3.6.1. ¿Madre en el Metro?	111
3.7. Interaccionismo simbólico y espacio	116
3.7.1. Interaccionismo Simbólico (IS)	116
3.7.2. Espacio	126
3.8. Metrolineas: Registro fotográfico: Pasajeros/as como creadores/as del espacio, el espacio como creador del pasajero/a	133
3.9. Fotomapa ¿y tú qué?: Interaccionismo simbólico dentro del metro de México D.F.	138

CAPÍTULO III: Historias de ruta en libro de artista	145
4. Relatos y fotografías de historias de mujeres en el Metro del México D.F.	145
4.1. Historias de Ruta.	145
4.2. Libro De Artista: Historias de Ruta de mujeres en el Metro México D.F.	180

CONCLU ---¿YENDO

5. Re-Lectura	186
5.1. Tácticas y Estrategias	187

ANEXOS 197

ÍNDICE DE IMÁGENES 213

FUENTES DE INFORMACIÓN Y CONSULTA 221







N 1996

I INTRODUCCIÓN

En América Latina existen pocos estudios acerca de los medios de transporte y sus significados sociales, aunque cada vez se ha ido incrementando en estudios pequeños y aislados. La carencia de estudios y la escasa reflexión sobre el tema ha motivado esta investigación, que intentará desentrañar los sutiles mecanismos del poder, la dominación, la violencia y los estereotipos como elementos que se juegan en la cotidianidad. En América Latina y el mundo ya empieza a ser un tema de interés, sociólogos e investigadores de las ciencias humanas se han dado cuenta que los medios de transporte son espacios donde se expresan problemáticas sociales de gran importancia y que pueden por tanto ayudar al entendimiento de una sociedad, de una cultura. El espacio del Sistema de Transporte Colectivo Metro en la Ciudad de México reúne a diferentes actores/as de la sociedad que manifiestan sus necesidades, pero también sus sueños y fantasías. Se evidencian angustias, temores, así como formas de comportamiento culturales en torno a la violencia, la inseguridad, lo público, el arte, la solidaridad.

Existen algunos autores que se han dedicado a estudiar los espacios urbanos de tránsito y los personajes que los habitan cotidianamente. Podemos citar por ejemplo el libro de Francisco Mata Rosas, *Un viaje (2011)*, donde se hace un registro fotográfico de la vida y movimiento de las personas en las líneas del Metro de la ciudad de México; este libro incluye un texto introductorio de Carlos Monsiváis sobre el tema. Monsiváis explora también este espacio en su libro *Los Rituales del Caos*, donde hace un ensayo sobre el metro de México y la interacción de la gente. Desde el Perú encontramos aproximaciones de Víctor Vich en su libro *El discurso de la calle: Los cómicos ambulantes y las tensiones de la*

modernidad en el Perú donde explora el papel de los/as vendedores/as ambulantes en la urbe y el transporte público; o el ensayo de Pepe German sobre *la poiesis del bus en Quito*. Marc Augé, Michel de Certeau, Agnes Heller, Erving Goffman, Manuel Delgado entre otros, han dado inicio a este tipo de estudios. Más adelante se hará un breve repaso por algunas categorías y conceptos de estos autores que nos ayudarán a interrelacionar los elementos constitutivos de este trabajo teórico de investigación y así también orientar las bases de lo que será el producto visual que tiene como objetivo representar y registrar la esfera comunicacional que se desarrolla en el transporte público, dejando entrever signos de violencia hacia los cuerpos de las mujeres dentro de las ciudades contemporáneas y de manera específica en la ciudad de México D.F, así como de la construcción cultural e identitaria de sus habitantes en este espacio.

Las prácticas de personajes que habitan y transitan el Metro se inscriben en una realidad social marcada por la pobreza económica y la exclusión política que genera discursos que terminan configurándose como instancias interpelativas de la realidad social “por ello estos discursos callejeros no pueden ser entendidos como ‘meros reflejos’ de las relaciones sociales sino más bien como parte de sus agentes constitutivos” (Vich, 2001:49). Los espacios públicos, como escenarios de esta interrelación, esta puesta en escena de vivir en sociedad que promueven un conjunto de imágenes que construyen algunas de las representaciones y ritualidades que circulan sobre la realidad social.

Las sociedades urbanas son flujos, espacios en movimiento, territorios que devienen constantemente y los pasajeros sus actores principales. Ser pasajero tiene varias lecturas semánticas: es ser transitorio, andar siempre en una situación de tránsito, pero también es “vivir a la vez entre lo propio y lo ajeno, lo inmediato y lo lejano” (García Canclini, 2013:66) es no tener peso, remite a la liviandad, lo poco trascendente, lo fragmentado. Mi condición de pasajera y extranjera en estas tierras me otorga ciertas ventajas y limitaciones, no soy de acá, pero temporalmente sí, estoy en tránsito, soy pasajera de este lugar, viajera incansable; después de todo, no somos más que pasajeros de este mundo. Esta condición me hace buscar estrategias de adaptación y seguir

comportamientos que vienen de un aprendizaje inmediato, que no tienen una raíz empírica, ni un anclaje familiar

he ahí por qué el exiliado y el extranjero son los personajes en quienes mejor se resumen los valores cívicos, puesto que están en condiciones de reclamar derechos y obedecer deberes de ciudadanía en nombre de principios abstractos de justicia e igualdad que no están inscritos en tradición ni idiosincrasia alguna, sino que son la consecuencia del consenso impersonal entre desconocidos que deciden convivir (Delgado, 1999:209).

La presente investigación es cualitativa, descriptiva y de registro fotográfico. Se apoya en herramientas diversas de la comunicación social orientada desde el interaccionismo simbólico en la parte teórica y en herramientas técnicas para el registro y producción visual. En este trabajo se hizo un levantamiento fotográfico de lo que sucede dentro de los vagones del metro de la ciudad de México D.F.. Las series y su posterior utilización a raíz de este levantamiento, buscó interpretar el flujo del discurso social y la interpretación consiste en tratar de rescatar “lo ‘dicho’ y fijarlo en términos susceptibles de consulta” (Geertz, 2000:32). No se va a estudiar el Metro sino en el Metro. Retomando el concepto de Colette Pétonnet de la “observación flotante” dentro de la antropología móvil, esto implica una actitud del etnógrafo urbano, ya que éste participa de un medio compuesto por extraños, y ser un extraño es precisamente la garantía de su discreción y éxito. Deben tomarse las acciones que de allí surjan como comentarios sobre algo más que ellas mismas, “pequeños hechos hablan de grandes cuestiones” (Geertz, 2000:35).

Esta investigación revisa a breves rasgos, en el primer capítulo, las características del fotolibro y libro de artista, así como algunos de los referentes en el mundo y la región latinoamericana. También hago un recorrido por la obra de fotógrafos que han influenciado mi forma de observar y fotografiar el Metro. A partir de estos referentes y de un análisis de los mapas y el mapeo como técnica de producción visual, pude realizar mis propias fotografías documentales y experimentaciones para la producción de los fotolibros que aquí presento. En esta parte muestro mi primer ensayo fotográfico con testimonios, al que he denominado *fotomapa* y cómo esto me ha ayudado a aterrizar varias de las

ideas que planteo en esta investigación a nivel teórico. En el segundo capítulo realizo un análisis de patrones de interacción entre los personajes que confluyen en el Metro. Busco evidenciar y registrar las dinámicas comunicativas y de conflicto a través de distintos medios como la fotografía y el audio ambiente del Metro. Se revisan algunas aproximaciones al concepto de discriminación, y a esta como una forma de violencia y violencia de género que se expresa cotidianamente en el transporte público en la ciudad de México. También es importante asentar el significado del interaccionismo simbólico como herramienta conceptual y metodológica que nos ayudará a observar el problema desde una mirada de la comunicación social. En la misma línea de la metodología se establecerán los mecanismos y técnicas para la recolección de información y sobre todo se planteará el método de registro visual y de testimonios, de audio y de entrevistas, que serán la pieza fundamental para ser plasmadas en seis diferentes fotolibros y fotomapas.

En el tercer capítulo se muestran las entrevistas que realicé a mujeres que utilizan el Sistema de Transporte Colectivo Metro. Estas entrevistas son uno de los focos de atención de la investigación, y son tratadas como testimonios que nos permitan seguir las historias de ruta de las mujeres, su interacción en el transporte, sus estrategias de viaje, su vivencia cotidiana en la ciudad a la hora de utilizar el transporte público. Estas historias son consideradas como fuentes de información e insumos narrativos que son leídos y relacionados con la estructura conceptual, lo que me ha permitido dotar de un sentido a las vivencias, para que éstas no se queden en una mera recopilación de experiencias subjetivas y aisladas, sino que permitan estructurar la hipótesis de la presente investigación. Como parte de este trabajo investigativo, es necesario evidenciar una posición ante la realidad que se observa, una mirada que además está plasmada en un trabajo visual y de diseño a través de la elaboración de fotomapas y libro de artista. Es importante señalar mi condición de extranjera, pues eso me ubica como espectadora del otro (mexicano/a) desde una posición ante el mundo, tanto política, cultural como económicamente, y me inscribe dentro de circunstancias culturales y un tiempo histórico concreto. De ninguna manera quiero pregonar una objetividad desde el texto o la imagen que muestro en este trabajo de investigación. Si bien muchos de los datos que aquí se usan vienen

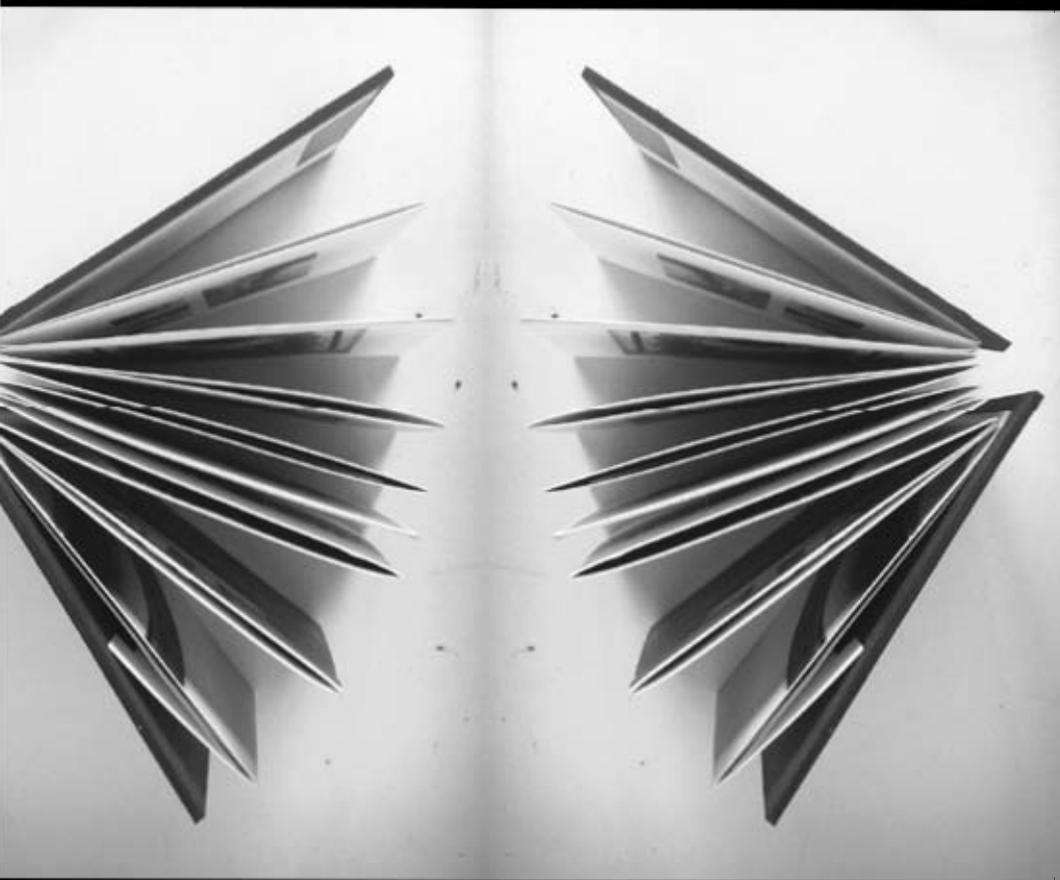
de estudios cuantitativos de diferentes investigaciones a gran escala, es importante remarcar que esa información es asumida y reinterpretada dentro de la investigación con la intención de re-significar la realidad y el objeto de estudio para que, a partir de ahí, se pueda elaborar un discurso propio, crítico y propositivo desde las artes visuales y la reflexión teórica.

Esta investigación es representativa de una problemática presente en la región, por lo que se ha considerado hacer un estudio de una de las capitales latinoamericanas más grandes e importantes de la región: México Distrito Federal. La idea es realizar distintos aportes desde el formato de libro de artista y fotolibro sobre la comunicación social, violencia de género y la visualidad del transporte urbano donde se recojan las expresiones iconográficas, audios, estéticas populares del Metro, performatividades y por supuesto, que recoja el testimonio de los personajes que habitan y transitan el Metro de manera cotidiana. Además de propuestas de intervención y afectación del entorno que nos permita una interacción con los/as usuarios/as del Metro y así poner en evidencia testimonios y reacciones in situ que nos aporten de manera significativa a las reflexiones que buscamos desencadenar.

En el texto que viene a continuación se muestra el proceso de transformación por el que ha pasado este trabajo hasta llegar a lo que finalmente se ha impreso. Los métodos de recopilación y generación de información han sido multi y transdisciplinarios. Mi primera aproximación a este tema fue desde la comunicación social, la lectura del espacio y la movilidad; luego me acerqué hacia lo visual con la fotografía, a lo que naturalmente le siguió el video y los audios; el performance, las entrevistas, las conversaciones casuales, las derivas, la organización de fotografías por series, la elaboración de libros, de discursos, de acciones e instalaciones. Es decir, he buscado y ensayado algunas formas de trasladar los conocimientos e información que recopilé durante casi dos años, repensándolas, mostrándolas, debatiéndolas, destruyéndolas, hasta volverlas a levantar. Esta tesis es un viaje, el relato de muchos desplazamientos dentro de desplazamientos, una *matrioska* de desplazamientos al que invito a sumergirnos.







CAPÍTULO I: Aproximaciones al libro de artista y fotolibro

1. Breve definición del libro de artista y fotolibro

1.1. Libro de artista / obra libro

Para la presente investigación se ha planteado crear una serie de libros de artista que ayuden a plasmar su contenido de una forma visual y creativa, que permita aproximarnos al tema de maneras distintas a aquellas de una investigación exclusivamente teórica. Empiezo este trabajo tratando de esbozar una definición del libro de artista y sus diferencias con los libros convencionales.

El término libro de artista apareció en los años setenta como un término para describir libros de edición limitada hechos por artistas. Éstos tienen algunas particularidades que les distinguen de los libros comunes, porque su decodificación e interpretación eran hasta entonces desconocidas. Los libros de artista pusieron en cuestión las formas convencionales de elaboración y distribución de libros, generaron una relación diferente con el lector, que ahora se presenta como un actor clave a la hora de enfrentarse al libro, tanto en la dimensión temporal como espacial. Esto a su vez ha

provocado un cambio de percepción ante lo que debía ser la poesía, las artes visuales y el lenguaje (Hellion, 1998:22).

El libro es un objeto. El libro es una idea. Los libros inspiran y son inspirados por revoluciones, relaciones amorosas, religiones. ¿Qué significa hacer un libro? Hacer un libro es ganarle poder a las cosas (...) Hacer libros es crear formas físicas de las ideas. Por supuesto que todos los artista hacen esto. Pero el libro ha sido el cuerpo del pensamiento humano por muchos siglos y cuando hacemos libros inusuales, libros de artista, interferimos con ese cuerpo (Niffenegger, 2011:12-13).¹

Como se ha mencionado antes, esta investigación aborda ante todo, historias de mujeres y sus viajes en el Metro de la ciudad de México. Esto establece una relación entre el libro y la mujer que Johanna Drucker explica en su texto *Intimate Authority: Women, books, and the public-private paradox (2011)* explicando que: “El espacio de un libro es íntimo y público a la vez; media entre la reflexión privada y la comunicación abierta, lo que concuerda con la experiencia de vida de mucha mujeres”(Drucker, 2011:14)² . Esta reflexión crea una interesante relación entre lo íntimo y lo público que permite a las mujeres expresarse bajo sus propios términos en los libros que crean o de los que forman parte. Las temáticas de un libro como estos son variadas, pueden tratarse de viajes, sueños, pérdidas, vida de familia, relaciones, maternidad. El activismo dentro de la tradición feminista también se ha sumado a esta tendencia con temas como el abuso, la violencia, la guerra y el genocidio.

1 “The book is an object. The book is an idea. Books inspire and are inspired by revolutions, love affairs, religions. What does it mean to make a book? (...) To make books is to create physical form for ideas. All artists do this, of course. But the book has been the body of human thought for many centuries, and when we make unusual books, artists’ books, we are messing with that body.” La traducción es mía.

2 “The space of a book is intimate and public at the same time; it mediates between private reflection and broad communication in a way that matches many women’s lives experience”. La traducción es mía.

En su texto, Drucker define al libro de artista como una obra de arte que está concebida y ejecutada como un libro y no existe de ninguna otra forma o formato. Hará uso de imágenes, textos, y cualquier cosa que implique producción –fotografía, pinturas, dibujos, collage, trabajos en metal, adornos- con ambas manos o con máquinas. Aunque la tecnología digital vaticinaba el fin del libro, se ha vuelto por el contrario una herramienta de impresión y diseño más accesible para los/as creadores/as de libros.

A esta corriente de artistas que empezó a aproximarse a la tendencia de realizar *Libros de Artista*, se sumó el mexicano Ulises Carrión quien se desarrolló en algunas disciplinas de las artes, pero sobre todo en aquellas vinculadas a las letras: la creación y reinención del libro; la poesía; la literatura. Se inspiró en corrientes artísticas contemporáneas como el Dadá, Fluxus y el arte conceptual, corrientes que le brindaron la posibilidad de expresarse a través de palabras, sobre su obra y la de los demás. En México, Carrión destacó por su obra literaria, pero en Holanda en la década de los setenta y ochenta, fue donde pudo desenvolverse con mayor libertad en otras áreas e involucrarse de lleno con una incipiente corriente que describiría en el ensayo *El arte nuevo de hacer libros* (1975). Esto consiste en una nueva concepción y apropiación del libro tanto desde quien lo crea como de quien se enfrenta a su lectura.

Ulises nos lleva por el camino de descubrir qué es un libro y ciertamente es un visionario para su época; se podría decir que está prediciendo el futuro de los libros en relación a los libros de artistas, estos últimos como los representantes de la fase final de un proceso irrevocable de desaparición del libro tal y como lo hemos conocido hasta la actualidad. Carrión ubica el inicio de la creación de obras libro en los años cincuenta y sesenta pero habla de que su estudio y comprensión se fortaleció desde inicios de los setenta. En estos años busca establecer la diferencia entre los libros-objeto y las obras-libro, para lo cual comienza aclarando que: el libro es una serie coherente de páginas que se inserta dentro de una relación espacio-temporal.

1.2. Características del libro de artista / obras-libro

Antes de adentrarnos en los postulados que hiciera Carrión, es importante definir algunos criterios sobre el libro de artista. Por ejemplo, tomamos como referente algunos lineamientos desde la perspectiva que nos propone la directora del Museo Nacional de Mujeres en las Artes en Washintong D. C, Estados Unidos, Krystyna Wasserman como referente. Para la colección de este museo la directora considera los siguientes criterios como constituyentes del libro de artista: en cuanto a la realización del libro son aquellos hechos a mano y que sean atractivos visualmente; la originalidad del concepto y la habilidad de la artista de proyectar una idea unificada a través del contenido del libro; su forma y estructura. Así mismo, los divide en nueve categorías:

Contadores de historias o *story tellers*

Naturaleza

Comida y cuerpo

Autobiografías

Soñadores y magos/as

Históricos

Hijas, madres, esposas

Viajeras

Poesía

Las características antes mencionadas pueden resultar en algunos casos un tanto estrechas y rígidas, además de ser concebidas desde una perspectiva convencional museística de libro de artista. Por ello es importante añadir y matizar esta tendencia con lo que propone Ulises Carrión al caracterizar los obras libro desde *el arte nuevo de hacer libros*, donde prefiere llamarlos obra libro antes que libro de artista pues los “libera de la apropiación de los artistas, al mismo tiempo que subraya al libro como forma, como obra autónoma” (Carrión, 2012: 91). Estas *obras libro*, incluyen varios elementos que se mencionarán a continuación:

Texto

El texto sólo constituye una parte del “eslabón en la cadena que va del escritor al lector”, el nuevo arte es completo, incluye varios procesos creativos y de manufactura que van de la mano; el escritor se encarga del proceso pleno de hacer libros. Para Carrión

un libro es una secuencia de espacios, es también una secuencia de momentos. Un escritor no escribe libros sino textos y es el texto el que está contenido en el libro. Libro y texto son dos entidades autónomas y la primera la describe como una “secuencia espacio-temporal autónoma” (Carrión, 2012: 37). La secuencia espacio temporal de un libro se ve acompañada de una secuencia espacio temporal paralela de signos lingüísticos o no.

Espacio

El libro es un volumen en el espacio. El espacio es maleable pero decisivo a la hora de comunicar, puesto que en sí mismo significa, puede connotar, y se expresa sobre una superficie concreta, real: la página.

Lenguaje

El lenguaje del arte nuevo es radicalmente diferente del cotidiano. Desatiende las intenciones, la utilidad, y se vuelve sobre sí mismo, se investiga a sí mismo, en busca de formas, que den nacimiento a, se acoplen con, se desplieguen en, secuencias espacio-temporales (Carrión, 2012: 50).

Estructura

Las palabras son parte de una estructura, así como todos/as somos parte de una estructura, todo lo que existe son estructuras (Carrión, 2012: 53). Por tanto comprender algo, es comprender su estructura o los elementos que la conforman.

Lectura

Para leer el arte nuevo es preciso aprehender el libro en tanto que estructura, identificar sus elementos y entender la función de éstos. Los ritmos cambian, se crean condiciones específicas de lectura. “El arte nuevo apela a la facultad que tienen todos los hombres de entender y crear signos y sistemas de signos” (Carrión, 2012: 61). “Debe haber una coherencia entre los mensajes posibles y potenciales, apariencia visible y la manera de lectura que estos dos elementos imponen, sugieren o toleran. A este elemento le llamo ritmo” (Carrión, 2012: 94).

De manera resumida, Carrión considera el libro como una obra autónoma que tiene la posibilidad de expandirse en varias direcciones, queda despojado de la uniformidad, la linealidad, incluso de la intencionalidad y el significado. Cualquier sistema de signos es posible en las obras libro. Una obra así puede parecer un libro convencional, no es necesario que esté hecho de materiales extravagantes, o sea de tamaños inusuales, pero en lo que sí debe diferenciarse es en los ritmos de lectura, una obra libro debe llevar al lector a una experiencia nueva con el espacio tiempo. En cuanto a lo visual también es necesario dejar claro que “las imágenes no están ahí porque sean bellas; están ahí porque sirven para crear una obra total que es un libro, porque significan algo” (Carrión, 2012: 139).

Es interesante e importante reflexionar en torno a la relación que existe entre imagen y texto dentro de un libro, considerando que la imagen fotográfica no es tan antigua como la ilustrada a mano, pues data de finales del siglo XIX con Thomas Bolton, cuando decide sensibilizar su plancha de grabado de madera y colocar una fotografía positivada, lo que abre paso a una nueva generación de publicaciones que revolucionará la historia. En ciertas ocasiones el texto describe la imagen o la imagen ilustra el texto según el sentido que busque darle el autor, o de manera complementaria, aunque a veces funciona de manera autónoma. Vilém Flusser habla de esta relación dialéctica de la siguiente manera:

La pugna entre texto e imágenes plantea el problema central de la historia: la relación entre texto e imagen (...) la explicación de esta dialéctica es la siguiente: aunque los textos explican las imágenes a fin de comprenderlas, las imágenes a su vez, ilustran los textos para hacer que su significado sea imaginable. Aunque el pensamiento conceptual analiza el pensamiento mágico (el de las imágenes) para deshacerse de él, el pensamiento mágico se infiltra en el pensamiento conceptual a fin de imaginar sus conceptos. Durante este proceso dialéctico, el pensamiento conceptual y el mágico se refuerzan mutuamente: los textos se hacen imaginativos, y las imágenes más conceptuales (Rodríguez, 2010: 79).

Es importante tener en cuenta esta relación dialéctica al momento de hablar de fotolibros que por un lado buscan generar un discurso visual que a veces ilustra una idea de manera obvia y literal y otras, por el contrario, buscan en esta relación una insinuación metafórica de una realidad. En el caso de la producción de esta investigación los fotolibros tratan de ser más ilustrativos y buscan una referencia más directa a la problemática. Sin embargo no se ha excluido la elaboración de series y libros un tanto más conceptuales que buscan un ejercicio de abstracción en donde se interpela al lector/a a hacer asociaciones menos obvias, pero no por ello incongruentes.

1.3. Fotolibro

El fotolibro es casi tan antiguo como la misma fotografía. Si bien el libro llegó antes que la fotografía, su encuentro es casi inmediato al nacimiento de la fotografía, ésta quiso perpetrarse dentro de sus páginas y así, adquirir aún más, el carácter masivo y de reproductibilidad que la definen. Los fotolibros existen desde que la fotografía fue susceptible de guardarse en libros, es decir, que siempre pertenecieron a este lugar: desde los álbumes familiares, las fotografías estaban confinadas a la biblioteca o el archivo, desde sus inicio han tenido la intención de ser impresas en una página. El conjunto de fotografías organizadas en un libro ha significado dar un paso más en la fuerza expresiva y documental de la fotografía, ha implicado añadir explícitamente diseño, composición, narrativa, no es solamente una retrospectiva de un fotógrafo en particular, por ejemplo, el fotolibro nos habla de un proyecto, un ensayo de ideas e imágenes conexas.

La historia del fotolibro ha sido relegada y un tanto olvidada sobre todo por la fuerza que han adquirido desde mitad del siglo XX los museos y galerías de arte que han tratado a la fotografía como una pieza independiente, mientras que el fotolibro era un simple *souvenir*. Si bien es cierto que los museos dieron un gran impulso a la elaboración de fotolibros en las décadas de los sesenta y setenta, aún no se estudiaban individualmente. En otras latitudes un tanto menos visibles, también se han elaborado numerosos fotolibros, pero muchas veces son olvidados o ignorados. Dada la creciente tendencia de producción de fotolibros en el mundo entero y el vacío existente en su investigación, Martín Parr y Gerry Badger se

dieron a la tarea pionera de clasificar y definir estos libros en su serie *The Photobook: A History* Volúmen I (2004), II (2006) y III (2014) editados por Phaidon. Su enfoque inicial son en aquellos libros realizados en Europa, Estados Unidos y Asia que luego van complementando en los volúmenes posteriores, con fotolibros de América Latina, y a partir de ello buscan esbozar definiciones que ubican a este tipo de producciones en la categoría de libros de artista. En su texto *El fotolibro: una historia* (2004-2006), hablan de obras como la del japonés Kikuji Kawada, *The Map* (田の地図, Chizu) (El mapa), que es uno de los primeros fotolibros/libro de artista poco reconocidos. O del libro *The pencil of Nature* (El lápiz de la naturaleza) de William Henry Fox Talbot, publicado en fascículos entre 1844 y 1846 como los primeros ejemplos de fotolibro en donde además se “definió virtualmente el arte de la fotografía desde sus orígenes- como el ‘arte’ de hacer imágenes, pero también como una metodología para reunir información, y como un medio visual con una clara tendencia narrativa” (Parr, 2004: 7). Los fotolibros de guerra son también el inicio de esta combinación. Aquellas recopilaciones fueron ante todo propagandísticas y documentales y surgieron en los años treinta en Rusia, luego con la Segunda Guerra Mundial.



Figura 1: *The Map*. Japón, 1965.// Kikuji Kawada



Fig 2: The pencil of Nature // Reino Unido, 1844 y 1846

//William Henry Fox Talbot.

El fotolibro implica la sucesión de imágenes en un mismo objeto, el libro, donde además de hacer una selección minuciosa de las fotografías que se quieren usar, tienen una razón de ser y estar, nos cuentan algo, nos quieren decir algo más que lo que está dicho en la fotografía. Son libros que permiten varias formas de lectura, que pueden o no estar determinadas. Esto nos remite a lo que Ulises Carrión dice en párrafos más arriba cuando habla del arte nuevo de hacer libros, pues una de las características que define a las obras libro, es justamente sus posibilidades de lectura.

Quiero rescatar lo que dice el fotógrafo Jorge Ribalta:

La fotografía es parte de las cosas, es un fósil; pero el montaje, que pone en relación las imágenes, les devuelve la vida. El montaje de imágenes remite a la ilusión de movimiento del cine. Poner imágenes juntas no es solamente relacionar los diversos procesos y trabajos que se muestran, y producir legibilidad,

sino poner las propias imágenes en movimiento. Dar vida a las piedras es crear ilusión de movimiento (Ribalta, 2013).

El fotolibro entonces está muy próximo al cine y a la literatura, el fotolibro nos cuenta una historia, nos lleva por diferentes senderos, brinda la posibilidad al fotógrafo/ diseñador/ artista, de crear diferentes posibilidades de lectura y de acercamiento a la fotografía. La edición de estos libros suele ser industrial, se acerca a los medios de masas, las revistas y al fotoperiodismo en cuanto a la recopilación de imágenes que comunican un mensaje determinado y que llega a un público masivo.

El fotolibro tiene un importante rol dentro de la historia de la fotografía. Ocupa un intersticio vital entre el arte y los medios de masas, entre el fotoperiodista y el artista, entre la estética y el contexto. Es un elemento harapiento y desmadejado, con demasiadas anomalías (Parr, 2004: 9).

Es importante hablar del fotógrafo/autor. Parr y Badger lo llaman "*auteur* (en su sentido cinematográfico –un director autónomo que crea una película siguiendo su propia visión artística)" lo que por otra parte ha mantenido a muchas de estas obras fuera del circuito del arte comercial y de galerías que por lo general llevan sus propias agendas. Sontag y Rosalind Krauss por su lado también ponen en cuestión la autoría del fotógrafo/a. El debate es extenso, pero en el caso del fotolibro, al trascender la fotografía individual, se podría decir que existe una autoría precisamente en la narrativa, en la construcción de un texto y hasta un discurso. La importancia radica entonces en la edición y montaje de la obra como pieza total.

Se trata de un libro cuyo autor es un fotógrafo o alguien que edita y ordena el trabajo de un fotógrafo, o incluso de varios fotógrafos. Tiene un carácter propio, diferente de las fotografías individuales, de la fotografía funcional o de la fotografía artística para exposiciones (Parr, 2004: 2).

Hasta el momento, la única publicación que reúne una selección formal de fotolibros de Latinoamérica es el libro: *El Fotolibro Latinoamericano* de Horacio Fernández, donde se hace una

selección de fotolibros que van desde 1912 a 2012 y que incluye trabajos de los fotógrafos latinoamericanos más reconocidos como Manuel Álvarez Bravo, Martín Chambi, Paolo Gasparini, Sergio Larraín, Leo Matiz o Miguel Rio Branco. La idea de hacer un compendio de los fotolibros más representativos hechos en América Latina surgió en el primer Foro Latinoamericano sobre la Fotografía en São Paulo (2007), donde se identificó un vacío en los libros existentes sobre fotolibros, en los que se hace mención específica a otras regiones del mundo y se relegaba a pocos ejemplos de América Latina. Horacio Fernández dirigió un equipo investigador que se dedicó a viajar durante tres años por 19 países, desde Cuba hasta la Patagonia, donde entrevistó a fotógrafos, artistas gráficos, coleccionistas, investigadores, editores, filtrando sus bibliotecas y archivos para lograr este documento que nos permite tener un panorama más preciso de la creación de fotolibros en la región. El autor destaca que son muchos los fotolibros y libros de artista que se han hecho en estos países, pero ninguno ha tenido la difusión y reconocimiento necesario para formar parte de un registro de fotolibros a nivel mundial, lo cual por un lado muestra la escasez de estudios del tema en la región y la tendencia eurocéntrica a la hora de abordar el tema, cosa que también destaca Parr y Badger en su libro, pues en el primer volumen de su estudio, poco se sabe de lo que se ha realizado en Asia u otros continentes. Es importante aclarar que esto va cambiando en los próximos volúmenes de su investigación donde, considerando estos vacíos, van corrigiendo y aumentando información de otras latitudes. Hernández menciona a algunos/as de los fotógrafos/as latinoamericanos más representativos como Claudia Andujar, con su libro *Amazonía*; Horacio Coppola con su libro de Buenos Aires, Paz Errázuriz por su libro *Amalia*, Graciela Iturbide, Sara Facio, Daniel González o Boris Kossoy.

Si bien es cierto, con el libro de Hernández se recogieron exponentes de la obra de todos los países del continente, todavía existe la tendencia a enfocarse en aquellos países que tienen una industria cultural más desarrollada y con más recursos como son Argentina, Brasil y México, relegando al resto de países a escasos ejemplos, por lo que se hace necesario todavía hacer una investigación profunda y que se renueve constantemente, dado el auge de producción de estos libros en la región.

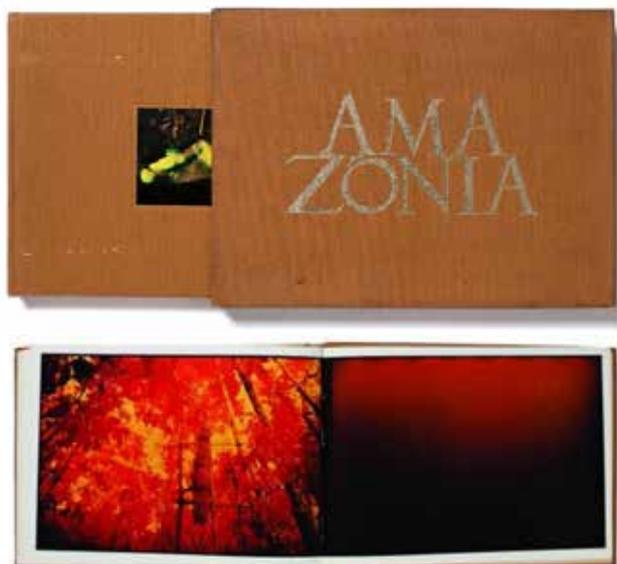


Fig. 3: Libro Amazonía//Claudia Andujar. Brasil, // 1978.

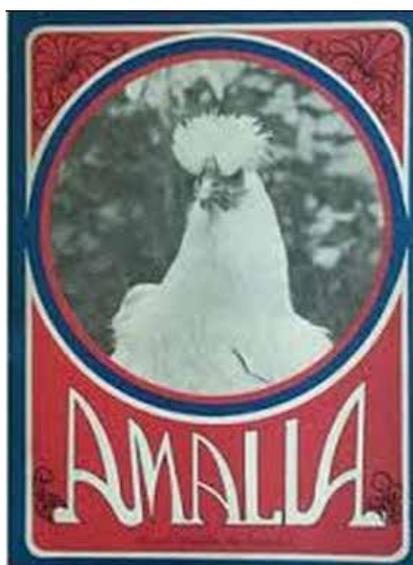


Fig. 5: Libro Amalia // Paz Errázuriz. // Santiago, 1973.



Fig. 4: Libro Sistema Nervioso // Bárbara Brändli. Venezuela. 1970.

Fernández también establece ciertos criterios para definir a los fotolibros, considera que: el /la fotógrafo/a haya participado activamente en la edición y realización del libro; la propuesta de diseño; paginación; selección de materiales; impresión; encuadernación; el discurso fotográfico; y la relación con los temas que expone que pueden ser literatura, arte, propaganda y política. “Los fotolibros hacen realidad la aspiración del artista de ofrecer un conjunto que sea algo más que la suma de sus distintas partes” (Fernández, 2011: 26).

Para realizar los fotolibros que resultan de esta investigación se han considerado los criterios que aquí se exponen pues estuve involucrada de lleno en su elaboración desde las fotografías, el texto, el trabajo editorial, de diseño y selección fotográfica con el objetivo de generar un discurso, una secuencia tanto de imágenes como de textos que permitan articular una idea más compleja de un mismo tema, el cual también he ido desarrollando y estudiando a lo largo de dos años .

1.4. Fotografía en el Metro

Existen algunos antecedentes que retratan la vivencia y el entorno del viaje en metro. La fotografía del metro de Walker Evans es pionera: se dedica a retratar la vida cotidiana en el metro de Nueva York, su técnica y estilo documental son una inspiración para este trabajo. También me interesan las series fotográficas de Richard Sandler, Christopher Morris, Bruce Davidson, Stanley Kubrick y John Conn que retratan el metro de Nueva York en los años setenta y ochenta³. Así mismo, es destacable el libro *Un viaje (2011)* de Francisco Mata Rosas del Metro de la ciudad de México, en el que ya se vislumbra el interés y la importancia de este espacio de tránsito como un lugar lleno de momentos y personajes ricos para el análisis o la mera contemplación. Todos han sido referentes que han motivado mi trabajo y de alguna manera evidencian la relevancia que puede tener en la actualidad este espacio característico de las grandes metrópolis.



Fig. 6: El Acordeonista // De la serie pasajeros del metro, Nueva York, 1938.//
Walker Evans

3 Se recomienda revisar el documental Henry Chalfant's Big Graffiti Archive - New York City's Subway Art & Artists sobre escritores y grafiteros en el metro de Nueva York. Ver más en el enlace: <http://youtu.be/khjvpSAj3zE>



Fig. 7: CC Train // New York City, 1985. // Richard Sandler



Fig. 8: NYC Subway, 1981. // Christopher Morris



Fig. 10: New York City Subway serie, 1980 // John Conn



Fig.9: Subway. // USA, New York City, 1980 // Bruce Davidson

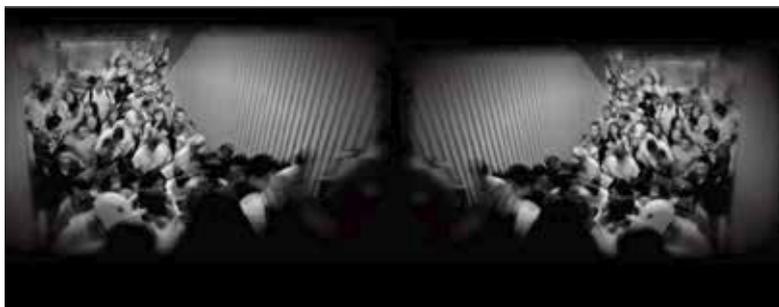


Fig. 11: De la serie y el libro "Un viaje" // México D.F. 2011.// Francisco Mata Rosas



Fig. 12: Baker Street underground station // Gran Bretaña Londres, 1958-1959 // Sergio Larraín

Existen Otros proyectos más experimentales, como el del fotógrafo Adam Magyar, quien inventó un método y cámara fotográfica para captar en imagen el movimiento en el metro de diferentes ciudades del mundo:



Fig. 13: Paris, 2011 // Adam Magyar

O proyectos de fotomontajes de Clarisse Rebotier y Thomas Subtil, quienes incluyen animales salvajes dentro de sus fotografías en el metro de París.



Fig. 14: De la serie "Animetro".// Paris, 2014.// Clarisse Rebotier y Thomas Subtil



Fig. 15: De la serie Ballet Black&White. //New York (s/f)
Luis Pons



Fig. 16: De la serie "Pos me salto"// México, 2013.// Pablo A. Tonatiuh Álvarez Reyes

También he revisado algunos registros visuales de personas que utilizan cotidianamente el metro y se dedican a registrar con sus celulares momentos y/o situaciones y los suben a diferentes redes sociales destinadas a crear historias y chistes a través de la recopilación y resignificación de las imágenes en este espacio.



Fig. 17: Anónima // Fuente: Internet



Fig. 18: Anónima. México D.F.



Fig. 19: Anónima. México D.F.

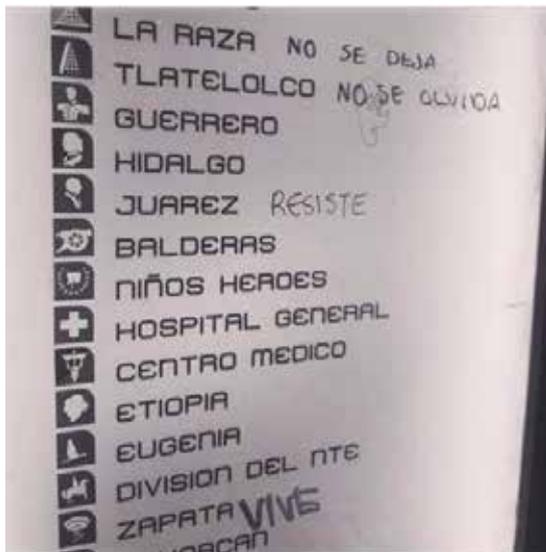


Fig.20: Anónima. México D.F. // Fuente: Redes Sociales 2015



Fig.21: Anónima. México D.F.// Fuente: Redes Sociales 2015

El Metro de la ciudad de México ha sido foco para acciones de protesta social.



Fig. 22: Anónima. México D.F. // Fuente: Internet



Fig. 23 y Fig. 24: Acciones en el metro de México D.F. por el Colectivo Redretro.// México, 2015.

Y fuente de inspiración plástica para imágenes más oníricas.



Fig.25: Anónimo.// Fuente: Internet.// México D. F. 2014

También rescato el trabajo de Emmanuel Peña que desde las artes gráficas buscan transmitir la densidad y diversidad de personajes que se encuentran en el metro, así como las ideas que van surgiendo y las reflexiones a las que se llega dentro de este espacio luego de mirarlo detenidamente.



Fig.26

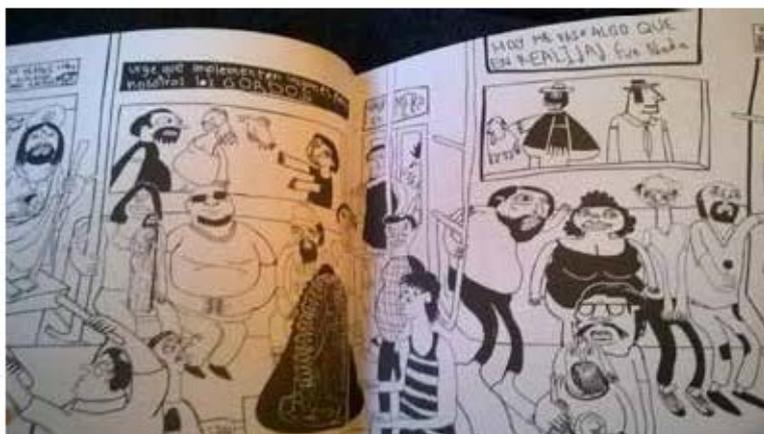


Fig. 26 y Fig.27: Libro del Metro // Emmanuel Peña.//La Caja de Cerillos Ediciones, México, 2011.

Ha sido importante realizar este recorrido y encontrar diferentes propuestas artísticas y documentales que tratan el tema del transporte público de formas diversas. Al revisar el archivo fotográfico que tenía del metro y al tratar de darle una coherencia, llegué a la fabricación de fotolibros como un proceso natural para mi trabajo. Esto no quiere decir que no me haya planteado otros formatos y otras actividades que me ayuden a hablar de la problemática, pero sin duda sentí que con el fotolibro podría ofrecer una mirada más sobre este espacio al alcance de mis posibilidades. Además me permitió la posibilidad de dejar que esas imágenes fueran una puerta para hablar de las problemáticas sociales que han motivado esta investigación. El formato del fotolibro ha sido lo que también me ha permitido experimentar y entrar en el terreno del libro de artista. A continuación en este documento iré hablando de cómo cada arista del problema social que busco explorar ha sido trabajado al mismo tiempo a manera de fotolibro, de diferentes formatos, distribución y concepto. Este traslado de los conocimientos conceptuales y cuantitativos a una propuesta subjetiva, visual y de diseño, ha sido parte fundamental del proceso de conocimiento-aprendizaje durante el tiempo que me ha llevado la realización de la investigación. Cuando fui recopilando las imágenes me preguntaba de qué podría hablar a través de ellas y qué me permiten abordar. Cuando tenía algún tema rondando mi cabeza pensaba en la forma de aterrizarlo a través de alguna acción o producción concreta dentro del terreno de las artes, el diseño, el performance, etc. Esta dinámica, este juego de ir y venir entre los dos terrenos de conocimiento y producción, tanto a nivel teórico como de producción artística han sido los momentos de mayor aprendizaje y en los que se han generado las reflexiones más importantes de la investigación y también donde se ha desarrollado la creatividad gracias a la experimentación.

2. Mapeos y derivas urbanas como método de investigación y producción de fotolibros: series fotográficas en el Metro de la ciudad de México D.F.

2.1. La deriva como método de aproximación a las historias de ruta

Uno de los retos actuales de la vida urbana cotidiana es aprender a mirar, y llegar a observar con detenimiento un objeto. La sobre-saturación de personas, objetos, situaciones, movimientos, nos hace perdernos en una inmensa marea de acontecimientos; o bien sumergirnos en la individualidad ignorando al resto. Develar y analizar la genealogía social y simbólica de un objeto o situación, se vuelve una tarea poco común. Sin embargo, nos puede resultar de mucha utilidad para tener conocimientos más amplios sobre el mundo que nos rodea y al mismo tiempo darnos cuenta de que las partes forman el todo y el todo forma a las partes, es decir, que vamos encontrando raíces y relaciones comunes que van de lo general a lo particular y viceversa como la figura del rizoma.

Me refiero a que se vuelve cada vez más necesaria la observación de detalles banales y cotidianos en nuestro entorno porque puede resultar un ejercicio enriquecedor y revelador. Pensar por ejemplo en nuestra condición de nómadas urbanos es un tema que nos permite adentrarnos en la comprensión y análisis de la vida cotidiana y los avatares en el transporte público. En el capítulo *La ciudad nómada* de Gilles A. Tiberghien, dentro del libro de Francesco Careri, *Walkscapes: El andar como práctica estética (2002)*, el autor se pregunta ¿qué fue primero, la arquitectura o el paisaje? ¿El sedentario o el nómada? y sobre todo su interrelación en la construcción del mundo desde los principios conocidos de la humanidad

El nomadismo siempre ha vivido en ósmosis con el sedentarismo, y la ciudad actual contiene en su interior tanto espacios nómadas (vacíos) como espacios sedentarios (llenos) que viven unos junto a los otros en un delicado equilibrio de intercambios recíprocos (Careri, 2002: 24).

La posición del autor es clara desde el inicio cuando reivindica la práctica del andar como posibilidad de construcción, al nomadismo como el generador de paisajes y arquitectura. Al recorrer, al errar por el espacio, vamos generando nuevos lugares practicados, vamos construyendo puntos, líneas que nos permiten marcar una dirección, ubicarnos en un punto y transformar nuestro entorno no sólo de una manera práctica sino también estética. Del andar, del vacío, surgen las ideas. A decir del autor, nuestra re-significación del espacio se da en tres dimensiones principalmente:

el recorrido se refiere al mismo tiempo al acto de atravesar (el recorrido como acción de andar); la línea que atraviesa el espacio (el recorrido como objeto arquitectónico) y el relato del espacio atravesado (el recorrido como estructura narrativa) (Careri, 2002: 25).

Esto nos remite a la transformación de los caminos, las carreteras, que pasan de ser espacios transitorios que nos conducen a lugares, a convertirse en lugares practicados, habitados y con densidad simbólica, es decir, cargados de significaciones y referencias individuales o colectivas que se impregnan en el espacio y nos remiten a experiencias pasadas o posibles. El andar nos permite además visualizar las fronteras interiores de una ciudad delimitando sus zonas, acto que nos permite crear nuestro propio itinerario, marcar puntos de orientación y movilidad.

Es importante detenernos en el planteamiento del andar como una práctica estética o al menos entendida desde el punto de vista del arte. En esta investigación, una de las técnicas de trabajo para acercarnos a la vida cotidiana es precisamente el andar, que puede servir como instrumento y canal para distintas finalidades, con distintos efectos: como por ejemplo, la recolección de información pero también como puesta en escena. El arte como expresión es central, donde la situación detone en una reflexión sobre el espacio que estamos habitando y transitando.

Mapear la ciudad nos dibuja y desdibuja micro ciudades, identifica acontecimientos específicos de individuos, no generaliza. El hablar con mujeres que utilizan el metro de la ciudad de México me ha permitido trazar, a través de micro-relatos, micro-ciudades

imaginadas, vividas y nombradas a través de sus habitantes. Moniek Driesse, en su tesis titulada *Micrópolis (2012)*, cita a Jane Jacobs para hablar del urbanismo y sus formas y tácticas de concebir la ciudad en la que se tiende a generalizar. Por ello plantea considerar la especificidad, en donde se priorice un pensamiento de descentralización y auto organización que se enfoca en procesos; un pensamiento inductivo que va de lo particular a lo general y no a la inversa, buscar pistas que involucren pequeñas cantidades y no promedios. Se cree que los pequeños detalles pueden hablarnos de grandes cosas: lo que se puede observar de manera evidente en la calle, no es todo lo que se puede ver

la observación de un detalle a escala micro-, puede revelar estructuras más grandes a la escala macro- de la ciudad, la ciudad es redundante. Se podría hablar de fractales en los cuales se repiten los detalles a todas las escalas de observación (...) Aún más contundente parece una analogía caleidoscópica. Por un lado, connota el espejismo a otros sitio-cambios en tamaño, tiempo y direcciones del espacio-; por otro, relaciones múltiples y cambios constantes existentes en los espacios urbanos (Driesse, 2013: 70).

Los mapeos interconectan lo que se ve, la estructura arquitectónica con los sentimientos y sensaciones que el atravesar por esos espacios genera.

2.2. Nómadas, deriva, cuerpo y ciudad

“La sedimentación de la presencia del paisaje en el cuerpo”
Frédéric Gros
Una filosofía de Caminar

Posterior a las primeras deambulaciones dadaístas, se suman los surrealistas que empiezan a recorrer territorios naturales. Desde esta corriente, se busca explorar con más atención el estado inconsciente de la ciudad en donde a través del errabundeo⁴ se

4 “Con base a la lectura, escritura y discurso de Poe, Baudelaire se enfoca sobre el flâneur entorno a mediar el ocio propio de la modernidad transformado en un “Tedio Vital” entre lo novedoso en la modernidad en sí misma eliminando en el término del flâneur la iden-

llega a una suerte de estado de hipnosis. Se empiezan a realizar mapas que recogían las percepciones que se generaban al recorrer el ambiente urbano, las pulsiones que provoca la ciudad en los transeúntes. Este salto de los Surrealista con respecto de los Dadaísta se debía a que los surrealistas creían que había algo más que se ocultaba en la ciudad, una realidad no visible de nuestra relación con la realidad urbana. La diferencia fundamental entre el dadá y el surrealismo en esta práctica, es que el dadá invita al artista a la intervención directa del espacio público mediante acciones cotidianas y simbólicas como posibilidad de construir un espacio estético. Mientras que el surrealismo no hacía énfasis en la parte estética sino que se enfocaba en la investigación del inconsciente de la ciudad. Luego se suman a estas tendencias los situacionistas, que creen que la belleza está contenida en la propia ciudad. Esta corriente se preocupa de la generación de situaciones y por ello era importante encontrar los deseos latentes de la gente en lo cotidiano y potenciarlos, provocarlos, despertarlos y sustituirlos por los que se nos impone a través de la cultura dominante. Los situacionistas plantean experimentar formas alternativas de vivir la ciudad, a través de actividades lúdicas, colectivas y por medio de acciones fugaces.

Estas corrientes artísticas destacan la importancia de la cartografía como un “memorándum” del recorrido, la búsqueda de resumir en imagen el espacio y el tiempo. “El mapa geográfico, si bien es estático, presupone una idea narrativa, está concebido en función de un itinerario, es una odisea” (Careri, 2002: 152).

tificación con un desterrado social. Para Baudelaire existe una necesidad de reconversión social justificada ante el desocultamiento del fenómeno de las multitudes y de la pérdida de una identidad... El *flâneur* mueve su mirada con una conciencia social a profundidad, devolviendo la identidad en lo indeterminado de la masa citadina manteniendo a la expectativa la experiencia particular del individuo, leyendo, escribiendo y hablando de signos dispersos en los que puede especularse una identidad en la propia experiencia de sí mismo en la vestimenta, en el rostro, en la gestualidad y a partir de ellos deconstruir las ideas de comunidad y la actividad subjetiva que discurre en cada individuo inmerso en la masa como un contenido temático subjetivo, en cuya base se encuentran construcciones imaginarias de signos de identidad en movimientos secuenciales, esto es no lineales.” Del texto El Flâneur Baudeleriano en la Posmodernidad de Diego Hernández Medina:

(Consultado el 29 de junio de 2015) <http://www.laciudadviva.org/blogs/?p=11243>

La cartografía se convierte en un recurso más de la expresión artística que luego será retomada por el artista Robert Smithson, por ejemplo, cuando realiza piezas en las que la instalación, la huella y el registro se convierten en el corpus total de la obra. Añade como parte de la experiencia del andar, el registro fotográfico del paisaje, lo cual provoca que la realidad se entremezcle con la representación de la misma. La obra de arte se conforma de varios elementos, el lugar, el recorrido, el mapa, los escritos y su registro. Así introduce un nuevo significado al mapeo artístico, conectándolo directamente con el territorio, partiendo del principio de que el cuerpo que vive y habita el territorio le otorga un sentido, un sentimiento a un paisaje ya dado. Dándonos una idea de cómo es estar allí. Todas estas corrientes que se fueron desarrollando no pierden de vista al cuerpo como motor creador pero también como espacio alterado por la práctica del andar.

Al recorrer las figuras superpuestas en el plano-territorio, el cuerpo del caminante va tomando nota de los acontecimientos del viaje, de las sensaciones, los obstáculos, los peligros y las variaciones del terreno. La estructura física del territorio se refleja sobre su cuerpo en movimiento (...) El espacio, el terreno se convierte en un médium al cual podemos leer y sobre el cual podemos escribir al igual que en un texto (Careri 2002: 156-157).

Este medio nos permite extraer del territorio categorías filosóficas y estéticas con las cuales confrontarnos. Destaco esta cita pues hace referencia a la incidencia del andar sobre el cuerpo, sobre su forma y sensaciones en la experiencia del recorrido. Esta idea confirma la afectación del entorno en nuestro cuerpo, es decir, en la primera percepción de territorio que tenemos como seres humanos y en nuestro estar en el mundo.

El tránsito permanente por la ciudad nos convierte a sus habitantes, en nómadas momentáneos que traemos a cuestas una carga de todo el peso social y cultural que nos constituye, pero que al mismo tiempo nos exige la creación de imágenes que nos permitan caracterizar el espacio en el que vivimos, que nos posibilite orientarnos y ocupar la espacialidad de manera física y simbólica. Existe entonces una construcción social y mental de la

ciudad desde los/as habitantes que es permanente y mutable. La experiencia de la ciudad siempre se da en relación con el entorno, el contexto, con los acontecimientos, el recuerdo y las conexiones posibles que podemos hacer con nuestro capital simbólico, emocional, social, cultural, etc.

2.3. Ciudad: imagen

La ciudad en la que vivimos está estructurada de tal manera que determina el modo en que la habitamos. Al mismo tiempo, estamos sujetos a un conjunto de relaciones simbólicas que nos atan tanto como nuestro entorno. Partimos de la premisa de que somos co-creadores del espacio en tanto que lo habitamos y lo transitamos: por un lado, creamos el espacio, y éste nos crea a nosotras/os. Por eso es importante detener la mirada en aquellos elementos que conforman la ciudad: las estructuras fijas como los edificios, o móviles como el transporte; aquellos aspectos objetivos como el trazado de las calles, o simbólicos como las relaciones de género, ante las que reaccionamos conscientemente, pero que al mismo tiempo se impregnan en nuestros cuerpos y emociones de forma casi imperceptible.

Como habitantes de la ciudad, necesitamos crear imágenes para poder leerla. Esta lectura se apoya en nuestra capacidad intelectual y sensorial, que se va formando con el modo en que habitamos la estructura física y simbólica de la ciudad. Habitar esta gran urbe nos lleva a generar una imagen colectiva de la ciudad, que no es otra cosa que el conjunto de percepciones de quienes la habitamos. Percepciones compuestas de varios factores como las experiencias cotidianas, los colores, la luz, los olores, los sonidos, las texturas o los movimientos, entre muchas otras.

A diario, y de manera casi automática, como una estrategia de supervivencia, identificamos aquellos espacios, estructuras, objetos, sujetos, recuerdos, que se convierten en una referencia para la construcción de nuestras imágenes de la ciudad. Imaginamos recorridos, distintas formas de orientarnos en el espacio, rutas que se ajustan a nuestras necesidades, como la seguridad personal. Construimos rutas según la experiencia que hayamos tenido en el espacio, así como nuestra relación con el entorno, tanto desde el cuerpo como desde las emociones.

En este apartado podemos hablar también de la fotografía como un medio para crear y registrar imaginarios de una ciudad, de cómo se va construyendo la ciudad a partir de fotografías y cómo a su vez éstas van proyectando una imagen de la ciudad. Estas imágenes se van procesando de manera colectiva e individual y pueden ser una herramienta para fortalecer estereotipos o para desmontar ciertos imaginarios. Dentro de los grupos focales que se realizaron en el estudio de García Canclini recopilado en el libro *La ciudad de los viajeros* (2013) en el que mostraron fotografías de México, cuenta que: “las imágenes que dominan son las de una ciudad siempre congestionada, masificada, con dificultades tanto en el pasado como en el presente para viajar a través de ella, ya sea por la insuficiencia de vías y medios de transporte o por la obstrucción que ocasionan el comercio ambulante y las manifestaciones” (García Canclini, 2013: 117). A partir de esto concluye que: a) los habitantes de la ciudad de México poseen un imaginario compartido en relación a algunos aspectos comunes de la vida urbana; b) este imaginario se diversifica según los estratos socioeconómicos y educativos, las zonas de la ciudad en que viven y por las cuales viajan, los medios de transporte que utilizan, las ocupaciones que desempeñan, el tiempo que llevan habitando la ciudad y las comparaciones que hagan con otras ciudades (García Canclini, 2013: 119). Es por esto que a la ciudad solo se la puede entender como muchas y una a la vez, infinitas micrópolis de una metrópolis inabarcable, siempre la imaginamos y aprehendemos en forma de fragmento.

2.4. MAP-e-ARTE: Mapeando d-Es-pacio

¿Qué significa mapear? ¿para qué nos sirve? Los mapas han constituido a lo largo de la historia humana un importante documento donde se registra de manera gráfica y a escala el territorio. Es un registro, una guía de ubicación; pero también es un pilar fundamental para el ejercicio del poder y la desigualdad, en la medida en que visibiliza a unos y oculta a otros, donde al territorio se le asigna una significación y propiedad específica en la que, por lo general, se prioriza la superioridad de unos sobre otros⁵.

5 Ver el mapa Mercator que proyecta a Norteamérica como un territorio más grande que África (visto el 18 de noviembre 2014). Online: <http://yorokobu.es/mapa-no-mapeable/>

Los mapas han servido de instrumento historiográfico que determina espacios y tiempos, así como para generar discursos de segregación a nivel político. Además su manufactura ha sido delegada exclusivamente a los entendidos en geografía.

Los mapas han sido utilizados históricamente para reforzar el poder, para hacer visible lo que se “debe ver”. Se han leído los mapas como información que dice la verdad, pero es necesario preguntarse, ¿qué tipo de verdad nos expone? ¿a quién responde? ¿a qué intereses? ¿cuáles son sus objetivos? En la actualidad los mapas son utilizados de formas infinitas, pero son muy comunes los mapeos de la pobreza, mapas muy útiles para identificar las desigualdades sociales y denunciarlas, hacerlas visuales, tangibles e incluso chocantes por la información grotesca que nos muestran. Sin embargo resulta muy raro encontrar un mapeo de la riqueza, que denuncie a través de datos duros la grosera riqueza de unos pocos y los señale territorialmente, o incluso simbólicamente.

Pero los mapas también se han desarrollado de una manera alternativa debido a la necesidad de los seres humanos de ubicarse territorialmente y de dar significados a los lugares que habita. Los mapas no son sólo representaciones físicas del espacio, son también conexiones de ideas, de conceptos, de sentimientos y se han utilizado como herramientas de resistencia⁶.

Ver mapa de África si no hubiese sido conquistado por países europeos (visto el 18 de noviembre 2014). Online: <http://rue89.nouvelobs.com/2014/01/24/lafrique-si-colonisation-navait-eu-lieu-249333>

**La orientación actual de un mapa, hacia el norte, es también una imposición moderna de que es ese lugar el que dirige, ordena, ubica a cualquiera. Antes se usaba el oriente, siguiendo la ruta del sol, como el lugar que orientaba, de allí surge la palabra orientación, pero el giro contemporáneo al norte es impuesto por geógrafos e instituciones de poder del norte.

6 Se recomienda revisar el proyecto Mapping the commons de Paulo de Sousa, disponible online: <http://mappingthecommons.net/es/mundo/> En su caso el mapping surge y fue usado en las acampadas y tomas de plazas por los indignados y ocupas en Europa.



Fig. 28: The Green(er) side of the line. Jerusalem, 2006.
Alban Biaisat.

En este caso el artista utiliza la división política y geográfica impuesta y hace un registro fotográfico del territorio real, marcando con una tela verde la "línea imaginaria" que divide el país.

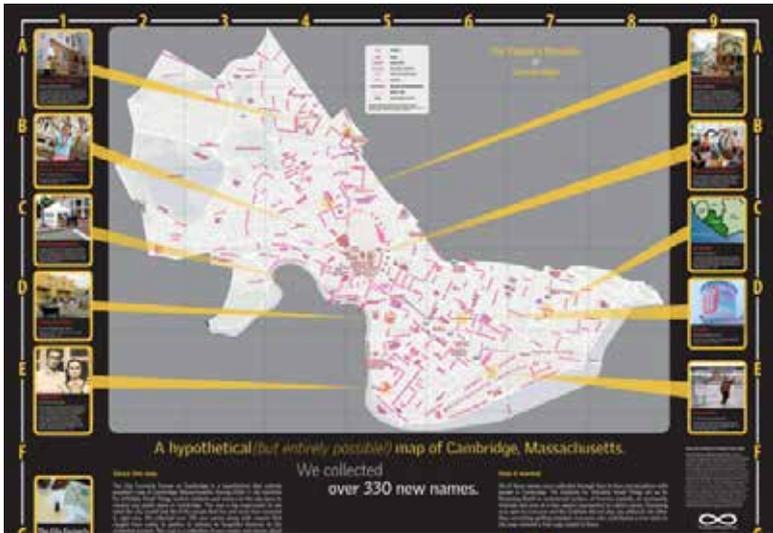


Fig. 30: A hypothetical (but entirely possible) map of Cambridge, Massachusetts.
Estados Unidos, 2008. // Kanarinka Projects
Proyecto que busca renombrar los espacios públicos de manera participativa.



Fig. 29: Representación de la guerra en ropa.// Estados Unidos.// Kim Jones

Cuentan que los esclavos negros en Colombia, allá por el siglo XV, en especial las mujeres, memorizaban las rutas, el entorno, los bosques y ríos de los lugares a los que les llevaban a trabajar y que al regresar en la noche con sus hijos/as, trenzaban aquella rutas en sus cabezas como posibles caminos de huida⁷.

Ha sido a través del arte del siglo XX como los mapas alternativos, distanciándose de estos antecedentes excluyentes y exclusivos, han cobrado aún más relevancia. Si revisamos algunos mapas de artistas nombrados en el libro de Katherine Harmon, *The map as art/ Contemporary artist explore cartography* vemos cómo todo puede ser mapeado en diversos formatos y soportes: la historia, imágenes, huellas, situaciones, temperaturas, olores, sabores, emociones, cuerpos que habitan, que llenan y vacían los espacios a cada instante.

Mapear es también la representación gráfica y visual de cómo ocupamos y desocupamos el espacio cotidianamente. Entiéndase territorio al cuerpo y el terreno donde pisamos, el que habitamos y del que nos apropiamos⁸. Mapear puede ayudarnos a visualizar de

7 Más información en (visto el 18 de noviembre): <http://es.slideshare.net/haydee1959/san-basilio-de-palenque-haydee>

8 El Land Art, por ejemplo, realiza instalaciones y/o performances en el espacio público que son efímeras o que perecerán en el tiempo y el registro en publicaciones y mapas de sus obras es lo que completa la obra.

otra manera problemáticas sociales; o puede guiarnos a rincones insospechados de la mente de un artista; o a las sensaciones de un lugar; o a los olores de un bosque; a los sonidos de la ciudad; la lista es infinita, no existen límites.

El acto de mapear implica caminar, rastrear huellas, registrar, dejar huellas. Se puede hacer con objetos, sensaciones, espacios y rutas, quizás personas y situaciones. Se puede convertir en el medio o en el fin de un proceso de investigación o de creación artística. “Para cualquiera de las interacciones directas con los lugares y sus habitantes, un mapa puede ser el punto de inicio, una forma de documentar, o el resultado final” (Harmon, 2009: 15)⁹.

En mi caso, los mapas han servido como un medio para analizar una problemática social, para desglosar ideas y conceptos. Me interesa explorar la experiencia urbana diferenciada entre hombres y mujeres y a través de la fotografía documental y la gráfica, he llegado a descubrir la importancia y utilidad de la cartografía como parte del proceso creativo; de clasificar y mirar la ciudad, para asirla desde la materialidad de un mapa ¿qué efecto tiene el poder sostener sobre nuestras manos un mapa de sensaciones? ¿Cómo los mapas nos ayudan a visualizar situaciones sociales?

En el intento de conjugar mi interés por hacer una investigación más sociológica sobre la utilización diferenciada de la ciudad en razón de género y con la fotografía como elemento que aterrice mis ideas, he ido incursionando en muchas direcciones a lo largo de este período de investigación. El aproximarme a las artes, al diseño editorial y la fotografía, me ha permitido sortear diferentes ideas, desde intervenciones en el espacio público para hablar de la problemática, hasta la creación de “foto-mapas” y libros de artista que reúnen los testimonios, entrevistas y lecturas que he ido acumulando. Identificar sobre el territorio distintos elementos del problema ha sido una herramienta de utilidad a la hora de organizar y de visualizar formas de apropiación y entendimiento del espacio y de la interacción social.

9 Texto original: “For any of these direct interactions with places and their inhabitants, a map can be a starting point, a form of documentation, or the end result”. La traducción es mía. De Harmon, Katherine. *The map as art/ Contemporary artist explore cartography*. Nueva York: Princeton Architectural Press, 2009. P.15.

Mapear se ha convertido por lo tanto en una herramienta central dentro de mi trabajo de investigación: me ha volcado a las calles con otra mirada, más selectiva y analítica. Cuando se pretende dibujar una cartografía, salimos a ver y a dibujar el mundo con otros ojos, a descubrirlo y a desentrañar detalles, a agotar lugares, como lo hiciera Georges Perec en su libro *Agotamiento de un lugar parisino (publicado originalmente en 1975)*, donde nos describe lo que sucede en un parque de París durante tres días: todos los detalles cotidianos, personajes y situaciones que allí se desarrollan.

Al andar vamos trazando caminos concretos que tienen una estrecha relación con el entorno, vamos dibujando líneas, círculos, figuras infinitas que pueden ser trasladadas al terreno del arte de múltiples formas. Desde los dadaístas, surrealistas y situacionistas, el mapa ha sido un medio artístico que recopila una experiencia de la que se quiere hablar y poner en evidencia. Las formas de su representación artística varían desde las intervenciones o la generación de situaciones a la expresión gráfica, performática, fotográfica, plástica. En realidad no hay un límite ni una fórmula correcta, no existe una receta, se determina según las necesidades y visión del artista.

Como ya se explicó antes, en esta investigación el mapeo se utiliza no solo como medio de expresión visual sino como una herramienta crítica. El colectivo argentino *Iconoclasistas* habla del mapeo “como una práctica, una acción de reflexión en la cual el mapa es sólo una de las herramientas que facilita el abordaje y la problematización de territorios sociales, subjetivos y geográficos”¹⁰. Estos mapas se apoyan en soportes visuales y gráficos que conforman un proceso de trabajo e investigación más amplio y colectivo.

Es importante entender que el mapeo no es una representación exacta del territorio; lo que buscan representar estos mapas de manera simbólica y metafórica es una realidad compleja, problematizándola. Por ejemplo, hacer un mapa gráfico de rostros enojados en el transporte público, nos puede permitir adentrarnos en la dinámica de interacción que se da en este espacio.

10 Iconoclasistas. Manual de mapeo colectivo. Revisado el 20 de octubre de 2014. Disponible Online: <http://www.iconoclasistas.net/post/manual-de-mapeo-colectivo-en-pdf/>

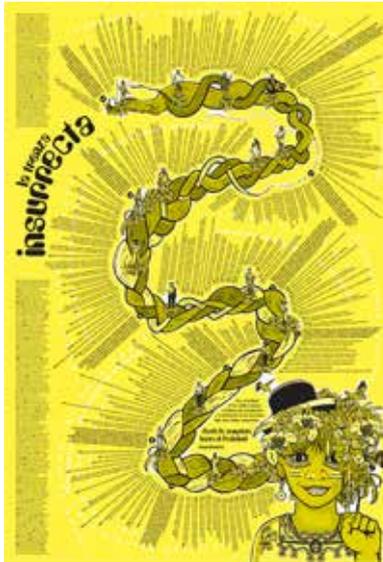


Fig. 31: La treza insurrecta. Argentina, 2010. Iconoclastas

Historia de la región latinoamericana y sus movimientos sociales y campesinos desde la llegada de los españoles.

A través de los mapas se transmite una determinada concepción sobre el territorio que está en constante cambio, tanto que es a través de los mapas como se van gestando nuevos territorios y relatos donde se visibilizan encuentros y desencuentros. Tener un mapa en nuestras manos, visualizarlo, transforma nuestra percepción sobre el espacio y el cómo lo habitamos. Las fronteras físicas se ven alteradas por las subjetividades y los cuerpos.

Los mapas modernos incluyen territorios no mapeables: a menudo son gráficos sociales, migratorios, laborales, de tendencias políticas, culturales o incluso deportivas. De esta manera, los mapas vuelven a ser huellas y camino. Camino de un recorrido conceptual o estadístico y huella del conocimiento que se recoge de las muestras que lo generan (Torrijos, 2014).

Algunos seres humanos tenemos la tendencia de cartografiarlo todo, de rastrear lo que nos rodea como huella pasada, presente o futura. De clasificar, jerarquizar, de encontrar puntos comunes, divergentes, relevantes, visibles e invisibles que nos permitan un conocimiento más amplio del entorno o de nuestra mente

y emociones. En definitiva, buscamos constantemente la objetualización de lo intangible para su posterior entendimiento y comprensión.

Los mapas no son objetivos y no pueden captar ni clasificar todos los niveles y capas tangibles o intangibles de la realidad al mismo tiempo. Aquel mapa que lo intenta es de dudosa credibilidad. Cuando se habla de mapas, se habla también de la *hiperrealidad*, pues nos presenta una imagen subjetiva y simplificada de la realidad.

La cartografía espacial (...) inscribe lo ficcional del gráfico (sus ideas) como parte estructural de la propia mentira de la realidad (espacial), en otra dimensión, evidenciada: en cierto sentido, representada más real que la "realidad" (Erazo, 2014).

Y si lo trasladamos al terreno del arte son aún más diversos y maleables. "Como los trabajos de arte, los mapas son selectivos con lo que representan, y ponen en evidencia la diferencia entre el conocimiento colectivo y la experiencia individual" (Harmon, 2009:10)¹¹. Por ejemplo en la literatura los

mapas son tanto huella de la creatividad como herramienta para la imaginación. Nadie podrá jamás recorrer esos lugares, ni siquiera sus creadores. Son mapas híbridos desde su propia naturaleza y uso (...) Responden a propuestas que van más allá de la representación (Torrijos, 2014).

El libro *La Ciudades Invisibles* de Ítalo Calvino, nos envuelve en los relatos de viaje del veneciano Marco Polo por el vasto territorio del imperio de Kublai Kan, el hijo del emperador Gengis Kan. Este viaje imaginado y descriptivo de ciudades, se puede leer como un mapa del imperio a través de las historias que inventaba el viajero.

¹¹ La traducción es mía, texto original: *Like artworks, maps are selective about what they represent, and call out differences between collective knowledge and individual experience*". De Harmon, Katherine. *The map as art/ Contemporary artists explore cartography*. Nueva York: Princeton Architectural Press, 2009. P.10.

A lo largo del libro Calvino hace muchas reflexiones, entre ellas, la limitación que tenemos para describir con palabras un territorio.

Es cierto que las palabras servían mejor que los objetos y los gestos para catalogar las cosas más importantes de cada provincia y cada ciudad: monumentos, mercados, trajes, fauna y flora; sin embargo, cuando Polo empezaba a contar cómo sería la vida en aquellos lugares, día tras día, noche tras noche, le faltaban las palabras, y poco a poco volvía a recurrir a gestos, muecas, a miradas (Calvino, 2006:53).

Mi acercamiento a los mapas ha sido un tanto fortuito. La necesidad de clasificar y poner orden al gran número de fotografías que he ido acumulando del Metro y los aspectos que me interesan, me hicieron descubrir y organizar series que ahora he llamado “foto-mapas”. Estas series han ayudado a crear un discurso y un relato sobre la problemática de mi investigación. A partir de esta agrupación y selección he podido crear libros de diferentes formas, tamaños y contenido; cada uno me permite abordar un aspecto diferente del mismo tema-espacio: historias de ruta de mujeres en el metro de la ciudad de México.

2.5. MAPeARTE

Desde el arte se ha permitido que todo se mapee. Los/as artistas hacen mapas de la memoria, de estados de la mente y de visiones futuristas. Los/as artistas son libres de desobedecer el lenguaje visual y convencional de los mapas. Los mapas desde el discurso del arte pueden hacer un llamado, pues ellos en sí mismos nos muestran una visión y una forma de ver el mundo, e invitan a que el espectador también imagine y construya su propia visión de las cosas. Katherine Harmon se pregunta qué vino primero, el mapa o el territorio, y responde citando a Jean Baudrillard cuando dice: “El territorio ya no precede al mapa, ni lo sobrevive. De aquí en adelante, es el mapa el que precede al territorio” (Harmon, 2009: 15)¹².

12 Texto original: “The precession of Simulacra: the territory no longer precedes the map, nor survives it. Henceforth, it is the map that precedes the territory”. La traducción es mía. De Harmon, Katherine. The map as art/ Contemporary artists explore cartography. La traducción es mía.

A través del arte también se ha demostrado que los mapas pueden ser fragmentos sin conexión o contexto. Denis Wood dice:

los artistas de mapas reivindican el poder de los mapas de lograr otros objetivos que la reproducción social del status quo. Los artistas de mapas no rechazan los mapas; rechazan a la autoridad que exige los mapas normativos, que sólo retratan la realidad como es, es decir, con formalidad y objetividad (Harmon, 2009:13)¹³.

El arte se ha valido también del desarrollo tecnológico utilizando herramientas como el Internet; éste ha permitido crear un gran mapa cultural en donde existe una *sobre-saturación* de imágenes disponibles en red, donde los artistas relacionados con el mapeo ya no sólo se dedican a crear imágenes para mapear, sino que vuelcan su mirada a las relaciones y los sistemas que hay entre ellas. El Internet además ha permitido cartografiar de formas aún más complejas, con hipervínculos virtuales, con animaciones, movimiento, sonidos. A demás nuestra relación con estos mapas está mediada por aparatos tecnológicos que nos dan otra perspectiva del territorio pues deja su materialidad, para convertirse en un territorio imaginado, representado y virtualmente habitado.

Muchos/as artistas se inclinan por lo que hacían los llamados psico-geógrafos que trabajan alrededor de patrones de comportamiento en ambientes urbanos, en un período de tiempo determinado y en grupos de trabajo. Los proyectos incluyen la recopilación de datos y de entrevistas, acciones experimentales y teatro callejero en fotolibros o libros de artista donde se registran las acciones realizadas.

Existen algunos ejemplos de mapas contemporáneos que se están realizando de manera alternativa y fuera de los circuitos formales del arte, y que ayudan a consolidar la idea de formas disidentes y alternativas de crear mapas desde la crítica y experimentación social, así como desde la participación y las artes visuales.

13 Texto original: "Map artists... claim the power of the map to achieve ends other than the social reproduction of the status quo. Map artists do not reject maps. They reject the authority claimed by normative maps uniquely to portray reality as it is, that is, with formality and objectivity". La traducción es mía. De Harmon, Katherine. The map as art/ Contemporary artists explore cartography.

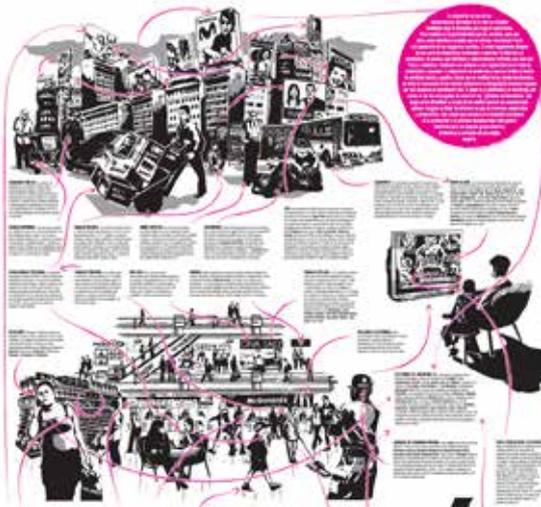


Fig. 32:
Cosmovisión
Rebelde //
Iconoclastas

Mapeo del
consumo en
tiendas de moda
durante el 2007 en
Argentina.

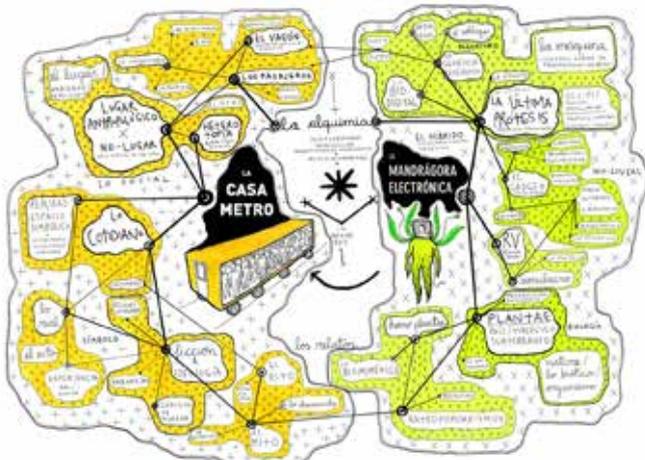


Fig. 33: Alquimia entre la Casa Metro y la Mandrógora electrónica. // Fictio// México, 2012.

Intervención en el espacio público de un elemento tecnológico y orgánico que llama a la interacción con los/as usuarios del Metro.

2.6. Fotomapas: series fotográficas en el Metro de la ciudad de México D.F.

2.6.1. Foto-mapas d-Es-pacio:

Apoyándome en estas nuevas tendencias para mapear e impulsada por la reorganización de series fotográficas de mi archivo, he desarrollado en este tiempo lo que llamo *foto-mapas*, que siguen en construcción y perfilan un modo de trabajo. A continuación hablaré de uno de los fotomapas realizados. Más abajo se volverá a éstos para ser abordados desde otros puntos de vista que profundicen en su concepto y realización.

La naturaleza un tanto polémica y difusa de los límites y alcances del libro de artista permite que los fotolibros entren en esa categoría. Los fotolibros/mapas que he creado, proponen diferentes series fotográficas con las que he ido construyendo un relato visual, teórico y experimental de lo que representa la experiencia del viaje en Metro dentro de la ciudad de México, particularmente para las mujeres. Poner las fotos en un libro me ha permitido jugar con su forma, orden y significado. Son elementos de un mapa porque clasifican, son el registro de una huella. Se han transformado en un médium conceptual para la representación abstracta del territorio.

Durante el tercer semestre (*agosto-diciembre 2014*) fui desarrollando nuevos fotolibros que he decidido llamar fotomapas, pues han surgido de un proceso de selección de series fotográficas, de un acercamiento a la ciudad desde la deriva con el objetivo de identificar territorios, ideas, situaciones, espacios y corporalidades que habitan la ciudad y el transporte público. Estos *fotomapas* reúnen y organizan series fotográficas que me han ayudado a hablar de distintas problemáticas de un mismo tema: el viaje diferenciado entre hombres y mujeres en Metro de la ciudad de México. Es importante dejar clara la diferencia entre fotomapa y fotolibro, pues el fotomapa es un momento previo al fotolibro, en el que se hace un mapeo general de fotografías e ideas y se las va agrupando y clasificando. Su posterior publicación física, sobre un soporte físico también nos puede remitir a la de un mapa, mientras que el fotolibro surge de un proceso de mapeo de series fotográficas, pero finalmente se concreta en una publicación impresa en forma de libro.

2.6.2. Ellas y Ellos, mapa de experiencia en el metro Mx. D.F.:

Este mapa hace un sondeo, a través del testimonio de las/os usuarios/as del metro, sobre sus experiencias cotidianas de viaje, tanto para hombres como para mujeres. Fue a través de entrevistas, conversaciones azarosas con pasajeros/as, y con la ayuda de compañeros de clase que he podido recopilar una serie de testimonios que dan cuenta de algunas características que me interesan rastrear del viaje diferenciado entre mujeres y hombres. Quise para este mapa utilizar el testimonio de hombres para contrastarlo con el de las mujeres, y que eso permita tener una perspectiva de la diferencia.

En cuanto al diseño del *fotomapa* decidí jugar con la imagen del mapa oficial del metro, al cual le he borrado los nombres de las estaciones para reemplazarlas con los testimonios de *Ellas y Ellos*. Acompaño este mapa con algunas fotografías de hombres y mujeres utilizando el metro cotidianamente. En este *fotomapa* quise hacer una primera recopilación de la información que había obtenido de las conversaciones y reflexiones con amigos/as, maestras/os, transeúntes, etc. y trasladarlo a un formato que fuera asequible, no sólo en términos económicos para mí, sino que me permitiera difundirlo y reproducirlo de manera rápida y fácil para compartirlo en el Metro. La idea fue agrupar los testimonios de las mujeres, los hombres y aquellos en que coincidían los dos y trasladarlo a una geografía, a una espacialidad concreta del metro que no responde necesariamente a la geografía real donde se dieron esas experiencias, pues las personas a las que entrevisté lo relataron de manera mucho más general, sin especificar estaciones. Las fotografías que utilicé en este fotomapa remiten a la espacialidad, al uso y vivencia de hombres y mujeres en este espacio, donde se refleja también el desplazamiento. Para la selección de fotografías de este fotomapa pasé por diferentes series en donde quería mostrar tanto a pasajeros hombres como mujeres. Al final decidí hacer una composición con aquellas fotos que me gustaban y donde se ve de manera un tanto difusa a los/as pasajero/as. Enfrenté cada imagen consigo misma a color y blanco y negro para recalcar en la dualidad del espacio, que además nos da una atmósfera de lugar cerrado.

Lo considero un mapa en la medida en que no sólo hace referencia simbólica a un territorio geográfico real, si no que es un recorrido por experiencias; ubica los testimonios en un espacio; y les visibiliza como parte del territorio y de una corporalidad. El mapa y el texto fueron el resultado de conversaciones con amigos y amigas, con personas desconocidas que me dieron sus opiniones sobre experiencias de viaje en el metro. Me interesaba rastrear las diferencias entre hombres y mujeres así como ubicar aquellas experiencias compartidas. Este ejercicio fue muy importante y clave desde el inicio porque me permitió esbozar un primer mapa de ideas. Por ejemplo, hay varios testimonios de mujeres que hablan sobre la espacialidad y de cómo prefieren viajar en ciertas zonas del vagón, como en los extremos, para apoyarse sobre paredes o lugares que las mantenga protegidas, así como buscar que sea iluminado, cosas que los hombres no toman tan en cuenta a la hora de habitar este espacio. También me interesó contrastar la práctica de ceder o no el asiento y los privilegios de los que gozan las mujeres con respecto a esta práctica. También me interesó mostrar la actitud que por lo general toman las mujeres ante un acto violento, los hombres suelen responder en voz alta y se imponen con el cuerpo ante una agresión, mientras que las mujeres es todo lo contrario. Pero también fue importante destacar aquellas experiencias compartidas en las que tanto hombres como mujeres viven y responden de forma similar ante situaciones en este espacio como el tema de cercanía con otras personas, higiene e incomodidad por falta de infraestructura en las estaciones y los mismos vagones del metro.



Fig.34 y 35: Ellas y ellos mapa de experiencias Metro Mx. DF //
Versión Digital// Pieza única
Amalia Ospina Palacios // México D. F. 2014



Fig.36 y 37: Ellas y ellos mapa de experiencia Mx. D.F.// Versión Digital // Amalia Ospina Palacios México D.F. 2014

les molesta que otro hombre les **RESPIRE CERCA**, aunque aceptan que no les importa si lo hace una mujer

en la noche, la **ILUMINACION** es crucial para su seguridad, evitan lugares estrechos y poco iluminados

EVITAN los transbordos y el roce masivo

van **ESTRESAD@S** y se cansan mucho en el trayecto

les da flojera pararse y sentarse a cada momento para ceder el asiento, por eso optan por **IR PARADOS** todo el viaje

no les gusta agarrarse de los tubos del metro, prefieren **ARRIMARSE** para ir más comodo@s...y limpiar@s

el **CALOR** que sienten es muy molesto, detestan sentir el sudor de la gente tan cerca

algunas son **GROSERAS** en el vagón de mujeres

por las **NOCHES** pueden viajar más tranquilos, y no está mal visto estar solo

cuando les molesta algo, pueden **INSULTAR** en voz alta para demostrar su molestia

prefieren ir en los **EXTREMOS** del metro

PLANIFICAN su salida

nunca van por el **MISMO LUGAR**

acostumbran a **CEDER** su asiento, pero solo a mujeres mayores o que cargan muchas cosas

se sienten **VIOLENTADORES** solo porque le gustan las mujeres, aunque no hagan nada contra ellas

no les gusta que se **ENTROMETAN** en sus asuntos

se **IMPONEN** con el cuerpo para pelear el espacio

su enojo ante la gente se ha vuelto **PASIVO** y temeroso

Viajan más veces con **L@S NIÑ@S** y están pendientes de que no se pierdan, no se calgan, no se calgan, no se lastimen

cuando son voluptuosas y llevan un escote pronunciado, captan más **MIRADAS**. Sobre todo de los hombres

muchos no usan el **ASIENTO DE EMBARAZADAS**, porque sienten la presión del resto de pasajeras de que se retiren

algunas prefieren viajar en el **VAGON DE LAS MUJERES**. Va más vacío y no tienen que preocuparse tanto

para los de la tercera edad no hay muchas opciones en cuanto a escaleras, el viaje es muy **CANSADO**, implica mucho tiempo

algunas **ABUSAN** de los privilegios de género, como exigir que les cedan el asiento solo por ser mujeres

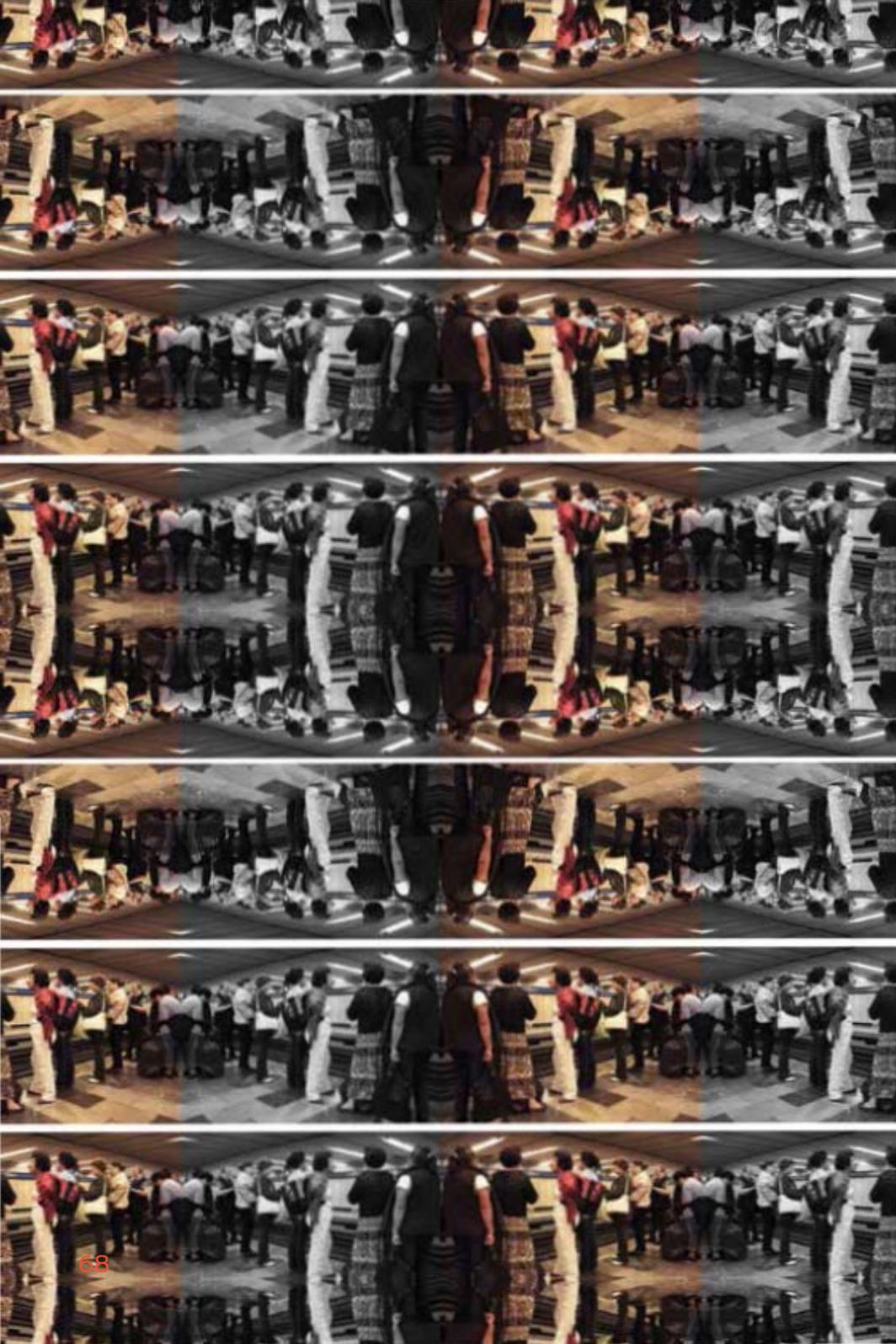
casi nunca usan las escaleras eléctricas, solo cuando tienen **TIEMPO**

cuando viajan con su pareja, el la **PROTEGE**. El recibe los golpes, ella siente más espacio

ELLAS

ELLAS Y ELLOS

ELLOS



2.7. Conclusiones

La cartografía puede tener muchas definiciones y objetivos. Dentro del contexto que aborda este escrito, nos inclinamos más por una definición de cartografía en donde se entiende como

la localización gráfica de ideas, o más precisamente, la conjunción gráfica entre ideas y espacios/lugares: las ideas que éstos provocan {entre aquellos a quienes reúnen} y los lugares que ellas fundan {como práctica de quienes las nombran}; a través del arte de la delimitación y la transferencia de lugar. La cartografía, pues, ofrece posibles recorridos e itinerarios –relatos (en tiempo)- por el medio gráfico que los contenga; téngase por entendido que éstos medios a su vez son posiblemente contenidos por otros; y, en conjunto, formen y estructuren un espacio o lugar: de este modo, la cartografía sólo tiene lugar de punto a punto, en el tránsito (Erazo, 2014).

García Canclini dice acerca de los mapas y su pertinencia dentro del proceso investigador:

lo que diferencia a los investigadores (...) no es tener el mapa que a los demás les falta, sino la aspiración a los mapas. No a uno que abarca todo, sino a un conjunto de cartas de navegación, y asimismo, la preocupación por elaborar procedimientos que permitan distinguir algunos referentes y estructuras ‘reales’ de los mapas cognitivos que cada grupo de viajeros urbanos se construye, y entender desde qué posiciones y con qué tácticas se los traza de este modo (García Canclini, 2013: 174).

En los mapeos que he realizado, no he concentrado mi análisis en determinar exactamente en qué parte del “territorio objetivo” (del mapa oficial del metro y la ciudad de México) se da tal o cual situación, lo que no quiere decir que no haya considerado la relación determinante que existe entre el adentro y el afuera como una relación de co-producción espacial y relacional entre sujetos. En este caso me he enfocado en el vagón del Metro,

como un territorio encapsulado, en movimiento, subterráneo y en permanente transformación. Lo que está fuera de este espacio cambia, se mueve, se inyecta en el interior del vagón y se transforma con las prácticas de quien lo habita. El territorio físico que exploro está en constante movimiento hacia afuera, sin embargo es fijo por dentro. Es decir, el metro y sus vagones, se mueven a lo largo de una ciudad, van de un punto a otro, pero el vagón permanece, lo que fluctúa es lo que pasa en su interior y se convierte en un territorio fijo pero en movimiento. Lo que se ha priorizado son las ideas y el análisis del lugar a partir de imágenes que nos hablan de una espacialidad y de cómo se la habita en constante movimiento.

La técnica de observación participante, como forma de aproximación al *objeto* de estudio, quiere decir que no sólo se investiga la situación de las mujeres desde un punto de vista distante, sino que como investigadora me sitúo en esa misma posición, como pasajera y mujer. Con las historias de ruta, la aproximación a las mujeres de diferentes edades y procedencia social en el metro ha sido directa y ha permitido que exista una interacción que empieza con preguntas específicas de cómo siente su viaje en el metro y si ha sido víctima de alguna agresión en este espacio, pero la conversación siempre nos lleva a abordar otros aspectos de su vida: sus trabajos, su condición social, su visión de la sociedad, entre muchos otros temas. La intención no ha sido la de crear conciencia de forma directa sobre una problemática concreta, sino la de hacer cuestionamientos, plantear preguntas que en el momento de nuestra conversación nos permita re-mirarnos y pensarnos en esa situación, en el espacio, en la ciudad y en relación con el otro/a.

Desde arte y el diseño se pueden realizar mapas diversos tanto en su contenido como en su forma. No buscan hacer una reproducción gráfica y a escala de la realidad, son un ejercicio ficcional de la realidad, con la intención de asirla en nuestras manos o ante nuestros ojos. Este traslado nos permite observar, clasificar, cuestionar la realidad que vivimos desde diferentes puntos de vista y con otras herramientas de las cuales nos podemos apropiar con más intimidad. De lo que se trata es de reunir cada vez más argumentos que nos ayuden a demostrar que el espacio público, el territorio que habitamos es transformable, mutable de manera permanente, que los modelos y estructuras no son fijas ni estáticas

sino que son cambiantes e impredecibles y que se re-significan a cada momento de acuerdo a la asignación simbólica que le demos, lo que a su vez irá transformando el espacio físico e impregnándose en nuestro cuerpo. Esta re-significación es la que interesa a los/as artistas que buscan intervenir en el espacio generando ideas, cuestionando el orden establecido.

Los/as artistas han tenido un papel fundamental en el análisis sobre y desde la ciudad, ante todo a través de la reapropiación del espacio urbano. Se han dado la tarea de encontrar los intersticios, aquellas grietas que ponen en cuestión el poder y el sistema tal cual está organizado hasta la actualidad. Es el punto de quiebre, la fisura incómoda, la herida que desangra y desestabiliza cualquier orden y normativa.

La búsqueda de los artistas del arte público y social es el de generar una aproximación más directa al público que puebla las grandes ciudades e interviene en ellas con la voluntad del etnógrafo. Las ciudades se vuelven un campo experimental de búsquedas e investigaciones, in situ, de las problemáticas contemporáneas (Di Paola, 2009).

Estos artistas hacen un llamado a la revitalización consciente de una ciudad nómada “al modo de los neobabilonenses: transformándola lúdicamente desde su interior, modificándola a lo largo del viaje, recuperando la predisposición primitiva al juego de las relaciones” (Careri, 2009: 190). El arte, si bien ha estado cerca a los grandes poderes, también se ha aliado al invisible volviéndolo visible; a la periferia convirtiéndola en centro, pero en centro de reflexión, de apropiación y acción.











CAPÍTULO II:

La ciudad y el viaje: experiencias diferenciadas en razón del género

3. Viajar en la ciudad: una experiencia diferenciada en el Metro en la Ciudad de México: Antecedentes, cifras, marco legal

3.1. Marco Legal

Durante el Seminario: *“Ciudades seguras, libres de violencia contra las Mujeres. Avances en la ciudad de México”*¹⁴ se discutieron varios temas de interés para esta investigación, pues se dieron a conocer los avances en políticas públicas en el ámbito del transporte público y el *Servicio Exclusivo para las Mujeres*. Se identificó al año 2008 como clave, ya que fue el año en el que el Gobierno de la Ciudad de México estableció en el *Manual de Programación - Presupuestación para la Formulación del Anteproyecto de Presupuestos de Egresos*, que todas las Unidades Ejecutoras de Gasto deberían incluir o modificar al menos una actividad institucional dentro de su estructura, basada en resultados desde la perspectiva de género.

14 Seminario Internacional Ciudades Libres de Violencia Contra las Mujeres. Avances de las Ciudad de México 2013. Se llevó a cabo el 1, 2 y 3 de octubre de 2013. Organizado por el Instituto de las Mujeres del Distrito Federal.

Desde allí se creó el programa “*Viajemos Seguras en el Transporte Público de la Ciudad de México*” (Mayorga, 2013), lo que a su vez provocó un cambio en el marco legal y se creó la *Ley de Acceso de las Mujeres a una Vida Libre de Violencia*. Los altos índices de violencia contra las mujeres en este espacio, llevaron a las autoridades a considerar nuevas estrategias para afrontar esta problemática y en 2008 el Instituto Nacional de las Mujeres (Inmujeres) acordó con el Gobierno del Distrito Federal crear un transporte sólo para mujeres como la mejor solución ante tal realidad. Se crearon desde micros rosas RTP (sistema ATENEA), taxis conducidos por mujeres y vagones exclusivos para mujeres en el Metro de la ciudad como parte del programa *Viajemos Seguras*.

Existe por lo tanto un marco legal e instituciones que buscan la prevención y erradicación de la violencia contra las mujeres en México:

- Convención para la eliminación de todas las formas de discriminación contra las mujeres (CEDAW), ratificada por México en 1981.
- Convención Belém Do Pará, ratificada por México en 1998
- Ley General para la igualdad entre mujeres y hombres, agosto de 2006
- Ley de igualdad sustantiva entre mujeres y hombres en el Distrito Federal, mayo de 2007
- Ley de acceso de las mujeres a una vida libre de violencia, enero de 2008 y su reglamento que entró en vigor en febrero de 2009
- Programa general de Igualdad de Oportunidades y No Discriminación hacia las Mujeres en la Ciudad de México, 2010

Son una iniciativa pionera en América Latina, pero que sin embargo aún encuentra muchas limitaciones a la hora de aplicarse en la vida social y específicamente en el ámbito del transporte público. La perspectiva de género es ahora una obligación en los gobiernos locales y las distintas instituciones que lo conforman, pues deben perseguir el reconocimiento, promoción, protección y garantía del derecho de las mujeres a una vida libre de violencia. Pero es un proceso incipiente todavía, que no da señales de resultados muy evidentes y al que le ha costado instaurarse de manera sistemática, definitiva y consciente, no solo entre la ciudadanía sino y sobre todo, entre los funcionarios que las dirigen.

3.2. Experiencia urbana diferenciada

Las mujeres no necesitan la esterilización del terreno urbano, sino más recursos sociales, económicos y culturales para atravesar dicho terreno con confianza.
Tamara Pitch (2008)

Esta investigación parte de la premisa de que las ciudades no son experimentadas ni vividas de la misma forma por los hombres que por las mujeres, como tampoco para quienes tienen más o menos recursos. Es evidente que viajan más horas quienes menos recursos tienen, “los itinerarios más complejos y extensos son de los sectores populares, especialmente las amas de casa que, al combinar diversos medios de transporte para trabajar, hacer compras y llevar a los hijos, llegan a cumplir hasta ocho trasbordos diarios” (García Canclini, 2013: 39). Existe una distinción de género a la hora de habitar el espacio público que muchas veces puede no ser evidente, pero que los datos estadísticos y el simple cuestionamiento sobre ciertos aspectos de la vida cotidiana en la urbe nos hacen descubrirlo de una manera clara.

Manuel Delgado, en su libro *Sociedades Movedizas* (2007) nos habla de la división sexuada del espacio público y cómo esto determina la distribución del equipamiento de los servicios y configura los escenarios públicos desde una perspectiva masculina. Además señala, citando a Jürgen Habermas que

la esfera pública burguesa nace y se desarrolla bajo el signo de la exclusión sexista y que el espacio público no fue el pretendido contraste del patriarcal espacio privado, sino su prótesis, su continuación ampliada (Delgado, 2007: 234).

Paula Soto en su texto *Patriarcado y orden urbano. Nuevas y viejas formas de dominación de género en la ciudad*, nos habla de que existe un orden urbano regido por el patriarcado (y regímenes de género) que definen las relaciones entre hombres y mujeres y que ubica a éstas últimas en una situación de opresión. Las confina al espacio privado propiciando cierto tipo de subordinación y violencia (violaciones por miembros de su propia familia y en general la violencia doméstica), mientras que en el espacio público el patriarcado actúa de otra forma, subordinando a las mujeres a nivel de Estado: el salario, la educación, el acoso sexual, etc. Los espacios no son neutrales pues son la expresión de un proceso histórico y social, por tanto de diferenciación y exclusión.

Aún cuando el sello masculino del espacio construido no necesariamente condicione nuestras vidas de forma determinante, hay una serie de valores simbólicos asociados a éste, que influyen de forma directa o indirecta en nuestro diario vivir (Soto, 2014:201).

La perspectiva de género es fundamental para entender y leer la ciudad, su territorio y las dinámicas que allí se juegan. Nos permite entender que hay construcciones geográficas de la masculinidad y la feminidad, y la relación que se genera entre ellos. Soto cita a Massey y dice que “espacio y lugar tienen gran relevancia en la construcción social de las identidades de género de acuerdo a variaciones geográficas” (Soto, 2014: 202). Por tanto no podemos ignorar el hecho de que los espacios nos construyen, así como nosotros/as los construimos con nuestras prácticas, relaciones y simbolismos.

Desde esta mirada se establecen tres lógicas, a saber:

1) Las dicotomías geográficas (público/privado) estereotipan y ubican a la mujer en uno de los dos extremos. Por ello es preciso cuestionar estas dicotomías que fomentan la naturalización de

estereotipos y buscar por el contrario puntos de encuentro entre lo que representa el cuerpo de la mujer y las relaciones que se establecen tanto en la casa como en la calle. Este ejercicio nos permite evidenciar opresiones similares y constantes en los dos espacios. Para las mujeres en sus actividades cotidianas, el traspaso entre lo público y privado no es tan rígido como se quiere mostrar; es decir, las mujeres transitan entre lo público y privado todo el tiempo, desde el momento que atraviesan el umbral de la puerta de su casa para ir a la tienda, o para dejar a sus hijos/as en la escuela. Esto por un lado representa para muchas mujeres un empoderamiento inusitado de valentía y coraje ante ciudades tan hostiles; pero por otro lado, se puede ver cómo se desdibujan los límites en términos de violencias, ya que en los dos podemos identificar situaciones de opresión similares.

2) La representación de la mujer en la arquitectura, a nivel simbólico, está asociada con lo delicado, abovedado, curvo y los hombres con lo grande, poderoso, sólido, lineal, vertical:

la configuración espacial no sólo es expresión de las distintas formas de organización social, económicas o modelos culturales, sino que contribuye de manera activa a construir las desigualdades de género y la exclusión urbana de las mujeres, pues implican desventajas simbólicas que acentúan los límites de separación y articulan a los individuos y los lugares (Soto, 2014: 202).

3) En las últimas décadas, las mujeres han ido ocupando cada vez más el espacio público por la cambiante división social del trabajo, lo que ha implicado una presencia femenina más marcada en la esfera pública, pero no por ello es más visible. Por el contrario, existe una invisibilización sistemática de las mujeres en el contexto urbano debido al estereotipo de roles que se le asigna en los procesos de producción y reproducción del capital. Las ciudades han sido construidas de tal manera que olvidan las necesidades y las formas de habitar de las mujeres. En la construcción de la ciudad, el ambiente urbano restringe de formas múltiples la movilidad de las mujeres, que por lo general se desplazan por áreas más limitadas y muchas veces las confina a espacios que reproducen la construcción social de estereotipos dicotomizados, o dicho de

otra manera, el espacio le impone a las mujeres límites y fronteras que naturalizan y rutinizan prácticas para el *orden social genérico* (Soto, 2013: 5). Esta construcción es producida y vivida desde el miedo: la experiencia de las mujeres en la urbe, en general, es desde el temor y cuidado. Llevada al extremo, esta experiencia puede producir lo que se ha llamado agorafobia femenina, que se traduce como el sentimiento de vulnerabilidad y peligro exacerbado hacia el afuera, a la calle. Esta experiencia emocional está encarnada en el cuerpo y debe leerse desde una perspectiva situada y posicional que nos permite entenderla atravesada por variables de clase, etaria, etnia, etc.

El hecho de que las mujeres dejen de salir de sus casas por miedo o que eviten ciertas horas y rutas, produce el efecto de agorafobia femenina que Soto, citando a Bankey, define:

para la vida cotidiana de las mujeres la agorafobia sería una metáfora de las consecuencias de la socialización de los temores espaciales sobre los cuerpos, identidades y subjetividades. Esto porque el miedo como producto cultural reproduce en forma de experiencia corporeizada, la reproducción de las más profundas relaciones de poder espaciales que asume la ciudad (Soto 2014: 207).

Si asumimos estos puntos como una realidad latente, quiere decir que la violencia que se experimenta en estos espacios también está diferenciada en forma y frecuencia. Como resultado de varias encuestas y de estudios que se han realizado durante años en diferentes ciudades del mundo, se evidencia que las mujeres sienten temor de habitar el espacio público. Olga Segovia de SUR Corporación /Red Mujer y Hábitat de America Latina, en su exposición dentro del Seminario "*Ciudades seguras libres de violencia contra las Mujeres. Avances en la ciudad de México*" se pregunta: ¿Cómo viven el temor las mujeres? E identificó de manera resumida las estrategias y consecuencias de esta vivencia diferenciada de la urbe. El temor provoca el abandono del espacio público: es un obstáculo para la participación en la vida social, como por ejemplo actividades físicas y de esparcimiento, estudios, trabajo, activismo social o político; significa el aislamiento particularmente de las mujeres de mayor edad.

Brinda a las mujeres menos ofertas de la ciudad y con menor frecuencia; provoca el cambio de recorridos, etc. El miedo afecta las rutinas cotidianas y la calidad de vida en general; redefine y restringe el tiempo y el espacio de intercambio.

Este tipo de estrategias y de formas de habitar y sentir la ciudad ya nos permiten esbozar algunas de las diferencias que existen entre hombres y mujeres a la hora de vivir y convivir en el espacio público urbano. Las violencias que sufren las mujeres en la ciudad son sólo una expresión más de la violencia estructural que todavía las mantiene en una posición de inferioridad y de desigualdad con respecto a los hombres. Como lo dice Segovia: “Las desigualdades de género y socio-económicas que se expresan en las ciudades refuerzan las cadenas de violencia que sufren las mujeres” (Segovia, 2013).

Existen ya algunas acciones alternativas para enfrentar esta situación en aquellas ciudades donde la violencia de género en las calles, y sobre todo, en el transporte público se mantiene en niveles muy altos. En México (Querétaro) ya está funcionando el grupo *Hollaback* (cuyo nombre significa puente en contacto conmigo) que es una plataforma internacional que busca recopilar la mayor cantidad de historias de violencia de género en las calles y el transporte público, así como las situaciones en donde se ha hecho algo al respecto, si han tenido éxito, o no. Este tipo de iniciativas son interesantes porque incluyen una sección en la que dan algunos consejos e ideas sobre cómo actuar ante una situación de acoso, en la que hacen un llamado a las personas que son testigos, y no tanto a las víctimas, que son las que menos posibilidades tienen de actuar ante un caso como éste.

Proponen los *puntos verdes* como “aquella situación en la que eliges mostrar activa y visiblemente intolerancia ante el acoso; reprobándolo y rechazándolo porque te parece mal. Es mostrarle a quien está recibiendo el acoso que cuenta contigo. Es hacer patente a los demás cómo, entre todos, podemos hacer nuestra comunidad más segura”¹⁵.

15 Ver Anexo 2. Atrévete. Hollaback. Revisado por última vez 25 de junio de 2015.

Disponible Online: <http://qro.ihollaback.org/cuenta-conmigo/#>

Ésta es una iniciativa que solo existe en Querétaro, por lo que se hace urgente aplicarla en otros estados, sobre todo en México D.F., por ser la ciudad más poblada y donde los índices de este tipo de violencia son bastantes altos. En su página invitan a la creación de esta plataforma en otros estados desde la difusión, el establecimiento de una plataforma online y la difusión de proyectos creativos con respecto a estos temas.

Otra propuesta de gran impacto e interés para ser replicada en ciudades como México, es la de Egipto, en el que crearon el HarassMap (mapa del acoso) donde víctimas y testigos de acoso pueden denunciar pública y anónimamente abusos y acoso en la vía pública y el transporte urbano. Es una plataforma online donde cualquier persona puede leer los testimonios y ubicarlos geográficamente, además de que existe una clasificación por tipo de abuso: se han recopilado alrededor de 1300 historias que ocurrieron en El Cairo¹⁶.

En la selección de postales que se presentan a continuación, se intenta reflexionar desde el cómic de Robot Hugs¹⁷, para hablar sobre esta problemática y hacer un llamado a la población a mirar sus acciones y comportamientos ante la situación de acoso y su invisibilización:

16 Revisar página oficial de HarassMap: <http://harassmap.org/en/what-we-do/the-map/>

17 Revisar versión completa: <http://www.robot-hugs.com/harassment/>

Traducción: <http://www.guerrillatranslation.es/2015/02/12/la-proxima-vez-que-alguien-niegue-el-acoso-a-mujeres-ensenales-esto/>

espacio de conflictividad y violencia sobre los cuerpos de las mujeres.

Existen varias definiciones de discriminación y violencia. Para este trabajo haremos una revisión de algunos conceptos y aproximaciones al tema que nos ayudarán a entender las dimensiones de la problemática en el espacio público y específicamente en el transporte público. Para esto, nos apoyaremos primero en el trabajo de investigación: *“La discriminación y violencia contra las mujeres en el transporte público de la ciudad de México. Colección Estudios Consejo Nacional para Prevenir la Discriminación”*¹⁸ en donde se dan algunas definiciones y además nos ubica en el contexto y el marco legal que rige actualmente en la ciudad de México D.F. con respecto a políticas públicas y normativa relacionadas con la violencia de género en el transporte público.

Para hablar de violencia es necesario primero hablar de discriminación. La discriminación representa una distinción que tiene características específicas, como por ejemplo, que sea subjetiva y provocada a partir de representaciones socioculturales, de estereotipos determinados por grupos sociales que ubica subjetivamente “al otro” en un lugar inferior. La discriminación también representa una falta de principio de igualdad de derechos, lo que lleva a una falta del principio de igualdad a las oportunidades de desarrollarse y de las libertades fundamentales. La discriminación es también una forma de ejercicio de poder basada en prejuicios ¹⁹.

18 La discriminación y violencia contra las mujeres en el transporte público de la ciudad de México. Colección estudios Consejo Nacional para Prevenir la Discriminación. 2009. Disponible Online: http://www.equidad.scjn.gob.mx/IMG/pdf/Violencia_Mujeres_Transporte_Publico.pdf / http://www.equidad.scjn.gob.mx/biblioteca_virtual/publicaciones-Recientes/BrechasDeGenero/03.pdf

19 La discriminación y violencia contra las mujeres en el transporte público de la ciudad de México. Colección estudios Consejo Nacional para prevenir la discriminación. Año 2009. p. 32/ p. 33/ p. 34.

En las observaciones generales del Pacto Internacional de Derechos Económicos Sociales y Culturales de 1976, la ONU establece lo siguiente:

12. se produce discriminación directa cuando la diferencia de trato se funda directa y expresamente en distinciones basadas de manera exclusiva en el sexo y en características del hombre y la mujer que no pueden justificarse objetivamente.

13. se produce discriminación indirecta cuando la ley, el principio o el programa no son en apariencia discriminatoria, pero producen discriminación en su aplicación. Ello puede suceder, por ejemplo cuando las mujeres están en situación desfavorable frente a los hombres en lo que concierne al disfrute de una oportunidad o beneficio particulares a causa de desigualdades preexistentes. La aplicación de una ley neutra en cuanto al género puede perpetuar la desigualdad existente o agravarla ²⁰.

Por otro lado, en la Convención Interamericana para Prevenir, Sancionar y Erradicar la violencia contra la mujer (Belem do Pará, 1994) se establece por primera vez el derecho de toda mujer a una vida sin violencia y en el que se determina:

el derecho de la mujer a ser libre de toda discriminación; y el derecho a la mujer a ser valorada y educada libre de patrones estereotipados de comportamientos y prácticas sociales y culturales basadas en conceptos de inferioridad o subordinación (OEA, 1994: 37).

Dentro del marco legal de México está estipulado en el primer artículo de la Constitución de los Estados Unidos Mexicanos que se prohíbe todo tipo de discriminación, y en el Artículo 4 se dice que hombres y mujeres son iguales ante la Ley.

20 ONU, instrumentos internacionales de derechos humanos. Volumen 1. Recopilación de las observaciones generales adoptados por los órganos creados en virtud de tratados de derechos humanos. Ginebra, Suiza, p.138 / p. 37

En 2003 se expidió la Ley para Prevenir y Eliminar la Discriminación en la que se define a la discriminación como:

Toda distinción, exclusión o restricción que, basada en el origen étnico o nacional, sexo, edad, discapacidad, condición social o económica, condiciones de salud, embarazo, lengua, religión, opiniones, preferencias sexuales, estado civil o cualquier otra, tenga por efecto impedir o anular el reconocimiento o el ejercicio de los derechos y la igualdad real de oportunidades de las personas.

Una vez establecidos estos principios, podemos hablar de la violencia de género como una forma de discriminación. Desde una perspectiva de género se quiere hablar de la desigualdad entre hombres y mujeres como el resultado de un proceso histórico y social determinado por las simbolización y significación que se hace de la mujer, por lo tanto, la discriminación de género es un acontecimiento social y no *natural*, que deriva de relaciones desiguales de poder. La discriminación de las mujeres se ha basado históricamente en razones biológicas entre los sexos. La violencia que se ejerce sobre esta mitad de la población ha sido naturalizada e invisibilizada por complejos mecanismos simbólicos y de estructuras sociales e instituciones que nos llevan por ejemplo, a pensar que es natural y exento de conflicto el que las mujeres se dediquen al cuidado de los hijos, la administración del hogar y se vean relegadas del espacio público y de la toma de decisiones a ese nivel. Como lo expresa el Fondo de Desarrollo de las Naciones Unidas para la Mujer (UNIFEM):

Se entiende así que la violencia contra las mujeres es consecuencia del orden de género que se establece en la sociedad, orden socialmente construido que determina una jerarquía y poder distintos para ambos sexos. Este orden es avalado y mantenido por el conjunto de la sociedad, a través de las costumbres, las leyes, las instituciones ²¹.

21 La discriminación y violencia contra las mujeres en el transporte público de la ciudad de México. Colección estudios Consejo Nacional Para Prevenir la Discriminación. 2009. Pagina 50.

La violencia tiene varios aspectos a considerar, resumen de la siguiente manera:

1. La violencia como una construcción social diferente a la agresividad, que es una potencialidad genética.
2. La violencia ha sido naturalizada.
3. La violencia es intencionada.
4. La violencia no puede ser acotada a un acto, es necesario remitirse al proceso que permitió y desembocó en ese acto.
5. La violencia se sustenta en el desequilibrio de poder momentáneo o permanente.

También el Fondo de las Naciones Unidas para la Infancia (UNICEF) señala que la violencia basada en el género (VBG) es: “todo acto dañoso que es cometido contra la voluntad de una persona, y que está basado en diferencias socialmente atribuidas” (sexuales en su condición de hombres y mujeres). Y según la Convención Interamericana para prevenir, sancionar y erradicar la violencia contra la mujer en Belem do Pará 1994, se entenderá que violencia contra la mujer incluye la violencia física, sexual y psicológica:

- b) Que tenga lugar en la comunidad y sea perpetrada por cualquier persona y que comprende, entre otros, violación, abuso sexual, tortura, trata de personas, prostitución forzada, secuestro y acoso sexual en el lugar de trabajo, así como en instituciones educativas, establecimientos de salud o cualquier otro lugar ²².

La violencia de género comparte con la discriminación principios fundamentales: 1. Negación del principio de igualdad humana; 2. Se fundamenta en los estigmas sociales ubicando a la mujer en condición de inferioridad; 3. Se ejerce desde una relación de poder de uno sobre el otro.

22 Convención Interamericana para Prevenir, Sancionar y Erradicar la Violencia contra la Mujer en Belem do Pará 1994. Online. Disponible: http://www.unicef.org/argentina/spanish/ar_insumos_ConvencionBelem.pdf

En México, La Ley General de Acceso de Las Mujeres a una Vida Libre de Violencia ²³ señala en su artículo 6, cinco tipos de violencia contra las mujeres: I. La violencia psicológica; II. La violencia física; III. La violencia patrimonial; IV. La violencia económica; V. La violencia sexual; o cualesquiera otras formas análogas que lesionen o sean susceptibles de dañar la dignidad, integridad o libertad de las mujeres.

Una de las modalidades en que transcurre la violencia contra las mujeres en la ciudad de México, es la que se da en el ámbito comunitario y que de acuerdo a la Ley de Acceso en el Art. 16 se define como “los actos individuales o colectivos que transgreden derechos fundamentales de las mujeres y propician su denigración, discriminación, marginación o exclusión en el ámbito público”. Las diferentes formas que asume la violencia comunitaria crean al mismo tiempo espacios diferenciados para el acceso, uso y disfrute de los espacios públicos, como se cita: “el espacio no es neutro, y los roles y actividades de las mujeres en sus territorios y recorridos condicionan la percepción, acceso y uso de la ciudad y sus servicios” (CONAPRED, 2009:55). Sin embargo la magnitud del fenómeno de la violencia comunitaria en contra de las mujeres es aún difícil de esclarecer ya que muchas mujeres no denuncian este tipo de violencia.

Dentro de la definición de violencia de género quisiera resaltar las dificultades metodológicas para definir específicamente el acoso sexual. Es importante detenernos en esto ya que es una de las formas de violencia más comunes y menos percibidas y reconocidas que hay.

Patricia Gaytán se refiere a éste como una forma de interacción simbólica que adquiere significado por: “el medio físico, el marco interpretativo, la definición de la situación, la estructura de la interacción y las relaciones de poder” (Gaytán, 2007: 14).

23 Última reforma publicada DOF 15-01-2013. Disponible online: <http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/LGAMVLV.pdf>

El acoso sexual consiste en una o varias interacciones focalizadas cuyos marcos y significados tienen un contenido alusivo a la sexualidad, en las que la actuación de al menos uno de los participantes puede consistir en aproximaciones sexuales indirectas (empleo de símbolos, mensajes escritos, silbidos a distancia, material pornográfico), soborno sexual, acercamientos, miradas, susurros y contactos físicos o proposiciones y comentarios sexuales que no son autorizados ni correspondidos, generan un entorno social hostil y tienen consecuencias negativas para quien las recibe. Es posible que involucren diferencias de jerarquía y estatus, y necesariamente implican un desequilibrio en las relaciones de poder entre los individuos que puede ser contrarrestado o no durante la misma situación (Gaytán, 2007: 11).

El acoso sexual es efímero y casi insensible pero permanece latente entre quienes lo perciben y le asignan significados y valoraciones diversas. Se puede diferenciar como experiencia negativa, humillante, intimidatoria y agresiva ante una interacción que se piensa es solo desde el cortejo y la coquetería.

La violencia y su percepción están relacionadas con la libertad de movimiento y el uso de los espacios urbanos, que a su vez tienen directa relación con cómo se establecen las relaciones de libertad a nivel interpersonal e íntimo (Soto, 2014: 205). Es importante evidenciar que la clasificación y diferenciación entre la violencia privada y pública hace que la segunda sea más difícil de identificar en lo cotidiano, pues no existe una relación directa de familiaridad entre los/as implicados.

3.4. Violencia de género en el transporte público

*En el metro la especie vuelve al desorden que niega el vacío,
y eso permite las insinuaciones,
el arrejunte que es lascivia frustrada por la indiferenciación,
el faje discreto, el faje obvio, las audacias, las transgresiones.
Todo da lo mismo. El metro anula la singularidad,
el anonimato, la castidad, la cachondería;
todas éstas son reacciones personales en el horizonte
donde los muchos son el único antecedente de los demasiados.*

Carlos Monsiváis

La violencia sexual en el transporte público es una constante por diversos motivos y se apoya en las facilidades que brinda el espacio, como el anonimato y la impunidad, y tiene que ver con las prácticas cotidianas de discriminación y violencia que se viven en nuestras ciudades. Ciudades como México son un escenario propicio para que el acoso sexual proliferé y quede impune, pues cumple con las condiciones que permiten el ejercicio libre del acoso sexual como: el anonimato que dan los lugares grandes y con multitudes como el metro, la calle, estaciones de transporte público; la indiferencia; la desconfianza y la inaccesibilidad; la velocidad con que se realizan los trasbordos así como la inestabilidad y transitoriedad de las personas que habitan los lugares; el predominio del sentido de la vista sobre el oído, debido al ruido; a la permanencia durante largos trayectos en el transporte sin hablar y a la presencia de grandes anuncios que distraen (Gaytán, 2007: 14).

En el metro se ha identificado que, a la par de la violencia comunitaria, se da la violencia sexual, y que ésta

en los espacios públicos se expresa de una manera que se evidencian las costumbres sexistas donde se considera al cuerpo de la mujer como un espacio público del cual se puede disponer la percepción del cuerpo de las mujeres como un cuerpo para los demás y un objeto de deseo, son la justificación y la percepción que está en el fondo de las agresiones sexuales que padecen las mujeres (CONAPRED, 2009:54).

A continuación se hará un breve resumen de los datos más importantes de la investigación que se realizó en 2009 sobre el metro en la ciudad de México, *La discriminación y violencia contra las mujeres en el transporte público de la ciudad de México de la Colección Estudios Consejo Nacional para Prevenir la Discriminación (CONAPRED)*, lo que nos permitirá esbozar la situación que se vive en este espacio y cómo es particularmente experimentado por las mujeres. Esta investigación se aplicó en tres de los Centros de Transferencia Multimodal (CETRAMs) con mayor afluencia en la ciudad: Pantitlán, Indios Verdes y Taxqueña.

Los datos se mantienen todavía en el 2013 ²⁴.

- A lo largo de su vida 9 de cada 10 mujeres ha sido víctima de alguna de las formas de violencia sexual incluidas en la encuesta ²⁵.
- 8 de cada 10 mujeres las ha vivido. De ellas 43.8% reporta haber padecido 4 ó más situaciones violentas y el 10% 7 ó más (Año 2009).
- La mayoría de las situaciones suceden con más frecuencia a las mujeres jóvenes o a las adultas jóvenes.

24 Ver Anexo 1 y Página oficial del Metro de la Ciudad de México:
<http://www.metro.df.gob.mx/>

25 Formas de violencia que se consideraron para realizar la entrevista:
Le dijeron piropos obscenos u ofensivos de carácter sexual
Le dijeron palabras ofensivas o despectivas respecto de usted o de las mujeres/hombres
Le miraron morbosamente al cuerpo
Le manosearon o tocaron con carácter sexual
Se tocaron, manosearon, o mostraron el manoseo de genitales.
Se le recargaron con el cuerpo con intenciones de carácter sexual
Le han tomado fotos de su cuerpo sin su consentimiento
Le hicieron sentir miedo de sufrir un ataque o abuso sexual
Le persiguieron con intención de atacarla sexualmente
Le obligaron o forzaron a tener relaciones sexuales. (CONAPRED, 2009:23)

- Durante la estancia de las mujeres en algún modo de transporte público al 29.4% de las mujeres usuarias les ha hecho sentir miedo de un ataque o abuso sexual; el 15% de las usuarias han sido perseguidas por hombres para atacarlas sexualmente, y al 2.1% las han violado.
- Las mujeres violentadas no denuncian y desconfían de las autoridades.

Las mujeres realizan desplazamientos más cortos en la ciudad y a más lugares en comparación con los hombres. Sus desplazamientos están mayoritariamente relacionados a la actividad reproductiva como encargarse de dejar a los hijos en la escuela, ir al médico, etc., usando el transporte de manera más frecuente. Por estas actividades que deben realizar las mujeres, sus oportunidades laborales también se ven limitadas por la condición geográfica y de distancias, por las que su desarrollo en esta dimensión se ve limitado.

La experiencia de la violencia sexual genera en las mujeres un sentimiento de desagrado, malestar, humillación y coraje y deja profundas heridas psicológicas y físicas, destruye la confianza y priva a las mujeres de un pleno desarrollo dentro de la ciudad.

En octubre de 2013, en el marco del *Seminario “Ciudades seguras libres de violencia contra las Mujeres. Avances en la ciudad de México”* el Mtro. Enrique Salinas Romero, Director General de Política y Estadística Criminal de la Procuraduría General de Justicia del Distrito Federal, dio a conocer algunos datos que pueden resultar relevantes en el presente estudio. Señaló que:

- A nivel nacional el D.F. ocupa la posición 26 al mes de julio del año 2013 con una tasa delictiva de 4 violaciones por cada 100,000 habitantes, mientras que a nivel nacional la tasa es de 6.4.
- Del total de víctimas el 90.5% corresponde al sexo femenino, por lo que es necesario continuar con los esquemas de cuidado y protección para este género.

- Las delegaciones que cuentan con el 52.57% de la incidencia delictiva registrada por este delito son: Iztapalapa, Gustavo A. Madero, Cuauhtémoc y Venustiano Carranza.
- El rango de edad de las víctimas frecuentes es de los 18 a los 30 años y el siguiente en importancia es de 0 – 12 años para el mismo periodo.
- Este delito es cometido contra mujeres en un 94% (Salina, 2013).

Esta violencia evidenciada en la encuesta permite partir de ciertos supuestos o premisas que constituyen algunas de las bases del presente estudio en el que se considera lo siguiente: la violencia en el transporte público todavía es elevado, representa una forma de discriminación en razón del género, pues la mayoría de los delitos se cometen más contra las mujeres, de hecho, el 90% de los casos de violencia cometida en espacios públicos es cometido por hombres, es decir, las mujeres tienen el 98% de probabilidades de ser víctimas de violencia (CONAPRED, 2009:24), lo cual limita el ejercicio de otros derechos y el desarrollo de las mujeres representando una grave problemática de la equidad de género en la ciudad.

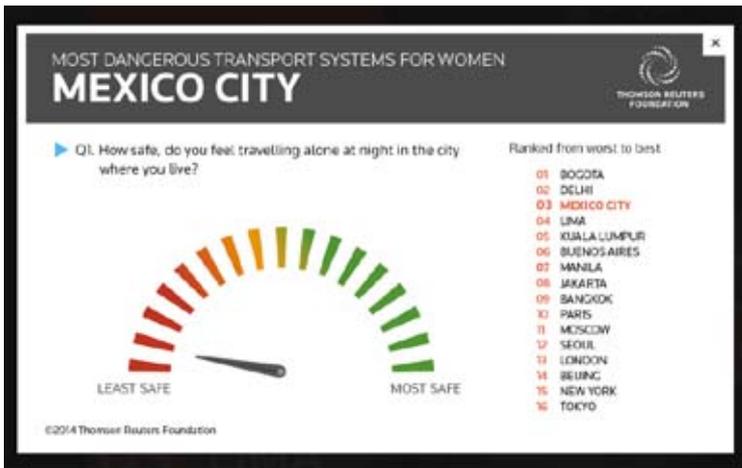
En 2014 salieron los resultados de un nuevo estudio de *Thomson Reuters Foundation* ²⁶ que realizó una encuesta en las ciudades más pobladas a nivel mundial para determinar qué ciudad es la más peligrosa para que las mujeres viajen en transporte público. El resultado ubica a la ciudad de México en el segundo lugar en términos generales y va variando dependiendo de la pregunta. A continuación un resumen de las preguntas que se realizaron en dicha encuesta. En las respuestas, el 1 es lo más seguro y el 5 lo menos seguro y se expresa en la manecilla que se inclina hacia el color rojo que indica que es menos segura y hacia el verde que es más segura. A un costado hay una columna con la lista de las ciudades donde fue hecha la encuesta.

26 Revisar resultados de investigación “sistemas de transporte más peligrosos para mujeres. Inglaterra, 31 Octubre de 2014: <http://www.trust.org/spotlight/most-dangerous-transport-systems-for-women/>

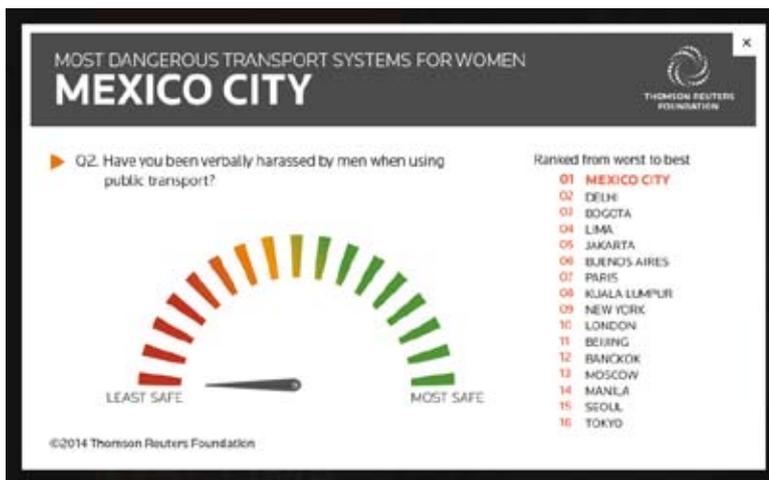
SISTEMAS DE TRANSPORTE MÁS PELIGROSOS PARA MUJERES



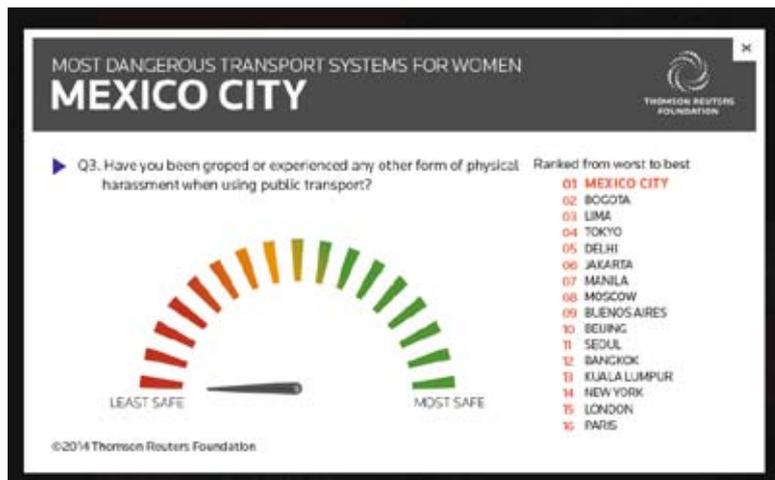
1. ¿Cuán segura se siente al viajar sola y en la noche en la ciudad que vive?



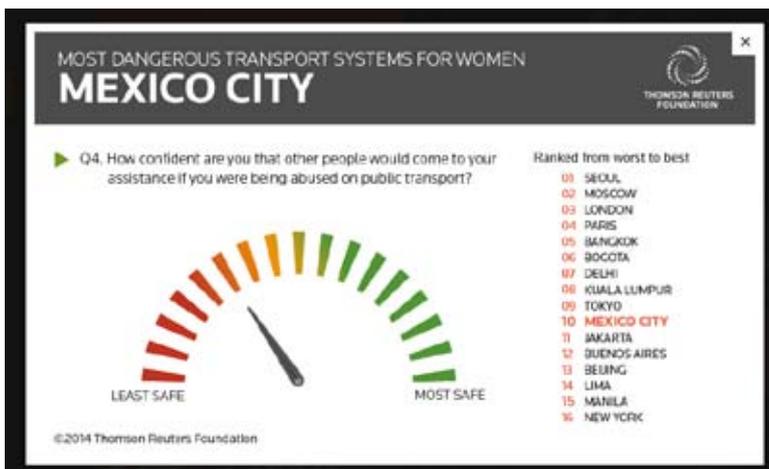
2. ¿Ha sido acosada verbalmente por hombres en el transporte público?



3. ¿Ha sido manoseada o ha experimentado otra forma de agresión sexual física usando el transporte público?



4. ¿Siente seguridad de que otras personas le ayudarán si usted está siendo violentada en el transporte público?



5. ¿Cuán segura está de que las autoridades investigarán si usted denuncia acoso o ataque?



6. Existe y está disponible transporte público seguro en la ciudad en la que vive: De acuerdo o desacuerdo.

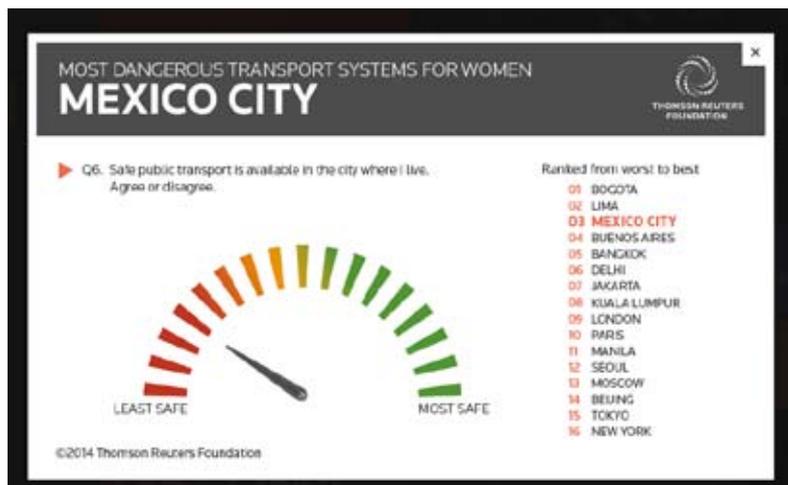


Fig. 47 - 53: Resultados de investigación //
“Sistemas de Transporte más peligrosos para mujeres”
Inglaterra, 31 Octubre de 2014.

La muestra se realizó a un mínimo de 380 personas, mujeres mayores de 18 años que viven en las ciudades encuestadas. Las encuestas se realizaron del 27 de agosto al 8 de septiembre de 2014.

Para esta encuesta se definió al transporte público como el viaje en: bus, tram, metro o tren, sin importar si estos medios funcionan como empresas públicas o privadas. También aclara que el término de acoso (harassment) fue entendido como acoso sexual y manoseo y que la pregunta que utiliza este término buscaba ser respondida desde la interpretación que tenga la mujer del término según el país y cultura a la que pertenece ²⁷.

27 Ver más en: <http://www.trust.org/spotlight/most-dangerous-transport-systems-for-women/?tab=methodology>

Después de la revisión de estos datos aún alarmantes sobre la violencia que viven las mujeres en la ciudad de México, todavía persisten varios cuestionamientos, entre ellos los que hiciera Ana Falú, en el Seminario *“Ciudades seguras libres de violencia contra las Mujeres. Avances en la ciudad de México”*: *¿Hasta qué punto estas violencias, resultado de complejas intersecciones, se pueden constituir en restricciones ciudadanas con altos costos para la vida de las mujeres? ¿Qué efectos tiene en las vidas de las mujeres esta retracción del espacio público? ¿De que manera esto afecta a los derechos ganados? ¿Qué tipo de estrategias son las que generan las mujeres para realizar sus viajes para evitar, protegerse y defenderse de la violencia a las que son expuestas a diario?* En la mayoría de los casos se defienden solas o generan estrategias para protegerse en un entorno urbano que no les garantiza su seguridad. Éstas son algunas de las preguntas que tratarán de analizarse a través de los testimonios y las historias de ruta de mujeres en el metro más adelante en este trabajo.

A continuación adjunto algunas iniciativas que he encontrado en páginas de internet y redes sociales que tratan la problemática del transporte público con respecto a las mujeres y sus experiencias. Van desde representaciones gráficas hasta instructivos de protección del cuerpo.

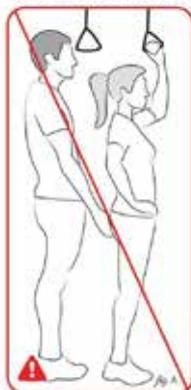
He buscado la forma de trasladar esta base de información a un producto visual que me permita comunicar estos datos de una manera distinta y desde conceptos visuales. Lo cual me ha llevado a la producción de fotolibros, lo que implicó fotografiar el espacio y la gente que habita el metro todos los días. Ésta es una actividad inusual y no está permitida en este espacio. Por ello, y para evitar conflictos con las autoridades, hice una solicitud a la empresa del Sistema de Transporte Colectivo Metro en la Ciudad de México para poder realizar las fotografías necesarias ²⁸.

28 Ver en anexo 7 y 8: Solicitud y aprobación.



#TransporteLibreDeAcoso

INSTRUCCIONES BÁSICAS PARA PASAJEROS



ATENCIÓN: Ante una eventual pérdida de equilibrio le recordamos que dispone de agarraderas o de caños para sostenerse, el cuerpo de la mujer no es de propiedad pública.

#ACCIONRESPECTO

#ACCIONRESPECTO



#TransporteLibreDeAcoso

INSTRUCCIONES BÁSICAS PARA PASAJEROS



ATENCIÓN: La mujer que se encuentra sentada al lado suyo tiene el derecho a disponer del mismo espacio que usted. La apertura exagerada de piernas no retendrá su condición masculina ni seduce al sexo opuesto.

#ACCIONRESPECTO

#ACCIONRESPECTO

Fig. 54 y 55: Iniciativa de la organización Acción Respeto // Tucumán-Argentina, Junio 2015
Calcomanías para buses advirtiendo sobre comportamientos inapropiados en el transporte público.



Fig. 56: Anónimo.// Fuente: Internet.



Fig. 57: Anónimo. // Fuente: Internet

3.5. LIBROMETROLIBRO: Dinámicas de conflicto y violencia sobre los cuerpos de las mujeres en el transporte público de México D.F.

En la asignatura de Fotolibro II (*Enero-mayo de 2014*) se decidió hacer una colección de fotolibros con un costo asequible, lo que implicó algunos sacrificios a la hora de elegir los materiales y el diseño de la colección. Decidimos también que lo haríamos en offset y no en impresión digital, pues era parte del proceso de aprendizaje hacerlo de esta forma, un tanto más antigua, pero nos entusiasmaba la calidad de impresión que le da a las fotografías.

3.5.1. Uso y características de las imágenes para la producción de fotolibro

Este libro reúne fotografías digitales del Metro y de algunos personajes que llamaron mi atención. Jugué con las imágenes a manera de espejo y caleidoscopio, con la intención de dar un efecto doble o infinito. Es decir, por un lado quería que el libro funcione como un espejo de nuestra vida cotidiana dentro del Metro; y por otro, que haga alusión a la inmensa cantidad de personas que transita este lugar y que se multiplica exponencialmente cada vez que volteamos a ver en cualquier dirección en la que estemos

parados: lo que vemos se vuelve tan sólo una bruma de cientos de pies, manos, brazos, ojos, bocas, narices, espaldas, tal y como se vería en un caleidoscopio. He incorporado un texto corto que hace referencia a datos y conclusiones de la investigación acerca de la violencia que viven las mujeres en su viaje por el Metro y cómo la ciudad es vivida, habitada y apropiada de manera diferenciada entre hombres y mujeres.

En la primera versión del libro experimentamos con serigrafía en la portada, para lo que realice el diseño de las letras y un juego de palabras para que asemeje el tren del Metro. También anexé hojas volantes en las que se podían leer algunas de las historias de ruta de mujeres que me compartieron sus experiencias de viaje y me permitieron tomarles fotografías. Fueron entrevistas efímeras que duraron lo que duró su trayecto.



Fig. 58, 59 y 60: Proceso de elaboración del librometrolibro // Amalia Ospina Palacios Agosto-Noviembre 2014



Fig. 61: librometrolibro // Versión digital // Amalia Ospina Palacios
México D.F. Agosto-Noviembre 2014



Fig. 62: librometrolibro encuadernado. // Primera Edición (tiraje 150 ejemplares)
Amalia Ospina Palacios // Agosto-Noviembre 2014



Fig. 63: Algunas fotografías del librometrolibro // Amalia Ospina Palacios // México D. F. 2013-2014



Fig. 64: Fragmentos de historias de ruta de mujeres en el Metro de México D.F// Amalia Ospina Palacios // México D.F. 2013-2014

Para la nueva versión del libro en acordeón, he unificado el texto en la parte final para que no interfiera en la secuencia de imágenes y que éstas se expresen de manera autónoma, generando en el/la lector/a una primera atmósfera de registro documental que finalmente lleva a la exposición de algunos datos relevantes sobre la violencia de género y al planteamiento de preguntas acerca del tema.

Para la presentación final de esta investigación, he decidido cambiar el formato de este libro para poder ajustarlo al resto de productos visuales, para obtener así cierta coherencia a nivel estético y conceptual.

La última imagen muestra el diseño de la última versión del *"libroMETROlibro"* para la colección final de fotolibros de esta investigación. Es en forma de acordeón y mantiene las mismas fotografías que el primero, pero sin el texto junto a las fotos, ya que se integró en una hoja aparte (en la solapa de la portada). Busco reproducir la forma del tren, así no solo es el contenido sino la forma la que hace referencia al espacio para internarnos al tema del cual se habla.

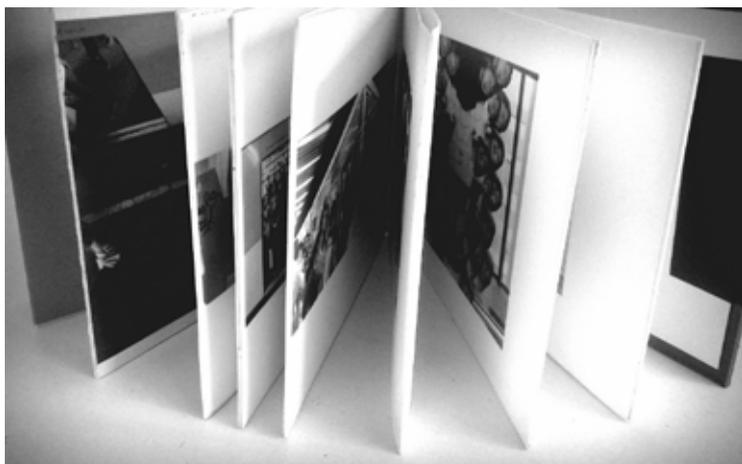
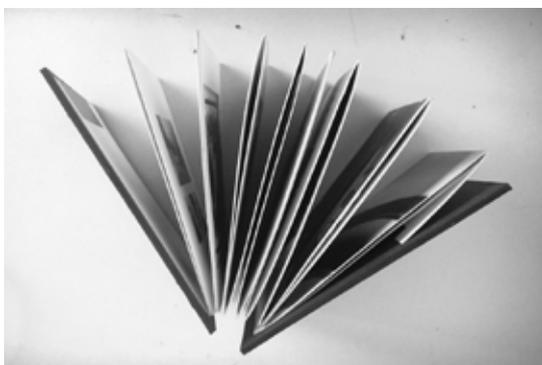
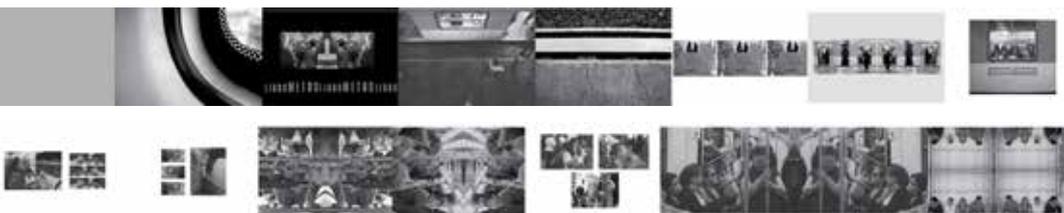


Fig. 65, 66, 67 y 68: librometrolibro // Pieza única // Amalia Ospina Palacios // México D.F. Agosto 2015





Fecha de realización
Agosto 2015

Fecha de publicación
Octubre 2015

Tamaño
2m 51 cm (incluye portadas) x 11.6 cm

Número de páginas
30 páginas

Tipo de papel
Crest Blanco sobre polypop de 14 puntos

Tipo de Impresión
Digital full color
Impresión de calidad fotográfica 2400 dpi



Tipo de encuadernación
Doblado en acordeón,
portadas de cartón negro con grabado láser

Partes del libro
Portada e interior. Frente y vuelta

Número de edición
Pieza única

Lugar de impresión
México, D. F.



3.6. Fotomapa. Viaje diferenciado: ¿qué viven las mujeres madres en el metro?

Dentro de otra colección de fotolibros de la asignatura de Fotolibro II (2014), pude desarrollar este foto-mapa a través de la experimentación con fotografías que tenía de niños y madres en el metro. Desde esta secuencia visual pensé que podría hablar de su problemática específica, que además ilustra bastante bien y de manera directa muchas de las diferencias que representa el viaje en el metro para hombres y mujeres con niños/as.

3.6.1. Uso y características de las imágenes para la producción de fotolibro *¿Madre en el Metro?*

Este fotomapa a manera de comic trata de la experiencia de las madres en el Metro, qué representa para ellas viajar con sus hij@s en este espacio. Con algunas fotografías editadas e intervenidas digitalmente para darles la apariencia de cómic, creé una mini fotonovela que me permite plantear preguntas a quien lee el texto, y dejar por escrito el testimonio de madres con las cuales he hablado sobre esta experiencia particular.

Mi idea ha sido reproducir esta fotonovela inspirada a nivel visual en aquellos libros de bajo costo que encontramos en cualquier kiosko de esquina en la ciudad. Un cómic para generar curiosidad entre las personas que lo lean. La tipografía que utilizo para este libro remite a la infancia y a ser más vistosa, para llamar la atención, así mismo el lenguaje que utilizo busca ser coloquial, para tener más empatía con el público al que busco llegar. Al final de esta publicación he decidido dejar un espacio en el que interpelo al lector/a a enumerar la cantidad de objetos y actividades que debe realizar una madre cuando utiliza el metro o simplemente sale a la calle con el fin de buscar una reflexión y una mirada para esta realidad.



madre en el metro

HASTA LA MADRE
DEL METRO

Las cosas todo el tiempo,
las cosas el tiempo, las cosas el tiempo,
para otras cosas las cosas.

Qué VIVEN estas de mujeres a día"to en el
TRANSPORTE PÚBLICO, cuando son más"to



Fig. 69: Madre en el Metro
// Libro en Versión digital //
Amalia Ospina Palacios
México D. F. 2014

Fecha de realización
Agosto-Noviembre 2014

Fecha de publicación
Noviembre 2014

Tamaño
10.5 cm x 14.8 cm

Número de páginas
10 páginas

Tipo de papel
Kraft environment

Tipo de Impresión
Digital full color
Calidad de impresión fotográfica 2400dp



Fig. 70: Madre en el Metro //
 Libro impreso // Pieza única//
 Amalia Ospina Palacios //
 México D.F. 2014



Tipo de encuadernación
 Doblado y cosido

Partes del libro
 Portada y cuerpo

Número de edición
 Segunda edición. Tiraje nueva edición de 2 piezas.

Lugar de impresión
 México, D. F.

Tipografía
 Portada (Frente): Peixe Frito
 Cuerpo de texto: Futura (14pts y 12 pts)
 Handwriting Dakota (11pts)

QR: <http://amalia2487.wix.com/metro-df>





3.7. Interaccionismo simbólico y espacio

3.7.1. Interaccionismo Simbólico (IS)

*El Metro es la ciudad,
y en el metro se escenifica el sentido de la
ciudad, con su menú de rasgos característicos:
humor callado o estruendoso, fastidio docilizado,
monólogos corales, silencio que es afán de comunicar
telepáticamente con uno mismo,
tolerancia un tanto a fuerzas,
contigüidad extrema que amortigua
los pensamientos libidinosos,
energía que cada quien necesita
para retenerse ante la marejada,
destreza para adelgazar súbitamente y
recuperar luego el peso y la forma habituales.*

*El vagón es la Calle, el Metro es la ciudad,
el boleto es el santo y seña de los que se sumergen
en la asamblea del pueblo,
ya se sabe: luego de la expulsión de la primer pareja del Edén
lo que siguió, sin transiciones, fue el hacinamiento.*

Carlos Monsiváis

*Del prólogo para el libro
“Un Viaje - El Metro de la Ciudad de México”
de Francisco Mata Rosas*

Viajar es para el habitante de la ciudad de México una actividad diaria, permanente y significativa que le toma alrededor de dos a cuatro horas. Esto implica que existen infinidad de relaciones e intercambios que se juegan en este tiempo común y azaroso. Dentro del Metro la ciudad se inventa, se sueña e imagina desde abajo, los pasajeros atraviesan lugares que no conocen y en su relación fugaz y distante con el afuera van imaginando cómo viven “los otros”, pero no solo desde una posición alejada sino que en el adentro, convivimos diariamente con desconocidos

que viven otras realidades, aquí se experimenta la “aventura, el asombro y la iniciación, el choque súbito e intrigante con otros modos de vida: un proceso de diálogo y de negociación con quienes nos informan (a veces sin hablar), de cómo comportarnos en territorios ajenos” (García Canlini, 2013:46).

El Metro es un medio de transporte que alberga a centenares de miles de personas todos los días y que por tanto, representa un lugar importante de interacción. Allí se pueden observar ciertos comportamientos y, sobre todo, relaciones sociales que dejan ver esos conflictos guardados por los individuos en su vida cotidiana, y que por efecto de un pacto social de comportamiento se mantienen al límite del estallido. El Metro es también un espacio público evanescente, que existe y se convierte en lugar en la medida en que es habitado, transitado o atravesado. El espacio antropológico es por tanto, como dice Certeau (1996), vivencial y fractal. Los gestos y comportamientos identificados en el metro nos dicen algo más, ocultan una realidad más amplia que incorpora las diferencias culturales. Dicho medio encierra redes de comunicación verbal y no verbal, produciendo un conjunto de signos que emergen y dan sentido a la interacción entre la gente.

La metodología, capacidad de observación y cuestionamiento que representa hacer una investigación sobre el acoso sexual y en general la interacción simbólica de seres humanos en un espacio, implica trabajar con las subjetividades como uno de los elementos fundamentales del análisis, es por ello que se vuelve principalmente cualitativa aun cuando sea posible cuantificar algunos aspectos.

Para el interaccionismo simbólico, el accionar de los individuos se explica a partir de relaciones estructurales, de posiciones sociales o roles que cumplen en la estructura social, las cuales a su vez se forman por las relaciones interpersonales que ocurren en la vida cotidiana. El “yo” es creado socialmente y por consiguiente no es un receptor pasivo de estímulos externos, sino que es un activo participante en la creación y construcción de la realidad social. Así, las acciones no son un fenómeno aislado sino que están en relación con el entorno: las personas implicadas en la interacción están inmersas en un permanente diálogo consigo mismas, en el ejercicio de predecir y unir líneas de acción y crear relaciones sociales.

La interacción se da entre personas que la producen, voluntariamente o no, y a través de ella crean entendimiento mutuo. Los individuos son portadores, en su comportamiento y accionar, de un bagaje de clase, cultural, social y político específico que determina hasta cierto punto su acción, pero en la medida en que interactúa con el otro va construyendo realidades que no responden automáticamente a esas conformaciones estructurales iniciales. Existe por tanto la capacidad de definir por uno mismo la situación en la que nos encontramos y actuar en función de ella de manera inmediata o no, pues en el ejercicio de la interacción media la reflexión e interpretación, así como la capacidad de “conversar” socialmente con una contraparte general y anónima. El individuo ve y juzga sus propias acciones a la luz de las expectativas de la sociedad.

Herbert Blumer da tres premisas para entender el interaccionismo simbólico:

- Las personas actúan en relación a las cosas a partir del significado que las cosas tienen para ellos.
- El contenido de las cosas se define a partir de la interacción social que el individuo tiene con sus conciudadanos.
- El contenido es trabajado y modificado a través de un proceso de traducción y evaluación que el individuo usa cuando trabaja las cosas con las que se encuentra.

Estas premisas se entienden a la luz de principios básicos:

- La capacidad de pensar está moldeada por la interacción social;
- Los significados y símbolos permiten a la gente un accionar distintivo en la interacción;
- La gente es capaz de modificar los significados y símbolos que usan en la interacción sobre la base de la interpretación de la situación;

- La gente es capaz de hacer esas modificaciones porque tiene la habilidad de interactuar con ellos mismos, lo que les permite examinar diferentes cursos posibles de acción, determinando las ventajas y desventajas relativas, para escoger una (Rizo, 2010).

George Herbert Mead habla de la relación entre el “yo” y el “otro” como posibilidad de reconocimiento y reflexión, es decir, el “yo” existe en la medida en que otros te reconocen, no existe de manera aislada. En el interaccionismo simbólico no se estudian las cualidades del individuo sino su relación con los/as otros/as. La comunicación debe ser entendida como una relación interpersonal, como interacción social. El actor cuenta con que su interlocutor exprese una respuesta ante sus actos y supone que los demás harán la misma cosa. Es este proceso de dirección mutua lo que recibe el nombre de interacción social. En una situación compartida con uno o más individuos existe una comprensión individual y compartida del espacio, y las condiciones bajo las cuales se da esa situación. Ese acuerdo es temporal y por lo general espera acciones de retroalimentación mutua.

(...) un individuo proyecta una definición de la situación y con ello hace una demanda implícita o explícita de ser una persona de determinado tipo, automáticamente presenta una exigencia moral a los otros, obligándolos a valorarlo y tratarlo de la manera que tiene derecho a esperar las personas de su tipo... el individuo les ha informado de lo que ‘es’ y de lo que ellos deberían ver en ese ‘es’ (Goffman, 1981:1).

Desde la interacción simbólica podemos identificar por ejemplo cómo nos lee el otro/a, cómo mi cuerpo y mis actitudes comunican algo y ese algo que se transmite es decodificado y espera o recibe una respuesta. Es éste justamente un punto medular a la hora de hacer la lectura de un espacio como el Metro. Por ejemplo, en el caso de acoso sexual, cuando una mujer viste con un escote profundo y una minifalda (y no sólo en esos casos) es altamente susceptible de acoso sexual pues su cuerpo está significando algo bajo ciertos criterios, en los que se sobrentiende que ella está “provocando” y “ofreciendo” su cuerpo a la vista de todos/as. La respuesta de los hombres ante este cuerpo es, en su mayoría,

violenta (acercamiento excesivo, miradas, manoseo, insultos) pues existe el imaginario de que se lo permite el acuerdo social y que además no recibirá ninguna sanción, puesto que su respuesta a tal interacción está aceptada dentro de las posibilidades de respuesta.

Para la interpretación de los testimonios del trabajo etnográfico es necesario ir definiendo ciertas categorías que permitan el análisis de lo que se va observando y registrando. Estas bases metodológicas y conceptuales sirven para hacer una re-lectura de la realidad que nos permita entenderla de otra forma y desde allí proponer otras miradas de las interacciones de las personas en espacios diversos. Goffman habla de un *orden de la interacción* y de los momentos en que esto se derrumba. Existen momentos en el que los/as actores que confluyen en una situación de interacción cara a cara pueden proyectar parcialmente, desacrediten o se contradigan con el acuerdo común al que se llega. Esto puede provocar incomodidad, desconcierto entre los individuos que interaccionan rompiendo el sistema social de la interacción. Pero esta proyección se da mediante diversos mecanismos sutiles que se agrupan en diferentes categorías. Unas son por ejemplo, lo que el autor denomina “prácticas defensivas” o “prácticas protectoras”, con las que se protegen las propias proyecciones ante otras personas.

Existen otros rituales dentro de la interacción que ayudan a clasificarla conceptualmente. Por ejemplo, en el espacio que nos convoca, el Metro, es necesario tener en consideración lo que Goffman llama *desatención cortés* en donde los individuos presentes en un lugar, no comparten un foco común de interacción o conversación y lo único que da indicios de interacción es quizás el cruce de miradas (la forma más sutil de ritual interpersonal y que regula el intercambio social de las personas). Miradas de escrutinio, las que a su vez proyectan, junto a gestos faciales, una expresión que refleje su opinión. Pero lo que predomina es la acción de pretender que el otro no estuviera presente. “Mediante la desatención cortés podemos demostrar que no tenemos nada que ocultar o evitar al mirar y ser mirado” (Goffman, 1966:83). Lo único que rompe con esto es la presencia evidente de alguien de diferente estrato social o con alguna apariencia física específica.

Sabemos entonces que la interacción espera una respuesta, pero ésta no siempre está dentro del marco de respuestas esperadas por los interlocutores. En esos momentos se puede generar una ruptura que puede desvirtuar el significado de la interacción. Puede darse, por ejemplo interacción entre dos o más personas que no compartan en absoluto sistemas de comunicación, de significado y signifiante, lo que en algunos casos puede desembocar en violencia. A diferencia de este tipo de interacción menos reflexiva, está lo que Goffman llama “glosas corporales” en las que hay una intencionalidad específica de comunicar algo y que además sirven para que nuestras acciones se puedan interpretar. Son gestos o comportamientos que son claramente comprensibles y que además comprometen a una respuesta o una acción que el mismo gesto predice y espera.

La glosa corporal nos permite percibir tipos de interacción *no focalizada* en donde existe sólo la co-presencia de individuos en un espacio, donde no necesariamente se comparte una actividad. Son comportamientos en los que su sentido es fácilmente comprensible; son acciones en el marco de un pacto social de comportamiento que nos permiten cohabitar un espacio sin la necesidad de interactuar directamente y sin que los elementos comunicantes deban justificarse ante nadie, ni esperar respuesta alguna más que la mutua indiferencia cortés. A este nivel de comunicación entran en juego los movimientos, la percepción de la postura, las actitudes, la ropa, accesorios de los/as anónimos/as que nos rodean en los momentos de encuentro fugaz.

Existen para Goffman tres tipos de glosas:

- 1) “glosas de orientación” movimientos controlados que definen exactamente el sentido y dirección de nuestros gestos (por ejemplo cuando una mujer repliega su cuerpo y apeg a su bolso y suelta un bufido de disgusto cuando se sienta a su lado alguien que no es de su agrado en el metro);
- 2) “glosas de circunspección” gestos que ayudan a corroborar la honestidad de una acción (cuando por ejemplo un hombre hace una venia para ceder el asiento a una mujer);

3) “glosas de exageración” se refiere a los momentos en que sentimos una presión externa por la situación pero queremos aparentar que actuamos de manera independiente (por ejemplo, cuando una pareja homosexual se besa públicamente en el vagón, las miradas están direccionadas pero al mismo tiempo se quiere aparentar tolerancia y respeto o simplemente indiferencia).

Quizás haya que mirar este desvanecimiento de los cuerpos y de los otros en el Metro, en los autos, en los recorridos desatentos por las calles, como situaciones emblemáticas de las metrópolis. La somnolencia colectiva en la vida pública puede ser la protesta callada ante el exceso de sociabilidad que a veces impone la congestión urbana. El viaje es, entonces, tanto vía de acceso a lo otro y diferente como expresión de la molestia que engendra

la aproximación de lo lejano, la necesidad de esquivar lo distinto, de no conocer o no ocuparnos de todos los entrecruzamientos. En los viajes se hace más estridente que en otras prácticas de la diversidad urbana, pero también lo que Michele de Certeau denomina el movimiento opaco y ciego de la ciudad habitada (García Canclini, 2013:50).

La metáfora teatral de identificar al espacio público como dramaturgico, como propone Goffman, puede caer en el error de pensar que todo tiene un guión, cuando en realidad aquello que sucede en este espacio es demasiado vulnerable al azar, a los imprevistos.

el actor de la vida pública percibe y participa de series discontinuas de acontecimientos, secuencias informativas inconexas, materiales que no pueden ser encadenados para hacer de ellos un relato consistente, sino a lo sumo, sketches o viñetas aisladas dotadas de cierta congruencia interna(...) el merodeador, el paseante o el hombre-tráfico nunca declaman, ni actúan, ni simulan nada (...) sencillamente hacen (Delgado, 1999: 184).

En el Metro de la ciudad de México podemos observar las pequeñas y grandes muestras de interacción que existen entre pasajeros. Cuando nos subimos al metro llevamos a costas la vida,

el país, una realidad económica, social y cultural que se expresa en nuestro andar, en la ropa que llevamos, los objetos que cargamos y que se reafirma con las acciones que nos delatan. Llevamos en el semblante nuestros problemas del trabajo, la familia, los/as amigos/as, la pareja. También llevamos ocasionalmente la sonrisa, el gesto amable, la soltura, nuestros sueños y deseos. En el metro se juega mucho con la indiferencia, que se refuerza con escudos como los audífonos, el celular, o alguna lectura que nos distraiga de lo que pasa alrededor, son barreras que protegen de la relación directa con el/la otro/a, son una ocupación, algo en lo que estamos concentrados y cualquier intromisión exterior puede ser entendida como un acto violento o provocador. Adoptamos una actitud de retraimiento que se puede dar por muchas razones: podemos especular que se trata de cansancio, o de simple distanciamiento y diferenciación de las personas que ocupan el mismo espacio.

Por otro lado tenemos las miradas, el juego de ir y venir de gestos. Hay una sobreactuación de la indiferencia, de mirar con el rabllo del ojo y hacer como si no estuviésemos viendo nada. Por ejemplo, cuando hay una pareja homosexual en el metro, en el último vagón de la *línea rosa (Pantitlán-Observatorio)*, todos ven las demostraciones de afecto/sexuales explícitas pero hacen como si no lo estuviesen viendo. Se puede notar en el ambiente algo de tensión, esa sobreactuación de indiferencia, de hacer como si nada estuviese pasando. Se siente el peso del pacto social, ese acuerdo no nombrado pero implícitamente acordado y perfectamente aprendido (como cuando decimos “salud” cuando alguien estornuda, o pedimos disculpas cuando pisamos a alguien), pacto que se evidencia en la mirada incomoda pero que no dirá nada y que si habla lo hará entre dientes o a manera de chisme, en voz baja si encuentra algún aliado anónimo.

Carlos Monsiváis se extendió en el relato de este tipo de interacciones entre pasajeros dentro del metro, y con mucha ironía dice lo siguiente en el prólogo del libro de Mata Rosas *Un viaje*:

Sin demasiado énfasis, cada viaje en el Metro saca a flote cuestiones de la edad y la posición social, de la timidez y la desinhibición, de la simpatía y la altanería, del carisma sexual y la invitación a la castidad (la mayor ventaja de ser casto es

que en casos de ligue no tienes que vestirte de nuevo y salir a la calle a deshoras). A veces, el viajero observa y cataloga y urde las biografías de los de junto, así son, así viven, te lo apuesto (...) que hipócrita al Metro se viene a averiguar el destino ajeno, cómo crees, al Metro se viene a ver quién se interesa por cómo te ves (Mata Rosas, 2011: 7).

Muchos de los conceptos definidos por Goffman se limitan a describir ciertos comportamientos exteriores de los actores sociales, sin embargo es necesario atravesarlos por otras variables como son las de género, etnia y clase. Pierre Bourdieu lo trabaja en libro *El Sentido Práctico*, en el que nos habla de cómo el cuerpo adquiere ciertos comportamientos según su adscripción social y cómo a través del cuerpo se expresan las jerarquías sociales

Observar lo social desde el cuerpo a partir de las disposiciones, contribuye a comprender por qué las personas sienten de una forma y no de otra; por qué llevan el cuerpo de una manera y no de otra, y como ello no se deriva del primer nivel analítico, sino que sociohistóricamente se constituyen ciertas formas de sentir y percibir con el cuerpo que no son resultado exclusivo de las interacciones in situ, sino de procesos de socialización históricamente configurados que modelan día a día el cuerpo (Soto y Aguilar, 2013: 38).

El cuerpo media nuestra relación con el mundo, la interacción con otras personas, con el espacio y la movilidad de forma permanente y aparentemente orgánica. Vamos perdiendo la sensibilidad de percibir y distinguirlo entre una marea de emociones, situaciones y ocupaciones que somos incapaces de identificar al unísono y de manera consciente. Desde las ideas y la imaginación, hasta el contacto directo con alguien, pasa por el cuerpo como vehículo y puente, como ente en movimiento, un movimiento que nos posibilita el ser y estar en el espacio que a su vez genera contexto y sentido. Los movimientos que realizamos de manera casi automática y no reflexiva, tienen que ver con la experiencia y con lo que Bourdieu llama el *sentido práctico*, que es lo que nos permite saber en qué momento y cómo realizar dichos movimientos. El sentido práctico es esa respuesta reflejo que nos hace actuar como se espera que lo hagamos en un contexto y que está determinado

por las condiciones bajo las cuales esa persona “ha sido socializada y los lugares y posiciones que ocupa a lo largo de su vida en el espacio social (...) cómo ello depende de las condiciones estructurales y trayectorias biográficas particulares que dieron forma de una manera y no de otra a la experiencia” (Soto y Aguilar, 2013: 42). Esto se traslada a una regulación permanente de cómo se debe llevar el cuerpo. A lo largo de la vida nos enseñan cómo debemos pararnos, sentarnos, caminar (a las mujeres siempre nos dicen: *camina recta, sacando pecho, cerrando las piernas, con soltura y elegancia*), tanto a hombres como a mujeres nos van educando a cómo comportarnos femeninamente y masculinamente en la sociedad o lo que se podría llamar performatividades del género.

Desde “El orden de la interacción” pueden develarse los significados que se otorgan al cuerpo en las relaciones donde dos o más personas comparten tiempo y espacio. El “orden de las disposiciones” establece cómo no sólo se asignan significados al cuerpo, sino que la misma experiencia sensible, las técnicas corporales y el uso del cuerpo en prácticas concretas producen Sentido. Es decir, mientras que un nivel permite dar cuenta de cómo se significa socialmente al cuerpo, el otro nivel deja ver cómo lo social se incorpora y encuentra en el cuerpo un vehículo efectivo del Sentido (Soto y Aguilar, 2013: 49).

Todos estos comportamientos cotidianos se inscriben dentro de una ritualidad que los convierte en gestos no arbitrarios ni sutiles, sino que por efecto de una construcción social e histórica, se han ido encarnando en los cuerpos y hasta parecería que son un comportamiento natural y estandarizado de los cuerpos. Soto y Aguilar citan a Collins para definir los rituales como “aquellas formas convencionales y pautadas de comportarnos en los encuentros casuales, las fiestas, actividades deportivas, encuentros sexuales, ceremonias, manifestaciones políticas o catarsis colectivas donde el cuerpo se somete a ciertos idiomas rituales a partir de gestos convencionales como las poses, movimientos, abrazos, besos, risas, gritos, consignas o llantos” (Soto y Aguilar, 2013:35) lo que nos lleva a entender que el ser y estar del cuerpo en la sociedad y la interrelación de las corporalidades generan ante todo también una emoción. Es a la luz de estos prismas que se entenderán y leerán las interacciones que se juegan en el Metro de la ciudad de México.

3.7.2. Espacio

*Lo más flexible en el universo es el espacio,
siempre hay sitio para otra persona y otra y otra,
y en el Metro la densidad humana
no es sinónimo de la lucha por la vida,
sino más bien, de lo opuesto.*

Carlos Monsiváis

La percepción del espacio es crucial para entender el comportamiento de los individuos. El espacio es antropocéntrico y en la vida cotidiana se convierte en una representación. Se constituye de nociones como: derecha-izquierda, arriba-abajo, cerca-lejos, y plantea la periferia, hasta llegar a un punto fijo o centro. Los espacios determinan límites y fronteras, en donde las personas se definen como tales con respecto a otras. El cuerpo es nuestra primera noción de territorio y frontera, es decir, de nuestra más cercana e íntima construcción mental y experiencia física del espacio y también de nuestro reconocimiento con el/la otro/a (Heller, 1984).

El espacio también expresa identidad y es la identidad del lugar la que lo funda, lo reúne y lo une (Augé, 1992:51). Antes de continuar, es preciso hacer la distinción entre espacio y lugar como lo propone Michel de Certeau, cuando dice que el lugar es el

orden según el cual los elementos se distribuyen en relación de coexistencia (...) los elementos considerados están unos al lado de otros, cada uno situado en un sitio propio y distinto que cada uno define. Un lugar es pues una configuración instantánea de posiciones (Certeau, 1996:129).

Por otro lado, el espacio está conformado por variables de dirección, velocidad y tiempo “es un cruzamiento de movibilidades”, el espacio solo es tal cuando está habitado, cuando existe el desplazamiento de un elemento móvil, en definitiva es “un lugar practicado”.

El lugar antropológico es principio de sentido para quien lo habita y de inteligibilidad para quien lo observa. Incluye los recorridos que en él se efectúan, los discursos que allí se sostienen y el lenguaje que lo caracteriza (Augé, 1992:87). Existen muchos lugares que están cargados de sentido a los cuales se considera como identificatorios, relacionales e históricos. Los identificatorios tienen que ver con el territorio y el lugar de pertenencia; el relacional se fundamenta en la relación de coexistencia antes mencionada, lo cual significa que en un mismo lugar pueden coexistir elementos distintos, pero les une la relación de identidad al ocupar un lugar en común. Finalmente, es histórico en la medida en que conjuga identidad y relación, el individuo vive en la historia, las relaciones se inscriben en el espacio y en el tiempo.

Para Marc Augé los lugares actualmente son, ante todo, algo geométrico donde se trazan caminos y se establecen itinerarios, donde los seres humanos se cruzan, se encuentran y se reúnen. Si los lugares son de identidad, relacionales e históricos, se pueden entender los no-lugares ³⁰ como espacios que no pueden definirse ni como espacios de identidad, ni relacionales, ni históricos. Se trata de lugares que no integran lugares antiguos y que son puntos de tránsito. Los aeropuertos y medios de transporte se constituyen en un no-lugar principalmente por el desplazamiento de las fronteras que suponen su movilidad. “Son espacios constituidos con relación a ciertos fines y la relación que los individuos mantienen con esos espacios” (Augé, 1992: 98).

Es importante hacer una diferenciación entre los actores que practican este no-lugar como tal y los que lo practican como su lugar de trabajo. Éste es el caso del chofer del Metro y los/as vendedores ambulantes, pues este lugar sí les genera identidad y además son lugares relacionales e históricos. El Metro es para ellos el lugar donde practican su vida cotidiana, es un lugar aprehendido.

30 Augé nos habla de los lugares en el marco de la sobremodernidad que se caracteriza por la sobreabundancia de tres aspectos esenciales: el espacio, el tiempo y los acontecimientos. Si los lugares son lugares de identidad, relacionales e históricos, en la sobremodernidad, se crea el no-lugar. Según Augé, la sobremodernidad responde a la ideología del sistema de la globalización que se concentra en las apariencias, en la evidencia y en el presente. Es un sistema que está dispuesto incluso a captar a aquellos que tratan de analizarlo o criticarlo. Esto oculta las desigualdades aparentando igualdad a través de la construcción de una población uniforme y una urbanización del mundo.

Pero para otros, los pasajero/as, éste es en efecto un no-lugar: el Metro se convierte en un espacio de anonimato en el cual los individuos están juntos y son libres, donde los actores crean identidad, pero una identidad evanescente como lo señala Bolívar Echeverría, pues si ésta existe lo hace bajo el modo de su evanescencia, de un condensarse o esfumarse permanentemente.

Un no-lugar existe al igual que un lugar pero no lo hace bajo una forma pura: estas dos acepciones se hallan intrincadas en el juego de identidad y relación.

Mientras que la identidad de unos y de otros constituía el lugar antropológico, a través de las complicidades del lenguaje, las referencias del paisaje, las reglas no formuladas del saber vivir, el no-lugar es el que crea la identidad compartida de los pasajeros, de la clientela o de los conductores del domingo (Augé, 1992: 04).

Es preciso concebir la movilidad desde el espacio y el tiempo. El hecho de no poder replantearse el concepto de tiempo es lo que define el pensamiento contemporáneo atrapado en una aceleración que lo rebasa.

El tiempo de la vida cotidiana, al igual que el espacio, es antropocéntrico y se refiere al ahora; su punto de referencia es el presente, pues separa el pasado del futuro. El tiempo sirve para la orientación práctica, y su experiencia interior se expresa en la duración (Heller, 1984:635). La percepción del espacio se construye a partir de la capacidad que tenemos de movilidad.

la percepción que se tiene del espacio se va construyendo de acuerdo a la propia capacidad que tenemos de movernos en él, de caminarlo, de recorrerlo, de significarlo. Es por ello que la movilidad de los habitantes de la urbe tiene una estrecha relación con diferentes aspectos de los roles y relaciones de género, del urbanismo y de la vida cotidiana (Soto, 2013: 3).

La territorialidad no existiría sin un mínimo de prácticas espaciales repetitivas y es ahí donde es posible encontrar innovaciones importantes en el uso y significado del espacio. Paula Soto hace

un recorrido por la importancia de resignificar lo cotidiano como un tiempo y un espacio en donde se pueden identificar diversas aristas de la apropiación y las prácticas de las mujeres en la ciudad:

1. Permiten momentos de invención cuando ciertos momentos de repetición de lo cotidiano entran en crisis. Son esos momentos cuando se experimentan fugas fundadas en la reflexividad de los sujetos. Por ejemplo, “detenerse a conversar en la vía pública representan momentos de quiebre (fuga, desvío), del camino rutinario, hace que el territorio pierda su condición de transitoriedad” (Soto, 2013: 4).

2. Cuando pensamos en lo cotidiano pensamos en trayectos, desplazamientos, movimientos en espacio y tiempo medibles. Los movimientos cotidianos son pensados como desplazamientos no perdurables dispersos, se entiende la especialidad como variable y compleja (Soto, 2013: 4).

3. Corporeidad: la práctica pone en evidencia al sujeto su cuerpo y género que constantemente están mediando con las estructuras espaciales.

la consideración de los cuerpos resulta útil debido a que reconsideran un saber que debería ser reivindicado como geografías carnales de ‘los cuerpos humanos’, ya que si bien son disciplinadas dentro de ciertas posturas y conductas, inscritas en valores y expectativas, pueden ser movilizadas como sitios posibles de resistencia y repositorios de significados contra hegemónicos (Soto, 2013: 5).

Cuando se habla de espacios públicos, y las relaciones que allí se generan, es muy importante hacer la consideración que propone Olafur Eliasson, en su libro *Los modelos son reales*, en el que plantea que es crucial reconocer el aspecto temporal del espacio como una condición revolucionaria y de resistencia ante un sistema que inmoviliza los objetos y las ideas. Nos invita a reflexionar y a recordarnos que el espacio depende del tiempo.

Muchas veces, cuando caminamos por las calles de nuestra ciudad o habitamos lugares, no nos damos cuenta de la transformación que estamos ejerciendo sobre aquel lugar y su temporalidad. “Nuestra relación con el espacio es una relación de coproducción: cuando alguien camina por una calle coproduce la espacialidad de la calle y, simultáneamente, es coproducido por ella” (Eliasson, 2009:23). Todo entra dentro de un proceso, así como nuestras percepciones del espacio y de nuestras interacciones, este conjunto de elementos son del tiempo.

Se habla entonces de un espacio público posibilitador de transformaciones sociales, de cambio, pues éste se constituye como “espacio político, de formación y expresión de voluntades colectivas: el espacio de la representación pero también del conflicto. Para que esto sea posible, es necesaria la conciencia de los/as actores urbanos de varios elementos, pero sobre todo del tiempo en el espacio” (Eliasson, 2009) y para ello, Eliason propone el concepto del YES (Your Engagment Sequence: tu secuencia de compromiso). Esto le da relevancia al tiempo, movimiento y variabilidad del espacio. “YES crea una perspectiva personal en el mundo: personaliza el resto de dimensiones de espacio relativizando las dimensiones sobre las que se basa nuestra concepción espacial” (Eliasson, 2009: 24).

La ciudad nos da el marco de posibilidades en la cuales nuestro cuerpo puede actuar, moverse, adquiere posturas y estrategias de orientación. En esa misma medida los cuerpos exigen territorios, le van dando forma a la ciudad, buscan ampliar los límites de lo normado y socialmente establecido. El cuerpo como “fuente inagotable de indicios sobre intenciones posibles y sentidos por construir en la relación fugaz e inevitable con otros” (Soto y Aguilar, 2013: 12), abre el espectro de posibilidades de invención y creatividad dentro de un espacio urbano, que vivimos muchas veces de manera opresora.

Si nos enfocamos en el espacio del Metro podríamos decir que éste contiene un orden social que escapa de la lógica “racional” del Estado o de un gobierno, por ejemplo, y se reconstruye como una “dinámica de interpretación de los espacios tanto públicos como privados y como una forma de juntarse, una forma de hacer comunidad” (Germán, 1999). Existe dentro de

este espacio un orden propio, con jerarquías propias en donde lo íntimo y lo privado se dejan invadir por lo público y lo ajeno. *La poiesis* del metro se presenta en tanto espacio organizativo y ejercicio político de configuración alternativa de ciudadanía y poder, es “capaz de desplazar a la lógica e instaurar un orden propio, polirítmico, arbitrario, multidimensional” (German: 1999). Los sujetos presentan una alternativa de manifestación ciudadana, de participación política, pues esa apropiación que se expresa en el Metro se constituye como una forma de conocimiento, relación social y aprehensión de la urbe.

En el caso específico de las mujeres y su relación con el espacio público, Manuel Delgado hace planteamientos relevantes, porque habla de un espacio público posibilitador de escenarios y configurador de relaciones alternativas de fuga para las mujeres. Contrario a lo que se podría pensar, el espacio público ha significado para las mujeres una posibilidad de escapar de una esfera que las oprime y violenta de manera más directa, como suele suceder en el espacio privado y en las relaciones familiares, que en la mayoría de casos reproducen un modelo jerárquico y violento contra ellas. La ciudad y sus calles son un espacio de libertad, de anonimato, de poder “construir reductos de seguridad y confianza ajenos a la familia” (Delgado, 2007: 241).

El espacio público está ahora impregnado por relatos de mujeres y los significados que le dan a los lugares, en donde ellas han podido generar paisajes propios. En la calle y el espacio público es dónde se pueden fraguar niveles de igualdad en empleo y accesibilidad que no se pueden dar en otros espacios de la vida social, y esto se da por su naturaleza inestable, caótica, pues lo diverso en movimiento “abre constantemente brechas por las que desertar y marcos para el desacato” (Delgado, 2007: 259).

Es interesante, por ejemplo, hablar del confinamiento casi obligatorio de las mujeres en una sección del Metro, de la separación de los vagones exclusivos para mujeres y niños. Desde esta perspectiva, leemos esta política pública desde problemáticas sociales encarnadas en los cuerpos, en donde: **1.** La dicotomía del espacio está normada por una ley, la exclusión y confinamiento de las mujeres a un lugar, reforzando así estereotipos falsos (es más seguro entre mujeres), donde supuestamente no habrá violencia;

2. El miedo a la violencia de género está encarnada, es ya una experiencia corporizada y espacial. Es una experiencia sentida por los cuerpos no solo por el recuerdo de un momento de violencia vivido, sino en la prevención del mismo, en el sobrentendido de que es altamente probable que suceda y por lo tanto es necesario confinar el cuerpo de las mujeres a un espacio concreto, distinto y diferenciado del de los hombres; este confinamiento es casi obligatorio, pues a pesar de que existe la otra opción siempre será menos arriesgado ir en el vagón de mujeres. **3.** El enfoque de esta ley hace que la responsabilidad de su práctica y el éxito que pueda tener, recaiga sobre el comportamiento de las mujeres y no sobre el comportamiento de los hombres.

De esto se desprende que las relaciones entre el espacio y el orden construidos, pueden establecerse a través de la localización de las prácticas encarnadas en el cuerpo. En este contexto teórico resulta muy estimulante la idea de *embodiment* o encarnación entendida como una acción de dar cuerpo, de sumergir en la corporeidad algo o alguien, lo que tiene dos efectos centrales, por un lado combinar varias dimensiones de la existencia tales como sentimientos y emociones (Del Valle, 1999:11). Por otro lado frente a un mundo dicotomizado que excluye socialmente a las mujeres, el concepto de encarnación es clave pues permite unificar los dualismos (Haraway, 1991) (Soto, 2013: 5).

Con respecto a la dicotomización del espacio público, Delgado también nos dice que se trata de una perspectiva masculina “la dicotomía, por lo que tiene de organizadora, racionalizadora, estabilizadora -en cierto modo estatalizadora- se corresponde con una lógica en última instancia falocéntrica” (Delgado, 2007: 253).

Con estas reflexiones sobre el espacio y lo que provoca en nuestro comportamiento y relaciones sociales, he desarrollado otro producto visual. Mi interés fue explorar el espacio físico, cómo nos presentamos en este espacio. Busqué entre mis series fotográficas y encontré que tenía varias fotografías sobre la arquitectura del lugar, de detalles, líneas y puntos. Las mapeé, las reuní y las usé como una excusa para hablar del espacio y su relación con quienes

lo habitan. Luego seguí buscando entre mis fotografías y encontré varias con reflejos, caras y gestos de personas, casi retratos de personajes en el metro, fotografías que me ayudan a abordar el tema de la interacción simbólica, de las miradas, de la indiferencia y del verse retratado como individuo y como sociedad dentro de un espacio como el Metro y sus estaciones.

3.8. METROLÍNEAS: Registro fotográfico: Pasajeros/as como creadores/as del espacio, el espacio como creador del pasajero/a

MetroLíneas: Se trata de una serie de fotografías de la estructura arquitectónica y de la espacialidad en el Metro, los vagones y sus estaciones, todas ellas atravesada por líneas y puntos de fuga. A través de estas fotografías busco reflexionar sobre cómo somos co-creadores del espacio en tanto que lo habitamos: el espacio nos crea a nosotros y nosotros transformamos el espacio al transitarlo y habitarlo. Como se comenta más arriba, existen construcciones simbólicas de la espacialidad que se asocian a los géneros masculino y femenino. Cuando decidí ponerle nombre al libro, quise que por un lado contenga un juego de palabras con las líneas de metro, pero por otro quise enfatizar la linealidad del espacio, la verticalidad de sus estructuras y lo monstruoso que resulta un transporte así, dentro de una ciudad tan grande como México. El texto que se incluye al final es una reflexión directa sobre el tema, que va acompañado de varias imágenes que muestran un metro vacío, en donde se destaca la forma, la estructura, el vuelco de la mirada a detalles que quizás en lo cotidiano son imperceptibles.

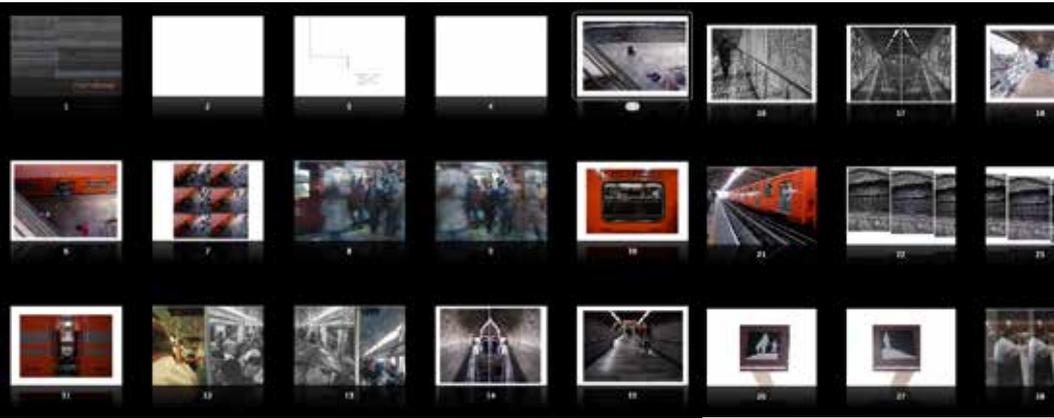


Fig. 71: metrolíneas //
 Versión digital // Pieza única
 // Amalia Ospina Palacios
 México D.F. 2014-2015

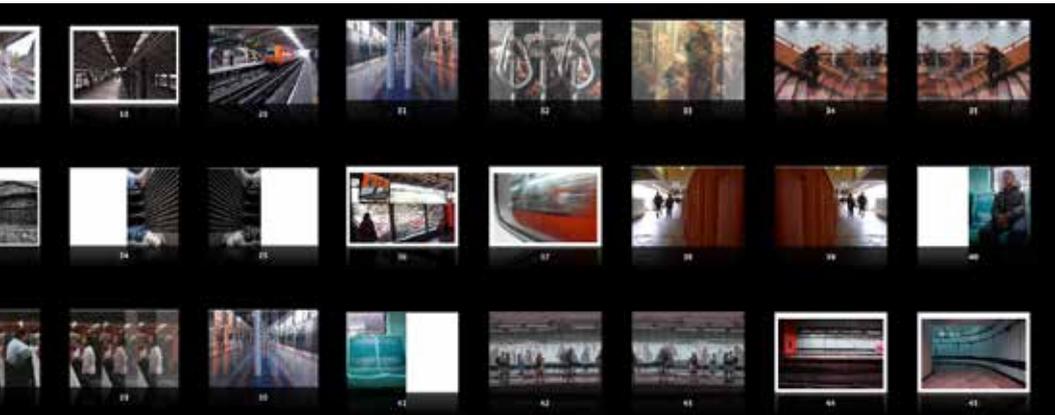
Fig. 72: metrolíneas //
 Versión impresa //
 Pieza única //
 Amalia Ospina Palacios //
 México D.F. 2014-2015

Tamaño
 10.5 cm x 14.8 cm

Número de páginas
 64 páginas

Tipo de papel
 Portadas: Kraft satinado
 Cuerpo: Crest Beige

Tipo de Impresión
 Digital full color
 Impresión de calidad fotográfica 2400dpi



Tipo de encuadernación
Engargolado metálico y cubierta de Kraft satinado

Partes del libro
Portada // Cuerpo con fotografías y texto

Número de edición
Pieza única

Lugar de impresión
México, D. F.

Tipografía
Portada: SchoolHouse Printed A 30pt.
Cuerpo de texto: Calibri 12pt.





3.9. Fotomapa : ¿Y TÚ QUÉ?: Interaccionismo simbólico dentro del metro de México D.F.

¿Y Tú Qué? Habla de los momentos de intercambio de miradas y gestos dentro del metro. Es un acercamiento a la interacción simbólica que se da en este espacio, una reflexión sobre lo que mostramos de nosotros mismos en el transporte público y de cómo se pone en juego permanente con las demás personas. Las fotografías que utilizo son reflejos de lo que se da dentro de este espacio, fotos que nos confrontan con la mirada de sus protagonistas. Son una excusa para poder rastrear la compleja relación entre pasajeros, que es casi imperceptible aunque aceptada a través de acuerdos implícitos de convivencia y comportamiento. Para este fotomapa hice una búsqueda entre mis series fotográficas, un mapeo de imágenes que me ayudaran a hablar visualmente de esta temática. Encontré que tenía varias imágenes de reflejos de pasajeros en este espacio y pensé que esto me podría ayudar a recalcar en el tema de espejo y reflejo, pues no solo nos vemos en el otro/a, sino que también a través de una espacialidad concreta y cerrada se generan reflejos en los vidrios de las ventanas y las puertas que nos regresan a uno mismo compartiendo entre des-conocidos.



Fig. 74 y 75: ¿y tú qué? // Versión impresa // Pieza única // Amalia Ospina Palacios // México D.F., Noviembre 2014

Tamaño:

Tabloide (30.5 x 45.7 cm)

Número de páginas

2 (frente y vuelta)

Tipo de papel

Crest Avalnch White

Tipo de Impresión

Digital full color

Impresión calidad fotográfica

2400dpi

Tipo de encuadernación

Plegado de una sola hoja

Estructura "X"

Partes del libro

Portada e interior. Frente y vuelta

Número de edición

Pieza única

Lugar de impresión

México, D. F.

Tipografía

Portada (Frente): Arial 25 pt. y Skia 11pt.

Interior (Vuelta): Abadi MT Condensed Extra Bold 14pt. y Skia 12 pt.

Código QR:

amalia2487.wix.com/metro-df



ANTES DE ENTRAR PERMITA SALIR



N.2112

ENCUADRE

ANTES DE ENTRAR PERMITA SALIR

R.3833

CE

ENCABE



CAPÍTULO III:

Historias de ruta en libro de artista

4. Relatos de historias de mujeres en el metro del México D.F.

4.1. Historias de Ruta

Las historias de ruta son el punto de partida desde el cual poder iniciar, transitar y concluir el análisis sobre la experiencia urbana de las mujeres dentro del Metro de la ciudad de México. El testimonio y el registro fotográfico son la materia prima para la creación. Éste ha sido un viaje para indagar en nuestra práctica nómada permanente e infinita; la interacción a la que este espacio nos somete, de conflictos y violencias, pero también de sueños y posibilidades.

A través de historias de rutas, registros visuales y sonoros, intervenciones³¹ y demás posibilidades de expresión visual nos acercaremos de manera crítica, cuestionadora, creativa y lúdica a los andares cotidianos de nuestra vida en la ciudad de México.

31 Revisar blog de Amalia Ospina Palacios creado en 2014 con el fin de recopilar todas las acciones y procesos artísticos e investigativos relacionados con esta tesis:

amalia2487.wix.com/metro-df

Para lograrlo me he planteado algunas estrategias, entre ellas, entrevistar al azar a mujeres que viajan en el Sistema de Transporte Colectivo Metro y así ir descubriendo sus historias de ruta, que no tratan únicamente del desplazamiento de un lugar a otro, sino que implica una serie de tácticas y consideraciones al momento de hacer un viaje urbano: la seguridad, la comodidad, el precio, la eficacia en tiempo y espacio. Pero además de eso, cuando nos subimos al metro no lo hacemos vacíos, como cuerpos automáticos (aunque así lo parezca). Por el contrario, llevamos con nosotras una vida y un cuerpo lleno de conflictos, alegrías, contradicciones, convicciones, sueños, quejas, humores, en fin, una serie de elementos que conforman nuestra vida diaria y que al mismo tiempo son cambiantes y diversos.

Una de las herramientas más importantes que utilizo para acercarme a esta realidad es la fotografía. Para este fin usé la cámara del celular y mi cámara fotográfica *Sony Nex 7 de la serie alfa* que es compacta y discreta (cuenta con lentes intercambiables), característica importante, pues al estar en un lugar cerrado y con tanta gente cerca, no era fácil ni estratégico sacar una herramienta que llamara mucho la atención y distrajera a los personajes o situaciones que quería fotografiar. Traté de capturar, a través de la lente a aquellos personajes que conforman este espacio de manera azarosa y breve. En el instante del viaje, por lo general, nos contenemos al punto del estallido: siempre estamos al borde del conflicto, podemos activarnos a la primera provocación. Se juegan durante el viaje cientos de acuerdos y convenciones sociales que nos permiten convivir lo que dura el trayecto. Buscamos muchas maneras de protegernos de este espacio en donde casi siempre estamos a la defensiva y que por la *proxemia* a la que nos somete vamos generando una barrera protectora del cuerpo pero también de la tolerancia.

La vida cotidiana es la temporalidad y la espacialidad de la investigación, allí donde confluyen conflictividades sociales, sus alegrías y desencantos; es la vida cotidiana y su transitoriedad la que se pretende analizar desde una perspectiva crítica, cuestionadora y creativa. Quiero acercarme, llegar a la vida e historias de mujeres comunes y sacarlas del anonimato. De allí saldrán, por ejemplo, las circunstancias a las que deben enfrentarse a diario; cómo sus cuerpos se ven afectados por las multitudes, los colores y los

olores; las preocupaciones por la inseguridad, las anécdotas, la solidaridad; aquellas tácticas y estrategias de viaje que utilizan las mujeres para desplazarse, sobre el entendido de que la vivencia de la ciudad por parte de hombres y mujeres es diferenciada, y muestra formas de apropiación diversas.

Al iniciar esta experiencia de acercamiento a mujeres desconocidas, me enfrenté con una dificultad que nos imponen las grandes ciudades: el anonimato. Cuando comencé a realizar las entrevistas fui con un esquema establecido de preguntas clave acerca de las experiencias de violencia en el Metro, así como de realizar fotografías e incluso plantear un seguimiento en el tiempo con las mujeres que lograra realizar mis entrevistas. Todo esto se vino abajo desde el primer intento. La distancia que se genera en las relaciones interpersonales entre quienes habitamos la ciudad es muy grande y está por lo general mediada por la desconfianza y el miedo a la violencia. Pero también me di cuenta de que la relación que puedo generar con extraños en un espacio de transición y en movimiento, solo puede establecerse bajo esas características: es muy difícil que se generen lazos de relación que perduren en el tiempo y el espacio, es mucho más factible que las personas interactúen el mismo tiempo que dura su traslado. Es así como construí las *Historias de Ruta*, unas más largas que otras, dependiendo del trayecto de cada mujer. El rechazo de algunas mujeres a mi acercamiento o el decirme desde el inicio que no usan el metro porque tienen niños, ya me hablaba de lo que he ido explicando antes, de esa auto-privación que ejercen las mujeres sobre sí mismas a la hora de habitar la ciudad.

Patricia Gaytán, cuando habla desde la *Grounded Theory*³², nos explica las metodologías para acercarnos al objeto de estudio en donde se entiende que las personas actuamos con base en significados y cómo cambian de acuerdo a la interacción social; el conocimiento de ésta se da por la interrelación que hay entre las condiciones (estructura), las acciones (procesos) y sus consecuencias (Gaytán, 2007: 2). Esta teoría metodológica se aplica a los estudios de las ciencias sociales de carácter cualitativo, enfocados en comportamientos humanos,

32 Teoría que se desarrolló a finales de los años sesentas por Barney Glaser y Anselm Strauss.

experiencias, emociones, sentimientos y fenómenos culturales, etc. En este tipo de investigación, los *datos duros* son sometidos a una interpretación a través de conceptos teóricos que ayudan a generar hipótesis de las causas de los fenómenos sociales, así como a generar preguntas que ayudan a mirar con perspectiva crítica la realidad que nos rodea. Esta metodología interpela al investigador/a a ser creativo en sus métodos de aproximación al campo de estudio, valiéndose del arte o la música para estimular el pensamiento creativo. Pero lo que define esta teoría es sin duda la salida al campo de investigación, y la interacción del investigador/a para entender los fenómenos.

la mejor forma de obtener información en esta clase de temas es la entrevista en profundidad, que es definida como reiterados encuentros cara a cara entre el investigador y los informantes, encuentros éstos dirigidos hacia la comprensión de las perspectivas que tienen los informantes respecto de sus vidas, experiencias o situaciones, tal como las expresan con sus propias palabras (Gaytán, 2007: 7).

Es por ello que las historias de ruta desarrolladas más adelante se vuelven un punto nodal de la investigación que busca entender y dejar asentados, a través de esos testimonios, la complejidad de una realidad social signada por la desigualdad de género, que es causa y consecuencia de la violencia de género. A través de estos testimonios y su interpretación, se busca encontrar posibles mecanismos de combate y cuestionamiento de una realidad que afecta a gran parte de la población y que sigue siendo ocultada y pobremente entendida desde la institucionalidad.

A través de las historias se articulan miles de imágenes y construcciones mentales y simbólica de la ciudad. Los mapas e itinerarios mentales que construyen las personas para afrontar la ciudad es una forma de organizar el sentido común, de elaborar una forma de cultura urbana y ejercicio de la ciudadanía (García Canclini, 2013: 180). Miguel Ángel Aguilar, en el texto *Ciudad de interacciones: el cuerpo y sus narrativas en el metro de la ciudad de México*, utiliza un concepto de narrativa que recogemos también en esta sección del estudio. Citando a Daiute y Lightfoot, dice:

(...) las narrativas son algo más que palabras o ventanas que llevan a algo más. Los discursos narrativos son significados e interpretaciones culturales que guían la percepción, pensamiento, interacción y acción. Los discursos narrativos organizan la vida, ‘es decir, relaciones sociales, interpretaciones del pasado, y planes para el futuro’. La manera en que las personas cuentan historias influyen como perciben, recuerdan y preparan eventos futuros (Aguilar y Soto, 2013: 95).

Estas narrativas crean microciudades, micro-relatos que transcribo fragmentados, renombrados y parafraseados desde mi lenguaje y en el que descubro elementos nuevos de observación o donde reafirmo otros ya conocidos, donde se van articulando imágenes e ideas que se tienen sobre la ciudad, sobre la construcción de la identidad, que nos hablan de la cultura, de la historia. Mis preguntas de acercamiento fueron, al principio, impersonales, para que me hablaran directamente sobre su viaje y la inseguridad que implica el espacio, y que no se asustaran de estar hablando con una extraña. Pero al final, casi todas terminaban contándome cosas más íntimas de su vida o reflexiones que tendían puentes con muchos otros aspectos de su vida personal.

Las *Historias de Ruta* que presento a continuación son microcuentos urbanos que dibujan y desdibujan la ciudad en breves párrafos testimoniales. Al final se hará un breve recorrido por aquellas frases que ilustran y hacen referencia a esas violencias que hemos ido señalando a lo largo del trabajo.





HISTORIA 1

NOMBRE: Emma Rosalía Hernández.

EDAD: 67 años (1947)

SEXO: Femenino

FECHA: Miércoles, 19 de marzo 2014

HORA: 11h20

COMIENZO: Estación General Anaya

FINAL: Estación Colegio Militar (línea 2).

Emma disfruta de los beneficios de tener la tarjeta de la tercera edad de la Secretaría de Desarrollo Social (SEDESOL) que le permite viajar en el Metro sin pagar. Entre risas me comentó que le gustaría dejar pasar gratis a más personas que no tienen estos beneficios, porque ella opina que el pasaje del Metro está muy caro, que cinco pesos ya representa un cargo importante para una familia de escasos recursos.

Las primeras impresiones que me dio sobre su viaje en Metro fueron claras y directas: a Emma lo que más le molesta de este espacio es sin duda el olor en horas pico, sobre todo en la tarde, cuando toda la gente regresa a su casa luego de haber trabajado todo el día. Los olores de elegancia matinal se convierten en insoportables asfixias al anochecer. Es por esto que Emma no toma el metro en horas pico y por eso tampoco utiliza el servicio de vagón exclusivo para mujeres.

Cuando viaja, a Emma le gusta leer, dice que ella se deja llevar por el viaje de la lectura antes que el de su entorno, -ni me fijo- me dice, a menos que la perturbe algún vendedor o le interese comprar algún objeto. Esta estrategia de reclusión a través de la lectura le permite que el viaje se acorte y así llegar a su casa o bazar rápidamente, y hacer que el viaje pase desapercibido.

HISTORIA 2

NOMBRE: Patricia

EDAD: 48 años

SEXO: Femenino

FECHA: Miércoles, 19 de marzo 2014

HORA: 12h00

COMIENZO: Cuatro Caminos

FINAL: Pino Suarez

Encontré a Patricia en la estación del Metro Cuatro Caminos al norte de la ciudad de México. Después de hacer un breve reconocimiento de las personas que me rodeaban, decidí acercarme a ella pues la encontré con una actitud humilde y relajada. No se cerró cuando hice mi primer acercamiento presentándome, y eso me dio la pauta para continuar. Patricia es una mujer reservada y seria, pero una vez que se inicia la conversa se siente que tiene mucho que contar.

Patricia toma el Metro tres veces a la semana, los martes y jueves a las 08h00 y 14h00 y el miércoles a las 13h30. Su horario suele ser fijo y constante porque son los horarios de su trabajo como doméstica en la casa de un abogado en Polanco (los martes y jueves) y en Azcapotzalco (los miércoles), sirviendo a una señora de edad. Cuando va a Polanco, regresa a casa temprano porque entra a las ocho de la mañana y termina a las dos de la tarde; en cambio los miércoles llega a las siete de la noche porque su trabajo termina a las cinco de la tarde. Para regresar a su casa siempre debe volver a la estación Cuatro Caminos para luego subirse en un pesero que la lleve de regreso a su casa en Naucalpan, haciendo aproximadamente una hora o una hora y media de viaje. Por vivir en los límites con el Estado de México, Patricia gasta veintiocho pesos diarios cuando viaja en Metro.

El día de hoy hizo diferentes paradas porque quedó en encontrarse con su hermana en Pino Suarez, para que le entregase una Biblia y adornos para la primera comunión de su hijo próxima a celebrarse. Tenía pensado ir también hasta la Candelaria para hacer las compras, pero ya no pudo pues su hermana se demoró mucho en llegar.

Itinerario

Naucalpan- 4 caminos- Pino Suarez- Candelaria

Naucalpan- Cuatro caminos -Tacuba - Pesero

Su viaje en Metro por lo general es tranquilo. Le molestan los vendedores, o mejor dicho, la excesiva frecuencia de los mismos en los vagones. La saturación, lo lleno del Metro a ciertas horas también le resulta incómodo, sobre todo por los empujones, además de que dice haber sido víctima de toques en sus zonas íntimas pero que no pudo identificar de quién se trataba por la multitud. El Metro se le hace en general un lugar no tan seguro por la personas que se suben, por la imposibilidad de saber a ciencia cierta de quién se trata y las intenciones que traen; sin embargo, me dice que disfruta de las conversaciones espontáneas que se dan en el Metro con otras mujeres, que por lo regular hablan del trabajo, el trato que les dan sus patrones, los horarios, entre otros temas diversos. Estas conversaciones se dan con mujeres, porque con los hombres “no se sabe de la intención que puedan tener”, como que siempre hay esa inquietud, la duda y por eso prefiere evitarlo.

Cuando viaja en el Metro con su hijo de diez años, su percepción de inseguridad en el Metro se incrementa porque tiene que ir pendiente de otros factores. Me dice que la principal preocupación que tiene al viajar con el niño es que se lo roben, luego, de que no lo apachurren y que no corra por los pasillos por temor de que se caiga en los rieles.

Patricia es originaria de Toluca, en donde todavía vive su madre. Ella es la quinta hija de catorce hermanos. Salió de su pueblo cuando tenía catorce años a trabajar para ayudar en la economía de su casa. Un poco apenada me cuenta que conoció a su esposo Silvestre, un albañil, en una central de autobuses. Llevan más de treinta años de casados, que ella califica como muy tranquilos, de comprensión y amor. Cuenta que sus hermanos y padres se opusieron a este matrimonio porque ella tenía 15 años y él 22 cuando empezaron a vivir juntos. Un año después ella quedó embarazada de su hija, que ahora tiene 31 años, al tiempo que criaba al hijo de su esposo y a dos de sus hermanos que vinieron a vivir al D.F para que también ayuden a la economía familiar. Ella los trata como a sus hijos.

HISTORIA 3

NOMBRE: Claudia Torres

EDAD: 56 años

SEXO: Femenino

FECHA: Miércoles, 19 de marzo 2014

HORA: 12h00

COMIENZO: Balderas

FINAL: Observatorio

Claudia Torres se me hizo muy colorida y llamativa por su ropa: llevaba puesto un delantal con tejidos de flores sobre una tela llena de colores. Decidí acercarme y le expliqué mis intenciones. Ella aceptó un tanto reticente, pero luego se mostró muy amable y sonriente ante la mirada incrédula de su madre que la acompañaba.

Claudia viene al D.F cada ocho días a vender delantales en Fray Servando. Allí debe pagar al “líder” por su lugar sobre la banqueta: éste les permite quedarse de 08h00 a 12h00. Su trayecto va de Tenango a Observatorio y luego hacia la estación de Metro de La Merced. En este trayecto se hace una hora y media de viaje. Esta vez vino con su madre: las dos cargan un paquete lleno de delantales y me comentan que la venta es muy baja. Venden cada delantal en sesenta pesos y si consideramos los gastos de viaje que hace cada ocho días, el gasto es de diez pesos en el Metro (ida y vuelta) y cincuenta y nueve pesos el autobús, podemos darnos cuenta que sus ganancias no son excesivas y el esfuerzo de movilidad es desproporcionado para una madre de cinco hijos y esposa de un campesino. A pesar de ello, dice que le gusta su viaje en Metro, que es rápido y barato y tiene la experiencia de que la mayoría de personas han sido amables con ella.

HISTORIA 4

NOMBRE: Raquel Varela

EDAD: 70 años

SEXO: Femenino

FECHA: Martes, 22 de abril 2014

HORA: 15h00

COMIENZO: Portales

FINAL: Zócalo

Me subí al metro para ir a clases, a eso de las 15h00, llevaba mi cámara en la mochila pues iba preparada para registrar una protesta social programada para la tarde. Pero para lo que más me sirvió la cámara ese día fue para registrar a la mujer que se sentó frente a mí en la parada de Metro Portales.

Lo primero que me llamó la atención fue el diminuto perro que salía de su bolso e instintivamente pensé en tomarle una fotografía. Inmediatamente pensé en que sería interesante hacerle una entrevista a esta mujer con aspecto raído, avejentada, pero con la alegría de hablarle al oído a su mascota compañera.

Le pregunté si podía tomarle una foto al perro, accedió. Luego le pregunté si podía tomarle una foto a ella con el perro y también me lo permitió. Luego empezamos naturalmente nuestra conversación. Ella empezó a contarme su vida. Con una mirada de profunda tristeza y algo de desorientación, me contó que su esposo había muerto hace no más de cinco meses de un infarto al corazón y que por ese motivo su sobrina le había reglado el perrito, para que le haga compañía. Cuando quise acariciarlo ella me advirtió que era bravo y mordía. No pude abstenerme, y al final ni me ladró.

Contaba Raquel que ha tenido una vida muy dura, que tuvo que superar la muerte de sus dos hijos. El primero -me contó- nació muerto; luego, su hija murió cuando tenía siete años. Para rematar esta ola de infortunios trágicos, le diagnosticaron diabetes. Me dijo que vivía por Portales y que iba a diario a Pino Suarez a comer en un comedor comunitario, pues la comida corrida estaba a diez pesos; también suele ir a las fondas de San Lucas o en Portales. Dedicó su vida a hacer algunas artesanías como tejidos. Cuando se

iba a bajar me preguntó si no tendría una monedita que le regalara. Yo accedí, pero demoré en sacar el dinero de mi bolsa que estaba repleta de cosas. Ella decidió acompañarme hasta la siguiente parada para que pudiera darle el dinero y luego se regresaría una estación para ir al comedor. Le di diez pesos, ella se mostró muy agradecida. Cuando nos bajamos en la estación de Zócalo le tomé más fotos y ella con alegría veía las fotos en la pantalla de la cámara y me abrazaba agradecida como si nunca antes alguien le hubiese tomado una foto. Se despidió dándome una bendición y corrí a mi clase.

HISTORIA 5

NOMBRE: Karina Ortega

EDAD: ---

SEXO: Femenino

FECHA: Lunes 12 de mayo 2014

HORA: 13h45

COMIENZO: General Anaya

FINAL: Chabacano

Mi conversación con Karina se dio de rebote cuando me subí al Metro para dirigirme hacia Chabacano, donde debía resolver unos trámites. Estaba apurada pues unos amigos me esperaban. De pronto pasó por el pasillo una vendedora ambulante que me impresionó porque llevaba mercancía que apenas le cabía en las manos y encima cargaba con una cobija amarrada alrededor del cuerpo con su niña pequeña; y empezó el tan conocido: “y bien, hoy he traído a ofrecerles...”. Saqué mi celular para hacerle una fotografía cuando volteara a ver. Le tomé la foto e inmediatamente después se me acercó enojada, con un tono de voz amenazante, a preguntarme que por qué le había tomado la foto. Me explicó que hay gente que toma fotos a los ambulantes para delatarlos ante la policía. Yo le respondí tranquilamente que no se trataba de eso, y que solo era un trabajo personal. Ella se calmó y no me pidió que borrara la foto. Sólo se fue.

Cuando el momento pasó y todos los pasajeros del vagón posaron sus miradas en mí, yo me concentré en la pantalla de mi celular para esquivarlas. Una mujer de ojos enormes, sentada frente a mí

(en la que me había fijado incluso antes del incidente) me dijo que no me preocupara, que la *ambulante* “se sacó de onda” porque les anda persiguiendo la policía para no dejarlos vender dentro de los vagones del metro. “Si van a estar robando, yo prefiero que vendan en el metro, no hacen mal a nadie” me comentó, yo asentí. Ella continuó diciéndome que trabaja de doméstica ocasionalmente para dar de comer diario a su hija, que ella no siente vergüenza pues son trabajos dignos –“si no ¿cómo?”- me preguntaba un tanto indignada. Le pregunté entonces si me podía comentar un poco sobre su vida y sus viajes en metro. Me dijo que lo toma cada 15 días para ir donde su tía, que vive por la estación Etiopía, para hacer la limpieza del hogar y ganar un poco de dinero extra. Le pedí brevemente que me dejara fotografiarle. Accedió. Le tomé la foto mientras me hablaba. De pronto llegué a mi parada, y tuve que despedirme.

HISTORIA 6

NOMBRE: María Bravo

EDAD: ---

SEXO: Femenino

FECHA: Jueves 24 de abril de 2014

HORA: 18h03

COMIENZO: Chabacano

FINAL: General Anaya

Regresaba de clases en mi ruta cotidiana del Zócalo hasta General Anaya. Me bajé en la estación y antes de bajar las escaleras, vi a esta mujer que caminaba a paso muy lento. Me fijé en como todas las personas pasaban a su lado con velocidad y ella paciente, caminaba por un costado del pasillo. Me preguntaba cómo haría para bajar el trecho de escalones que hay para llegar a la salida. Mientras avanzaba, planeaba mi estrategia de acercamiento. Practiqué en voz baja unas frases para sentirme más segura y me lancé a hablarle. Me respondió poco sorprendida y con calma: quise ayudarle a bajar pero ella ya lo tenía todo controlado. Le pregunté cómo era la experiencia de viajar en metro para una persona que usa muletas y en general que tuviese una necesidad especial debido a su condición corporal. Ella me respondió que es difícil y un tanto agotador, que no siempre le dan asiento. Ella ha optado por utilizar lo menos posible el Metro como transporte

justamente por esas limitaciones, y por la velocidad de quienes lo usan. Dice que lo que más le cuesta es subirse al Metro cuando hay mucha gente. Ella vive en Santo Domingo, por CU, dice que viaja más en micros. Esta vez había utilizado el Metro para ir al Zócalo a ver una exposición de la tecnología a las 14h00, llegó a General Anaya a las 18h00.

HISTORIA 7

NOMBRE: Lea

EDAD: 46 años

SEXO: Femenino

FECHA: Lunes 9 de febrero 2015

HORA: 15h12 minutos

COMIENZO: Pino Suarez

FINAL: Chabacano

Esperaba a que llegase el Metro para regresar a casa y me encontré con Lea. Era un día agitado en el DF, las estaciones del Zócalo y Allende, estaciones centrales de la ciudad, estaban totalmente cerradas tanto por fuera como por debajo. Lea al principio me miró con cara sorprendida y de temor, pero inmediatamente se sintió dispuesta a darme su testimonio, aunque me advirtió que se bajaría rápidamente en la estación de Chabacano, que queda a dos paradas de Pino Suarez. Su presencia, muy calmada y amable, dio la pauta de nuestra conversación. Dice que utiliza el metro una vez a la semana, de trabajo a trabajo. Confiesa que por las mañanas es espantoso, igual que por la tarde: en definitiva, nunca es tranquilo. Le molestan en particular las ventas ambulantes por el ruido que meten, y los niños y los caballeros que se meten al vagón de las mujeres. Cuenta que sí ha sido agredida cerca del Metro Constituyente. Recuerda que fue un tipo borracho que le tocó frontalmente, pero ella lo encaró y le gritó. Dice que nadie más le ayudó ni le apoyó en su confrontación, y que el tipo ni siquiera se bajó del Metro aún después de haberlo encarado. Quisiera -dice- que haya más empatía y que las mujeres eduquemos a los hombres, pues somos nosotras también cómplices de una educación fallida, es necesario que contribuyamos. Ya estábamos en el andén de Chabacano cuando dijo estas últimas palabras. Le pregunté si podía tomarle una foto, accedió sin problemas.

HISTORIA 8

NOMBRE: Andrea

EDAD: 20 años

SEXO: Femenino

FECHA: Lunes 9 de febrero 2015

HORA: 15 h 26 minutos

COMIENZO: Chabacano

FINAL: Chabacano

Estaba en la estación de Chabacano y me dispuse a buscar a otra mujer que me pudiese ayudar con su testimonio. Andrea se encontraba en el borde de las escaleras del andén, con una bolsa negra grande en sus manos. Me acerqué a ella y le hablé, inmediatamente quiso ayudarme con su historia. Ella utiliza el Metro todos los días: su ruta es de Pantitlán a Tacubaya. Allí cuida perros en una organización de animales abandonados y su horario es de ocho de la mañana a seis de la tarde. Le gusta el metro porque es rápido y eso le ayuda, pero dice que la parte mala de este espacio son las personas que agreden y que va muy lleno casi siempre. Su viaje se torna pesado. Cuenta que sí fue agredida por un hombre; en general, dice que las agresiones se dan porque se acercan mucho a una y te sacan cosas de los bolsos. Cuando ha sido testigo de estas acciones violentas no ha hecho nada porque no sabe qué hacer, no hay quién le ayude y a veces no se da ni cuenta. Ella cree que se debería trabajar en los valores y ella quisiera entrenarse en autodefensa para protegerse, pero también en saber qué hacer en esos momentos, cómo, dónde y con quién acusar. Luego recuerda una vez que estaba en el Metro y vio a un chavo que se acercó mucho a una chava de colegio, ella traía el uniforme puesto. La chava se veía muy sumisa, no decía nada, así que ella le advirtió que este chavo la estaba tocando y luego otras señoras se dieron cuenta y también dijeron algo, y decidieron jalar la palanca que hay en cada vagón del Metro para pararlo y que se llevaran al chavo. Dice que llegó un policía y se lo llevó, pero no saben qué pasó luego con él. La chava se quedó en el vagón y las señoras empezaron a reclamarle y a decirle que tiene que estar más atenta para que no le vuelva a pasar.

HISTORIA 9

NOMBRE: Rosaura Jiménez
EDAD: 55 años
SEXO: Femenino
FECHA: Lunes 9 de febrero 2015
HORA: 20h 01 minutos
COMIENZO: San Cosme
FINAL: Pino Suarez

Ella estaba mirando el mapa del Metro de San Cosme con dirección a Taxqueña. La vi sola, distrayéndose hasta que llegara el Metro. Cuando le hablé, al principio me miró con cara de asustada, luego accedió y justo llegó el Metro. Nos subimos entre muchas personas, estaba lleno, y fuimos hasta la puerta frente a la que entramos para conversar. Ella me contó que normalmente va de Tacuba hasta el Zócalo, que viaja siempre en metro, pues tiene dos trabajos de mensajería de cartas y documentos, lo que le obliga a viajar por toda la ciudad todo el tiempo. Utiliza las líneas 1, 2 y 3 con más frecuencia. Dice que el metro es “TRESE”, o sea, Transporte, Rápido, Eficiente, Seguro y Económico. Pero dice que lo que más le molesta del Metro son los robos, los carteristas, el manoseo, los empujones y dice que la distancia entre pasajeros hace que no actúe oportunamente cuando ve alguna acción violenta a lo lejos. Cuando sale a la ciudad y utiliza el Metro, no viste nada ostentoso y pone siempre su bolsa abajo para que no estén al alcance de los carteristas. Evita algunas estaciones como Hidalgo, donde dice que hay mucha prostitución dentro del Metro. Evita también la Lagunilla y Tepito, la Merced y la Candelaria. Ella recalca que hay algo que no le gusta, de hecho, que le molesta, y es la homosexualidad y el lesbianismo, sobre todo por el ejemplo que dan a los niños. Ella cree que ya no es libertad sino libertinaje: esos son “puteríos que antes no se daban”. Le pedí si le podía tomar una fotografía, pero no quiso.

HISTORIA 10

NOMBRE: Juliana

EDAD: 30 años

SEXO: Femenino

FECHA: Lunes 9 de febrero 2015

HORA: 20h 30 minutos

COMIENZO: Pino Suarez

FINAL: Taxqueña

Estábamos las dos esperando el Metro en el espacio del andén destinado para las mujeres, que en la línea azul es bastante confusa, dado que el metro no tiene puertas internas, lo que hace que no hayan fronteras reales dentro de los vagones. Me acerqué a una mujer que estaba a punto de perderse en su teléfono celular, pero cuando le hablé lo guardó inmediatamente y me puso toda su atención. Accedió a conversar de sus experiencias: ella se sentó, mientras yo iba de pie preguntándole cosas. Me contó que toma el Metro a las 09h00 desde Taxqueña hasta San Lázaro y trasborda en Pino Suarez. Lo que más le desagrada es la gente con mal olor en el Metro, las personas de la calle. Cuenta que no ha vivido violencia directamente. Ha visto a hombres manoseando a mujeres pero no ha hecho nada al respecto para evitar problemas, por sentirse sola y que no le apoyarían. En realidad, ella no toma precauciones a la hora de utilizar el Metro pues no ha experimentado hasta la fecha ninguna mala experiencia. Le gusta el servicio del Metro porque es rápido y así evita el tráfico, y porque es barato. Le gusta cuando se suben los payasos porque le divierten y lee todos los carteles y anuncios que están pegados en las paredes del vagón. Pero le molestan mucho los vendedores ambulantes, especialmente aquellos que le despiertan cuando está descansando y los que ponen música muy alta. Cree que en el Metro deberían poner música suave y agradable para que todos la escuchen durante el viaje. Dice que en el transporte de Acapulco -de donde es y de donde viene cada dos días al DF- es así, ponen música agradable y que eso le gusta. Cada dos días hace un viaje de diez horas de ida y vuelta a Acapulco, Puerto Vallarta, donde viven sus hijos y familia, pues su trabajo está allá y en el D.F. Duerme en el bus dos horas porque va conversando con el chófer, que es su amigo. Trabaja como ejecutiva de venta a nivel de la República de frijoles a granel y abarrotes. Cuenta que Guerrero es el lugar más difícil

para vender pues no dan información del lugar y de los puestos en los mercados de abastos: hay mucho temor y amenazas, la gente desconfía.

A ella no le parece bien que dividan los vagones entre hombres y mujeres porque dice que el Metro es para que viajemos todos/as. Cuando va con su esposo, por ejemplo, se genera una discrepancia cuando tienen que dividirse por vagones y eso no le gusta, no le parece. “No debería darse esta división sino que lo que debería hacerse es generar respeto, que los hombres nos respeten, con el respeto podemos llegar a cualquier parte”.

Ahora sus hijos ya están grandes y son más independientes, pero cuando viajaba con sus hijos pequeños debía hacerlo con su madre, y se convertía en un viaje familiar, pues viajar en Metro es seguro e inseguro a la vez cuando se viaja con niños: es inseguro sobre todo en las hora pico.

Dice que no le gusta mucho el ambiente de Acapulco porque la gente del puerto es envidiosa. “La gente de provincia es diferente a la de la capital, en lo que piensan y son, porque mientras que los provincianos dan dos pasos, en la capital dan diez”. Nos bajamos en Taxqueña, nos despedimos con mucho cariño y una gran sonrisa.

HISTORIA 11

NOMBRE: Karen

EDAD: ---

SEXO: ---

FECHA: Diciembre de 2014

HORA: 17h00 aproximadamente

COMIENZO: La Paz

FINAL: Balderas

Karen es una amiga a la que acompañé a Nezahualcoyotl a un taller de radio con niños. Al regresar del taller en Metro fuimos conversando sobre esta investigación y ella me habló de algo que yo no había contemplado hasta el momento: ¿qué representa que la ciudad te defina como hombre y mujer al dividir el espacio? ¿Qué pasa cuando no te defines ni en lo uno ni en lo otro? Ella quiso escribir un texto sobre esta experiencia, el cual anexo íntegro y del

cual quiero conservar la forma en la que está escrito, pues forma parte de un conjunto de ideas que viene desarrollando alrededor del lenguaje³³.

DE KUANDO EL KUERPO ES AIANADO I OTROS DEMONIOS
El metro como espacio de allanamiento interior.

*...” Yo fui humillado en las kadenas.
Kómo puedo ahora componer versos?
Kómo puedo eskribir?
Después de las kadenas i las noxes
i el sufrimiento i las lágrimas,
Kómo puedo eskribir poesía?...***

Kuando se decide ia no pertenecer-le al dolor i a su estafa de materialidad, la kuerpo es una interrogante, una ignorancia, sólo un soporte. Soportar, no establecer, sosegar, akietar, violentar.

La violenxia estatal no es una sospexa, es materialidad kuajada en todo ámbito. La violenxia estatal es medible en kada kuerpo ke como el mío, kruza los vericuetos ciudadanos, se desenvuelve. La vioelnxia estatal rinde homenaje al uso i abuso de la indolente práctica del vaxiamiento del sentir, exponer a las kuerpos a infatigables procesos diarios/rutinas, ir venir, salir entrar, bajar subir, frio calor. Devenir urbano, tokar, dejarse tokar. No hai de otra, no hai de otra?.

Kuando se decide ia no pertenecer-le al kapital i a su estafa de materialidad, la kuerpo se alegra, adkiere entonces la tonalidad hermosa del desasosiego, del preguntarse todo, del saber sin saber, del mirar cerrando los ojos. Nítida, entonces la violenxia estatal i kotidiana en la kuerpo se muestra. No le permito el reflejo.

La violenxia es un estado permanente de allanamiento sobre las kuerpos ke no somos lo ke tendrían ke ser. Kienes devenimos autonomía i des-generamiento de las indes normativas de imposición total, por tanto nazi, por tanto diktadura patriarkal sobre las kuerpos.

33 Ver más en el blog: www.palabraskomoarmas.blogspot.com

De tanta definición a la ke fuimos sujetas, indefinimos. No kerer ser parte de la ka-de-na- mor-tuo-ria ke aplasta cabezas, corazones. Ke despuebla el espiritu i urde sin trama la novela diaria.

Mi kuerpa se detuvo kon la misma violencia kel mar desenfunda sus oleajes, marítimo pálpito clasifikatorio. Dekapitaxion de la comprensión, el uso de las palabras fue lo más limitante, no hubo. Había el calor de las kuerpos de kada mañana en la estaxion del metro, intentan llegar a un espacio pseudovaxio para alkanzar un vagón. Todo okurría. Normal. Todo ante mí sucedía tal i komo era ke tenía ke pasar i entre mi kuerpa i sus kuerpas tanta i tanta disntaxia. Tanta insujetivable normalidad, ke un asko pasó por mí, komo si de borrxera se tratara.

La división/separación/segregaxión dexia:

SOLO MUJERES i NIÑOS por un lado, HOMBRES por el otro.

I ke haxe mi kuerpo cirkunstanxial?

Devenir frontera en la masa

Es una broma?

He de reirme,

preguntar?

Ni tanta lektura de ciencia fixión me salvó de la vigilancia.

Era cierto. Lo es. Hai horas en ke esta segregaxion se traduxe a vallas, okurre ke esta segregaxion se piensa i siente necesaria, okurre ke nadie se pregunto por los demás kuerpos kexistimos i seguimos existiendo bajo los markados patrones heteronormativos, desafío.

Fue iwal,

la misma pregunta.

Ke haxe mi kuerpo escribiendo poesía?

Ke haxe mi kuerpo no mujer-no hombre aki silenciado en la violencia rutina?

Dónde kabe el kuerpo marginal?

Kómo atakar a la violencia ke particular se agencia en la ceguera ke rige los días?.

*El no movimiento kontinuaba su axión
La partikular bandurria atolondrada en extremo, okupaba su
posición.
El kuerpo abyekto sin rutina ni karencia de motivos, cirkundaba la
respuesta ke a paso agigantado iba des-kubriéndose.
Yo otra vez era nada.
Nada de verdad. Nada en serio.
Una nada objetivable.
Inevitable.*

*La violencia estatal es desatada en las kuerpos para evidenciar el
desastre, i es tanto ke no se ve, ni palpa, ni wele. Es tanta la violencia
sobre las kuerpos ke no somos, ke anunciamos sustanxialmente la
revuelta. Porke somos las muertxs, las violadx, las desaparecidxs,
las golpeadx, las encarladxs. Por no estar ni kerer el kontrol ke
de privilegios abúlikos llenos nos kieren.*

*Tomé el faltante aire
i la rabia del dia ke komienza.
Tomé la alegría
i subí raudx las escaleras ke me separaban del xielo azul margen
espacio-tiempo.*

*Kuando se decide pertenecer a la nada sin estafarse, la violencia
estatal se vuelve imagen i aroma de muerte fiskal, ofrecida a kien
sea devoto de la paz por un lado i su propia violencia por otro. El
margen de lo privado intolerable, se desata la tempestad ke no da
margen a error i entonces sespera lobuno el avance.*

*La xiudad lo sabe.
Ahora
io también lo sé.*

***AL-Haj
Kuerpo torturado en la prisión de Wantánamo
De Las Vidas Lloradas, Judith Butler.*

*Cd de Mexiko-Dixiembre 2014
Lobx Au Au.*

HISTORIA 12

NOMBRE: Leticia

EDAD: 35

SEXO: mujer

FECHA: Abril 2015

HORA: 17h00 aproximadamente

COMIENZO: ---

FINAL: San Antonio Abad

Leticia es mi compañera de casa y compartió su testimonio en facebook. Quise tomar este acontecimiento que narra una historia de conflicto específico, de esos momentos en los que estamos a punto del estallido, en donde las normas y los pactos sociales de cordialidad se rompen y en los que la interacción se torna directamente violenta:

Hace unos minutos en el transporte público estuve en medio de una discusión. Yo estaba sentada y una pareja joven a lado mío parados. Un señor pasó y los empujó, ella le pidió que tuviera cuidado pues casi cayó encima de mí. El tipo, muy mal encarado, le contestó de forma grosera que era una “vieja payasa” y que si no le gustaba que se fuera en taxi. Ella le dijo que no tenía derecho a empujarla, el señor -como era de esperarse- se encaprichó y hasta extendió su brazo cortando la movilidad de la chica, el novio intervino y comenzaron hacerse de palabras. Otro usuario alejó al señor mal encarado. En eso, la señora que estaba a mi lado sentada, gritando y con actitud déspota comenzó, literalmente, a insultar a la chica diciéndole que era una delicada y mamona, que debería irse en taxi. Fue cuando me quité los audífonos para intervenir. Miré a la señora a los ojos y le pregunte que por qué gritaba, por qué alzaba la voz y por qué insultaba. Se quedó callada por unos segundos y lo único que atinó a decirme fue: tú también eres una mamona. Deberían de irse en taxi. En el transporte público siempre hay empujones. Si no les gusta bájense. -¿Y por qué soy mamona, señora? ¿Por qué me insulta? Pregunté. “No es insulto. En algunos países de Latinoamérica no se considera insulto”. Contestó-. A lo que le respondí -¿De verdad, pendeja? Ella abrió los ojos y antes de poder decir algo, rápidamente le expliqué: -en argentina a los niños se les dice pendejos. Si lo sabe ¿no?- Casi enseguida me vuelvo a colocar los audífonos y subo el volumen de mi reproductor. Sólo

veo cómo mueve sus labios, enojada y alterada, pero yo la ignoro, miro hacia otro lado para dejarme envolver por la música. La pareja sigue discutiendo con ella. Me eclipse . Fin de la historia.

¿Por qué la gente cree que por ser transporte público está permitida la descortesía, la falta de amabilidad, de educación y respeto al espacio vital? Lo que me parece triste de todo esto es que mucha gente no habla sino grita, no dialoga, no escucha y a falta de argumentos insulta. Como si eso fuera normal, como si vivir enojado fuera normal. No lo entiendo.

HISTORIA 13

NOMBRE: Miroslava

EDAD: 25

SEXO: mujer

FECHA: Abril 2015

Miroslava también es mi compañera de casa y en una conversación salió el tema de la calle, las experiencias como mujeres en Metro y en la ciudad de México. Cuenta que cuando sale a las calles, su forma de protección automática es la ropa. No suele salir con ropa que llame mucho la atención porque inmediatamente se siente acosada por las miradas de los demás, sobre todo de los hombres. Dice que su actitud desde pequeña fue adoptar una postura masculina y también en apariencia proyectar una identidad ambigua. Cuenta que utiliza desde siempre cortes de cabello llamativos, por lo que la capucha era un método de resguardo y protección para pasar desapercibida. Cuando le toca caminar por barrios peligrosos de la ciudad, siempre es a paso acelerado y con desconfianza, sobretodo en lugares públicos y transitados masivamente.

HISTORIA 14

He decidido transcribir un fragmento del testimonio de un trabajador del Sistema de Transporte Colectivo Metro, publicado en la revista electrónica VICE el 19 de marzo de 2015, en el que relata la espeluznante historia de una madre y sus hijos³⁴.

En el Distrito Federal, cuando alguien se avienta a las vías del Metro, Protección Civil tiene la autorización de bajar, rescatar a la persona, ya sea viva o muerta, y liberar el paso del convoy para que siga circulando. En el Estado de México no es así. Ahí tiene que llegar primero el Ministerio Público, tomar las fotos para el peritaje y dar autorización para mover el cuerpo, lo que provoca que la vía se reactive dos horas después del incidente, en promedio.

“Llegamos allá y sí, estaba un chavito de cinco años [duda un poco, pero luego recompone y reafirma su cálculo]. Cinco años. Lo que dicen por ahí, es que venía con su mamá y con otro hermanito. Venían bajando las escaleras, oyó la mamá que sonó el timbre para cerrar la puerta y corrió con los niños. Ella se subió y cuando cerraron las puertas volteó y vio nomás a uno de los chavitos. Entonces el hermano jaló la palanca de emergencia. El otro niño ya se había caído y al activar la palanca el tren le quedó justamente arriba. Hace unos dos meses fui a atender una emergencia por aquí y me dijo una poli que se había dicho que la mamá ese día quiso pegarle al otro hijo porque decía que él fue quien aventó al niño, por ir jugando. Pero ahí no es culpa de los niños, es culpa de los papás. Y por la fecha, para mí fue algo feo porque, como ves, tengo un niño de nueve años”.

Joel mira a su hijo que está sentado en el sillón comiendo sus enchiladas rojas mientras finge estar viendo el futbol, cuando en realidad su atención está puesta en el relato de su papá.

34 Testimonio del reportaje “Él recogerá tus restos el día que te suicides en el metro” por Memo Bautista. Ver en: http://www.vice.com/es_mx/read/el-recogera-tus-restos-el-dia-que-te-suicides-en-el-metro?utm_source=vicefbmx

“Otro de mis compañeros y yo lo que hicimos fue enfocarnos a que nosotros íbamos a bajar a rescatarlo. Preguntaron quién iba a bajar. ‘Él y yo. Nada más’. Estaban unos del ERUM, de Cruz Roja y nosotros. ‘A ver, pónganse de acuerdo, para ver quién baja’. ‘Primero los del ERUM van a bajar a checar que el niño esté sin vida y a moverlo’, porque, como quedó atorado entre la llanta y la pieza de rodamiento, lo que necesitaban era moverlo tantito para que el tren no lo despedazara. Es que cayó entre dos carros pero la llanta del vagón de atrás lo alcanzó a presionar y, además, consiguió tocar la barra guía, o sea, la barra de corriente. Se electrocutó. Entonces, bajaron los de ERUM, checaron que estuviera sin vida, nos dijeron cómo estaba atorado y el MP pidió moverlo tantito para que pudieran retirar el tren. Ya, una vez que lo movieron, bajamos mi compañero y yo para acomodar el cuerpo y nos quitamos del área para que el MP pudiera tomar fotos. Fue algo muy impresionante. Joel mira a su esposa, que para ese momento está de pie frente a él corrigiendo algún dato que se le escape al hombre. Ella sabe todos los detalles de su trabajo. Llevan más de 15 años juntos.

HISTORIA 15

NOMBRE: Sra. Esther

EDAD: 66

COMIENZO: Metro San Antonio Abad

FINAL: Viaducto

Iba de camino hacia Taxqueña y esperaba encontrarme con alguien con quien pudiera conversar todo el trayecto desde San Antonio hasta la base de Taxqueña. Es difícil predecir hasta qué estación va cada persona, aunque quienes van dormidos o bien acomodados en su asiento por lo general se ve que se quedarán un buen rato en el transporte. Me encontré en el andén con la Sra. Esther, quien no quiso hablar mucho, me miraba solo de reojo y contestaba de manera cortante. Me dijo que la necesidad es lo que le hace tomar Metro, pero lo evita porque siempre está muy lleno. Dice que las

mujeres son las que tienen que aguantar de todo, los hombres son más bruscos y se avientan, las mujeres de cualquier edad corren riesgos, hay que cuidarse en todos lados. No me dio oportunidad ni de preguntar si podía tomarle una fotografía.

HISTORIA 16

NOMBRE: Elena / hijo: Santiago

EDAD: 39 / hijo: 5 años

COMIENZO: San Antonio Abad

FINAL: General Anaya

Cuando estaba en el andén, vi a una madre con su hijo jugando y abrazándose. El niño al parecer salía de la escuela y su madre lo fue a recoger para llevarlo a casa. Les tomé unas fotografías pensando en fotomapa-comic de Madre en el metro que realicé para esta investigación. Me acerqué una vez que estuvimos dentro del Metro y a las dos nos cedieron el asiento, a ella primero que a mí. Acepté en esta ocasión porque quería hablar con ella. Le hablé un poco temerosa, pero ella se volteó muy amable, su hijo estaba expectante. Le hablé de mi proyecto, me dijo que ella casi nunca utiliza el Metro, que es muy raro y que esta vez lo usó porque su esposo se llevó la camioneta que ella usa normalmente para ir a recoger a su hijo. Me cuenta que es su hijo quien odia ir en el metro, porque hay mucha gente y porque en el carro va más cómodo, que incluso puede viajar con sus juguetes y comida. Me dirigí al niño y le pregunté su nombre y edad y sobre su viaje en Metro y me dijo que se tarda mucho, siente que le aplastan y que simplemente no le gustaba. Se escondía tras su madre mientras me hablaba. Elena me dijo que a ella le gusta ir ocasionalmente en el Metro porque allí puede comprar cosas que no encontraría en otros lugares. Me contó que alguna vez compró unos mapas por pura curiosidad, y qué casualidad que al llegar a casa su hijo mayor le contó que en la escuela le habían pedido unos, así que aprovechó la compra en el Metro de a diez pesos para que su hijo tenga lista la tarea. Le divierten mucho los vendedores ambulantes. Antes era más quisquillosa a la hora de escoger este medio de transporte, pero dice que ahora no. Cuando viaja con el niño en el Metro ella debe cargar la mochila de su hijo, en donde mete su bolsa para que no le estorbe y hacer un solo bulto. Agarra fuerte al niño para que no

se caiga y lo que más miedo el da es que se lo vayan a arrebatar. Fuimos conversando de nuestras carreras universitarias y ella me dijo que le parecía muy interesantes mi carrera, que a ella por el contrario le tocaba lidiar con otro tipo de cosas a diario, pues es abogada. Se bajó apresurada con el hijo frente a ella, pidiendo permiso a empujones.

HISTORIA 17

NOMBRE: Amalia

EDAD: 27

FECHA: Marzo 2015

SEXO: mujer

COMIENZO: Taxqueña

FINAL: Metro San Antonio Abad

Para este trabajo no podía faltar mi propia experiencia dentro del Metro.

Hacía mucho calor en esos días, así que decidí ponerme vestido. Mi compañera de casa se preocupaba por mí, me decía: “no sé cómo puedes salir así ¿no te da miedo que te hagan algo, no te sientes incomoda por la calle? Siempre que regresas de tu trabajo por las noches me preocupo por ti”. Igual salí así a la calle porque hacía calor, no quería privarme de la comodidad que me da el vestido solo por el temor o la incomodidad de que alguien se me quede viendo por la calle. Volví del trabajo a mi casa a eso de las 23h00 donde, por cierto, el Metro cambia sus matices y su rostro. La densidad ya no se da por la cantidad de gente sino por los personajes nocturnos que le habitan. Si salimos a recorrer las calles de México por las noches, rozando las madrugadas, ya no encontramos a los godines, los chairros, las madres, los vendedores, ni a los/as estudiantes. Los que deambulan por las calles y por las estaciones de Metro son los fantasmas de la ciudad, a quienes nadie quiere ver, esos cuerpos invisibles e invisibilizados por la miseria, por lo abyecto de la muerte en vida. Cuerpos basura, cuerpos marginales, seres y estares inútiles para el sistema, mujeres refundidas en montañas de bolsas de basura, hombres a retazos vagando como animales abandonados por la ciudad. Miradas perdidas, reacciones inesperadas, movimientos espasmódicos, olores penetrantes. Personajes alumbrados por una vaga luz de

calle que solo deja entrever rasgos del horror y que al moverse o permanecer quietos, proyectan sombras agigantadas que se juntan con mi sombra y caminan junto a mí. Otras caras en cambio, iluminadas por la blancura de la luz de las estaciones, se pierden entre la bruma de sangre que brota de sus heridas en la cara y cabeza; balanceándose interceptan a los/as últimos trabajadores/as del día que batallan cansados para llegar a sus casas en el último Metro de la noche, estos zombis estiran sus brazos como buscando ayuda, sin atinar a articular una frase porque cuando ya la han dicho, la persona a la que seguían se les escurrió rápidamente para huir despavoridas. Niños a lo lejos gritan malas palabras, aburridos de esperar a que sus madres guarden la mercancía que tienen acomodada en el suelo. Cuando atravieso toda esa bruma que es muy nítida, pero a la vez tan profunda que no se distinguir bien dónde empieza y dónde termina, llego corriendo y alcanzo a entrar en el último Metro, siento que algunas miradas se posan en mi. En el último Metro de la noche solo hay hombres subidos en los vagones, hombres trabajadores, obreros cansados que van de regreso a casa. Me siento en el borde del largo asiento, en la zona reservada para mujeres embarazadas y de la tercera edad, asumo que ya no subirá nadie con esas características para tener que cederle el asiento. Ese puesto me resulta el más cómodo porque en uno de los lados están los tubos de los que puedo agarrarme en caso de que el Metro frene demasiado fuerte y me resbale por el metal clínico del asiento del metro de la línea 2.

El viaje comienza, tengo a mi lado un asiento vacío y luego a un hombre de unos cincuenta años, moreno, bajito, de bigote. En Metro Portales entra un muchacho de unos 25 años, aunque es difícil definir la edad cuando las condiciones de vida te han hecho habitar la calle. El muchacho vienen directo hacia nuestro asiento y se sienta entre el señor y yo. El señor inmediatamente se levantó y se cambió de puesto al de al frente. Yo decidí quedarme. Sentí, lo confieso, cierta empatía y pena del muchacho al que todas las personas se le apartaban a cada movimiento que daba. Pensé que si tenía mal olor me movería, de lo contrario permanecería en el lugar. Me percaté y su olor no era penetrante ni agresivo, me quedé. Luego vi que puso sobre sus piernas y cubriendo sus brazos un abrigo grande y gordo, sucio. Todos en el vagón nos veían, pero con el gesto de que no pasa nada y de que no ven nada.



Fotografía tomada con el celular el momento en que un acosador molestaba a su víctima
Foto por: Amalia Ospina P.
México D.F. 2015

Empecé a sentir que cada vez que el Metro se movía él se acercaba más a mí. Pensé que era el movimiento natural del Metro, luego empecé a sentir su mano sobre mi pierna que salía de entre el abrigo. No daba crédito a mi sentir y regresé a ver. Vi cómo su mano salía sigilosamente por debajo del abrigo y se aproximaba a mi pierna con pequeños golpecitos. Le regresé a ver con indignación y le grité que qué le pasaba. Mi estación era la siguiente. Me paré y en seguida él se paró y se fue. Salí del Metro, y me cerciore de que él no hubiera bajado detrás de mí en la misma estación. No estaba. Salí corriendo de la estación y seguí corriendo dos cuadras hasta mi casa.

Otro día que regresaba a mi casa por la noche, alcancé a tomar un Metro antes del último de la noche. Éste iba un poco más lleno. Hacia la parada Ermita ya estaba bastante lleno, tanto que habían personas paradas. Vi una pareja que estaba contra la puerta: él estaba arrinconado por su pareja que llevaba una minifalda y andaba bastante arreglada. Su juego era muy cercano y amoroso. De repente veo un hombre de menos de treinta años, con los ojos perdidos pero bien plantado detrás de la chica, a muy pocos centímetros de ella, como esperando el menor movimiento para que el cuerpo de la chica involuntariamente se pegue contra el

suyo. Su posición fue tan evidente que todos en el vagón nos percatamos. Yo pensé que el novio lo iba a golpear, pero se limitó a arrinconar a la chica contra la puerta quedando él cerca del acosador. Para este momento ya había preparado mi cámara y solo pude captar un momento.

El amigo del acosador le empuja desde lejos con el pie y le dice “ya vente güey” el otro se ríe y se da media vuelta, luego busca desorientado un asiento, que por mala fortuna era frente al mío. Se sentó y seguía viendo a la chica con ojos desorbitados. Golpeé fuerte el piso entre sus piernas y le grité: ¡basta!. Le dije que dejara de ver a la chica y le hice un gesto con las manos de que parara. Me quedé viéndolo. Él no dijo nada, se rió y siguió observando a la chica. Yo me le quedé mirando, las personas en el vagón veían nuestra interacción, pero nadie dijo nada. Yo seguía viéndolo con ojos inquisidores, el no sabía dónde esconderse. Me regresaba a ver, se reía, volteaba a ver a la chica, se quedaba allí un rato, me regresaba a ver. Mi estación era la siguiente. Le grité que dejara de acosar, me levanté, fui hacia la puerta, me bajé, me cercioré de que no se baje tras de mí. Voy a paso rápido hasta mi casa.

En los dos casos sentí miedo, y también me arrepentí de no haberlos puesto en evidencia pública, de no haber podido gritar fuerte y claro señalando a los acosadores que tenía a mi lado. Sé ahora, con más confianza que si me vuelve a suceder lo haré. Me molestan mucho estas situaciones y siento que así como ellos no me tienen ningún respeto, yo tampoco se los debo, así que ponerlos en evidencia frente a resto de pasajeros es una opción posible. Además de identificarlos puede incentivar a otras personas, tanto hombres como mujeres, a no quedarse calladas.

Para concluir esta parte de historias haré un collage de fragmentos con las frases más significativas de cada testimonio, reunidas por temas, que responden a algunos de los conceptos que se han desarrollado a lo largo de la investigación. También incorporo reflexiones y observaciones personales a manera de cuaderno de campo.

.....**MIRADAS**.....:Cuando entro al vagón, luego luego, miro a mi alrededor y rápidamente identifico los cuerpos que comparten el espacio. Te veo, bajas la mirada. Miro en una dirección y tus ojos me siguen para ver lo que veo. Con la cola del ojo alcanzo a leer los titulares del periódico del pasajero junto a mí, si está escribiendo un mensaje de texto en su celular también lo leo. La chava que acaba de entrar está bien buena, la veo. El chavo que acaba de entrar no tiene un brazo y habla de manera extraña, todos/as le vemos. Estoy aburrída, miro los anuncios, cheko el mapa de estaciones, si hay afuera miro el afuera por la puerta o por la ventana. Miradas que se esquivan, miradas desatendidas, miradas focalizadas, miradas que divagan de aquí allá buscando donde posarse...Traigo un libro en la bolsa, lo leo. Tengo el celular en la mano, mando un mensaje o juego Candy Crush. Me pongo los audífonos y solo veo como su boca se mueve. Estoy cansada, me duermo, inclino mi cabeza hacia la ventana y la voy limpiando con mi cabello.....**REPLIEGUE**.....:Aguanto la respiración, mi estomago se contrae, doy el primer paso, entro de a poco y dejo que el aire salga por mi boca, no aspiro por la nariz, no vaya a ser que el olor de la axila del de ala-do me llegue. Me escurro entre un mar de panzas, brazos, piernas. Ahí me quedo quieta, sacando la cabeza como si estuviese en una alberca donde no alcanzo a pararme. Casi me quedo sin respiración, estoy resbalosa y la humedad me rodea. No hay ventilación, estoy a metros bajo tierra. La cartera siempre la llevo frente a mí, pero cuando se puede la pongo en el piso, entre las piernas, para descansar un poco del peso. Cuando hay algo más de espacio busco reclinarme en las paredes. No toco nunca los pasamanos. Si acaso hay la oportunidad busco un lugar libre para sentarme, prefieren los extremos de los asientos. Evito tomar el Metro cuando hay mucha gente, pero a veces es inevitable. No lo suelto a mi hijo, lo agarro bien fuerte

para que no se me caiga ni me lo arrebaten. Si se quedan mirándolo, lo escondo. Como un perchero voy cargando todas las bolsas y al bebé. Me toma mucho tiempo viajar en Metro porque mi cuerpo no puede andar a la misma velocidad, ya tengo edad, uso muletas, no puedo subirme al vagón. Ruego por que las escaleras eléctricas funcionen:::.....**HOMBRA-MUJERO**:::.....Dónde kabe la kuerpa marginal? Donde va mi kuerpa no-hombre, no-mujer aki en el silencio, en la rutina? La división de los andenes y el metro en vagones exclusivos para mujeres y niños, es una segregación de los cuerpos que nos polariza y no refuerza un discurso de derechos. Es una delimitación del espacio físico en razón de las relaciones discriminatorias y violentas de género. Esta separación genera espacios de complicidad de género tanto en uno como en el otro, reforzando así las distancias, las diferencias, la necesidad de estar separados. En el Metro cohabitan personas disimiles, con lenguajes distintos, códigos incomprensibles entre ellos por la distanxia y las jerarquías marcadas por el poder de unos sobre otras:::.....**KUERPATERRITORIA**:::.....Cuando voy acompañada construyo con mi acompañante un muro que se compone de conversaciones, miradas y claro, nuestros cuerpos en movimiento. Si es mi parejo me cubre, su cuerpo me protege de posibles intrusos. Si voy sola, salgo con ropa y accesorios que no sean provocativos, porque en el Metro siempre me expongo a que me toquen o se lleven lo que me pertenece. Con el cuerpo atravieso el espacio, le doy vida a la ciudad, yo acompaño y soy mi cuerpo, con él y sin él soy, en este mundo que me tocó vivir. Entre sus kuerpas i mis kuerpas tanta i tanta distanxia. Yo construyo el espacio, porque le doy vida, mi cuerpo le significa al espacio, le da sentido y eso es inevitable. El espacio me habla, se inyecta en mí a través del tiempo a cada paso que doy, me significa y me da sentido, pero esto es evitable, yo decido:::.....**ALTERCIUDAD ALTER**:::.....Yo quisiera poder ayudar a lxs que no tienen, pagarles el pasaje, que tengan los beneficios que tengo con la tarjeta para la tercera edad. No estoy de acuerdo con que persigan a lxs vendedores ambulantes. Me gusta conversar con las mujeres en el Metro, vamos conversando de nuestros trabajos, de nuestros patrones, hablo con mujeres, porque con los hombres nunca se sabe qué intenciones pueden tener. Kuando hemos decidido no pertenecerle a esta disciplina de lxs kuerpxs, tu tan

cerca y tan lejos. Yo decido vestirme como quiero, porque no quiero privarme de la comodidad de un vestido. A mi me divierten los payasos que se suben al Metro. Viajo con mi perrito que me acompaña en mi soledad hecha de muertos. Yo tuve un gran amor, no puedo decir que mi vida con él haya sido mala. Un señor los apartó para que no haya pelea de cuerpos. Has todo lo contrario de lo que tu miedo te diga. La calle como lugar para pensar en femenino y lo femenino entendido como “la indeterminación sexual, la reversibilidad de los sexos, el travestismo” (Delgado, 2007: 253):.....**TÁCTICA Y ESTRATEGIA:**.....En las noches no salgo sola, en el día trato de no salir, tengo miedo. El Metro por las noches está lleno de hombres. Hay fantasmas, cuerpos basura. Mejor callo, no digo nada, tengo miedo de que nadie me apoye, de que nadie me ayude. No sé que hacer. Tengo miedo de salir. Casi nunca uso el Metro. Uso mi capucha, busco una apariencia ambigua, quiero parecer un hombre porque así me siento más segura:.....**VIOLENXXIAS:**.....La violencia estatal es desatada en las kuerpos para evidenciar el desastre, i es tanto ke no se ve, ni palpa, ni wele. Es tanta la violencia sobre las kuerpos ke no somos, ke anunciamos sustancialmente la revuelta. No tengo otra opción que salir a la ciudad. Tengo que cuidarme todo el tiempo y en todos lados. Resignación ante un espacio hostil. Hemos aprendido a llevar nuestras cuerpos desde la raíz marcadas por nuestras condiciones histórico sociales, según el concepto de Bourdieu del “orden de las disposiciones”. Las miradas lascivas, el manoseo, el acoso verbal son otro tipo de interacción que se vive cotidianamente en este espacio y somos las mujeres las principales víctimas de este comportamiento que violenta nuestro espacio como habitantes de la ciudad y nuestro territorio, el cuerpo, el espacio íntimo. Lo que aún sorprende es que exista un pacto social ante estos comportamientos que no es precisamente la solidaridad y la denuncia sino el silencio y la complicidad que, a decir de los testimonios se da por miedo a una reacción más fuerte, o a la soledad, la falta de empatía que existe hacia quienes lo ponen en evidencia y el poco respaldo de autoridades competentes. Las miradas de indiferencia se convierten en actitudes cómplices, todavía no existe la voluntad expresa de que el pacto social sea la

denuncia, el poner en evidencia a quién agrede y violenta. Todavía el pacto es el miedo, la no intervención en los asuntos que se alejan de mi perímetro. ¿Serán acaso actitudes y pactos de comportamiento individualistas a las que nos somete la gran metrópoli? Persiste el miedo de una sociedad patriarcal por proteger todavía a quién violenta y que por ese abuso de fuerza cree detentar el poder. Es evidente que se trata de un problema de educación, de valores, a esas conclusiones llegamos siempre y son las más complejas, pero al mismo tiempo las más simples, como si la educación fuese algo etéreo y único. Pues precisamente es la educación hegemónica dentro de un sistema patriarcal y capitalista que durante siglos ha prevalecido y ha sido la que ha mantenido y nos ha llevado a hacer acuerdos sociales implícitos para permitir comportamientos o para actuar de uno u otra manera ante el/la otro/a. Ahora el reto está en identificar qué tipo de educación (en contenido y forma) es la que conviene, de acuerdo a cada contexto, que permita una relación con la ciudad (el mundo) y sus habitantes más equitativa y de respeto hacia los cuerpos y la soberanía de sus habitantes. Si tu respuesta es la educación entonces tu función

es decir qué tipo de evolución
porque para la transformación
hace falta tu acción
dime tú ¿cuál es esa revolución?
que si no hay acción y
reacción
a este tiempo de
rebelión
no encontraremos rumbo en
este mundo en destrucción
tu obligación es compartir la información
que sale de tu corazón
sembrando intuición desde la
reflexión

4.2. Libro De Artista: Historias de Ruta de mujeres en el Metro México D.F.

Éste es el último libro dentro de la serie de fotolibros que se pensó para esta investigación. Es un libro que reúne fragmentos de algunas de las historias de ruta expuestas, así como las fotografías de las mujeres que dieron su testimonios. Estas fotografías fueron trabajadas de tal manera que la identidad de la mayoría de las mujeres no queda clara, se recurrió nuevamente al efecto caleidoscópico que se mantiene en sintonía con el concepto que se utiliza en otros libros dentro de la misma colección. Este efecto tiene relación con la experiencia dentro del Metro y sus estaciones, donde los cuerpos se multiplican exponencialmente: tenemos a unos/as cerca y a otros/as lejos, les vemos claramente los rostros a unos/as y otro/as no. Esta pieza es un tanto más conceptual y su forma busca replicar el caleidoscopio y la fuga de sus imágenes que están impresas en PVC muy delgado para darle transparencia, pero para que a través de ellos también se generen sombras. Esta forma geométrica y poliédrica del libro hace ver muchas caras, muchos ángulos y contrasta con cierta limpieza alrededor de los textos y materiales usados, con el objetivo de que estos queden presentados de manera clara y directa, sin que se pierdan o confundan con otras características del libro.

La primera versión de este libro se expuso en conjunto con otros libros de artista en una exposición que se realizó del 7 al 26 de mayo de 2015 a la que se llamó Dobles Lecturas y que se presentó en la Universidad de Tecámac (Estado de México). Se tiene prevista una exposición en la Academia de San Carlos para inicios del 2016, para lo cual también se realizó un catálogo donde se expone el detalle de cada obra.

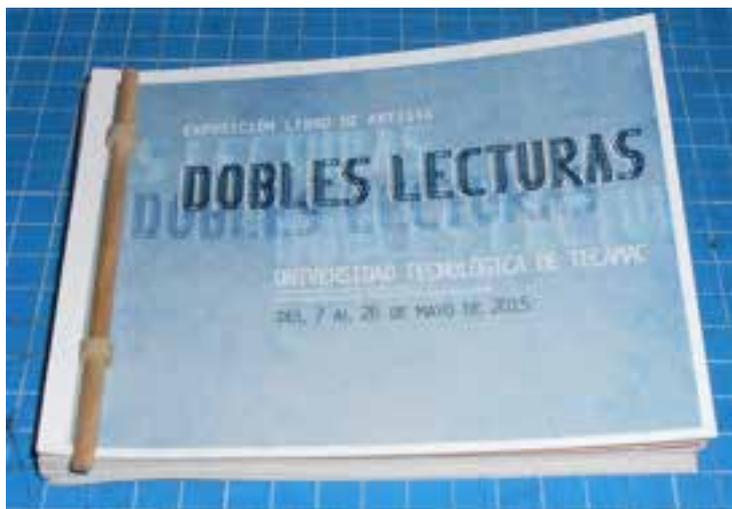


Fig. 76: Catálogo de la exposición Dobles Lecturas
Universidad Tecnológica de Tecámac // México, 2015.

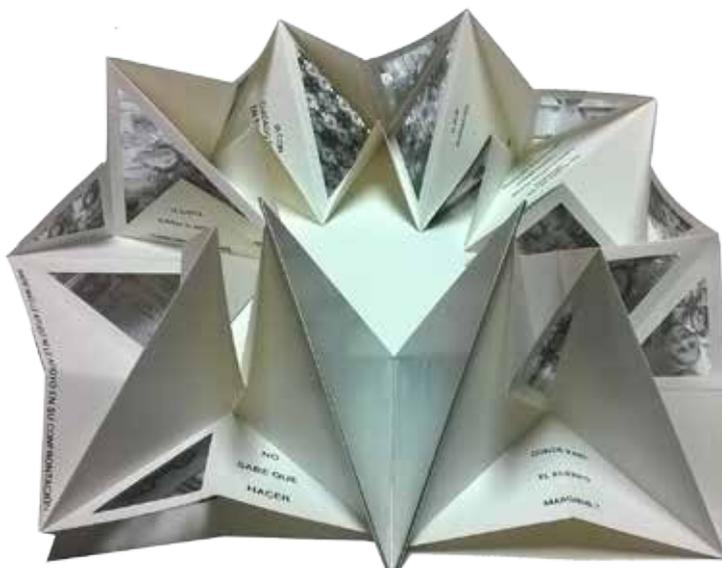


Fig. 77 y 78: Historias de Ruta // Pieza única //
Amalia Ospina Palacios // México, 2015

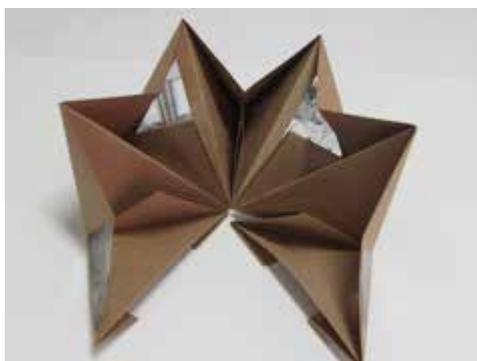
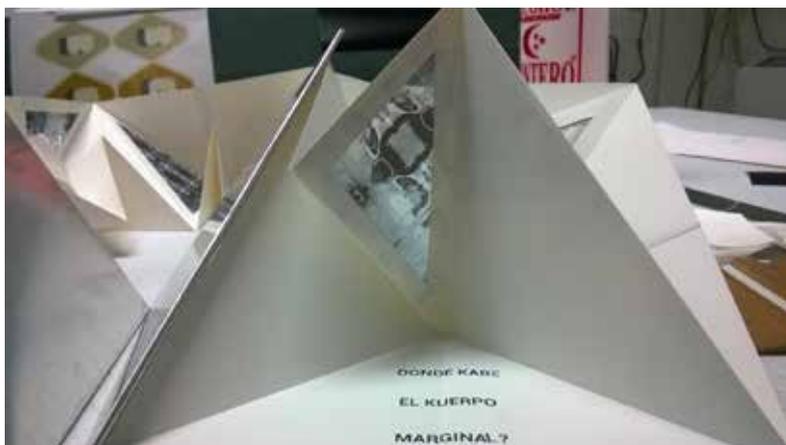


Fig. 79 y 80: Historias de Ruta // Cinco ejemplares versión pequeña en papel kraft // Amalia Ospina Palacios// México D. F. 2015

Tamaño
23x16cm

Número de páginas
9 paginas

Tipo de papel
poly pop / kraft

Tipo de impresión
Corte sobre vinil (texto)
Fotografía sobre PVC delgado.



Tipo de encuadernación
Encuadernación plegada a mano triangular

Partes del libro
Portadas con vinil metálico / cartón negro

Numero de edición:
pieza única/
5 ejemplares pequeños con kraft

Lugar de impresión
MéxicoD.F.



CONCLU --- ≥ YENDO



5. RE-LECTURA

Leer estas historias me traslada a momentos que están cargados de sensaciones. ¿Cómo escribir sin sentir? ¿cómo contar la vida sin estremecernos de cuerpo entero? La palabra recordar viene del latín *recordis*, *re* (de nuevo) y *cordis* (corazón) que significa regresar por el corazón. Preguntar sobre una emoción, sobre una situación vivida es regresar por aquello que sintió nuestro corazón, por la pulsada que le dio para que la sangre corriera por todo el cuerpo, el ritmo. Pero este ejercicio de recordar nos permite también ver y sentir desde otra pulsación, desde un contexto distinto al original, lo que le otorga al recuerdo una distancia, y empieza a convertirse en ficción. La secuencia de acontecimientos es fragmentaria, la coherencia de algunos movimientos puede no ser tan clara, pero el sentimiento es una pulsada que llega sin avisar y perdura de maneras innumerales.

Hablar con mujeres de su habitar la ciudad es hablar de su vida cotidiana, pero también es hablar de sus estrategias para relacionarse con el mundo, de cómo sus cuerpos son y están en diferentes espacios, ante lo que reaccionan, cómo sienten y perciben, para adentrarnos en una visión del mundo y su posicionamiento ante él.

Las narrativas que los cuerpos ponen en marcha en el espacio son múltiples y cambiantes, con todo, se encuentran unidas por una trama del desplazamiento de la ciudad. Trama que no solo atestigua y anticipa las actividades urbanas realizadas o a realizar, sino que por derecho propio es una actividad compleja y elaborada que construye sentido de lo urbano (Soto y Aguilar, 2013: 108).

El Metro y el viaje en él, constituye una de las experiencias urbanas más significativas de los habitantes de la capital de México. Meterse al Metro es dejar atrás la imagen del afuera, de los referentes de la urbe como imaginario. Es ingresar a las entrañas de un monstruo, a sus venas. Es entrar a lo íntimo, a lo introspectivo. El escenario es interior, su arquitectura toma la forma del desplazamiento. Quien viaja en Metro es, como dice Aguilar: “público, actor y escenario”. Las historias de quienes cohabitamos el vagón se entrecruzan de

formas insondables, somos actores en tanto que performamos una cara del “Yo” en público, somos estudiantes, madres, hijas, hijos, novios, novias, ambulantes, chakas, cholos, godines, hippies, etc. Somos escenario porque somos cuerpo. El metro nos ubica a todos por igual en el subsuelo, compartimos el movimiento, el trayecto y el lugar, soledades y pobreza.

El metro une puntos algébricos, lugares y seres (...) El metro es un río que nunca se agota. No obstante, aunque no nos bañemos nunca dos veces en el mismo río, tomamos siempre el mismo metro; está dando vueltas, va y viene. Es una circulación sanguínea, un latido del corazón, un símbolo de vida al que se agarran aquellos que todavía tienen la fuerza de vender un periódico, de tocar una pieza de música, de tararear una canción o de proclamar su miseria (Auge, 2010).

La interacción entre los personajes que habitamos el Metro está signado y mediado por el cuerpo, un agente que le da sentido y es el medio de inteligibilidad, de interpretación entre los/as actores. Los seres humanos intercambiamos signos, símbolos que adquieren un significado en un contexto específico. En el metro se reúnen extraños que están leyéndose mutuamente de manera consciente e inconsciente, de manera permanente e indistinta con la finalidad de ubicar al propio cuerpo dentro de esa configuración azarosa de cuerpos en relación fugaz e inestable, inaprensible. Convivimos diariamente con extraños con los cuales no sabemos cómo relacionarnos más allá de los códigos de interrelación con extraños aprendidos desde la infancia. Somos incapaces de nombrar todas las normas, los pactos sociales que rigen nuestra vida cotidiana en lugares públicos y con extraños, pero las practicamos diariamente. Es un conocimiento puesto en actos más que en signos y palabras.

5.1. Tácticas y estrategias

¿Qué es lo que hace que el viaje en esta ciudad sea tan doloroso, tan pesado? pregunta García Canclini a sus grupos focales de viajeros en la ciudad de México. Se esbozan algunas ideas, como la rápida expansión demográfica y espacial; el tráfico intenso; la inseguridad y el desorden; caos vehicular, contaminación, vendedores ambulantes, etc. Y hace un interesante contraste señalando los

testimonios de la clase media, que tiene una percepción menor de la violencia y una tendencia a idealizar el espacio urbano (García Canclini, 2013: 139, 147). Pero uno de los aportes más importantes que hace en su libro *La Ciudad de los Viajeros (2013)*, es plantearnos la diferencia entre tácticas y estrategias a la hora de transitar la ciudad. Nos expone testimonios de taxistas, por ejemplo, que antes que evitar realizar malas acciones a la hora de conducir por la vía pública, buscan las formas más fáciles de salir de ellas impunemente. Llama a esto tácticas y dice lo siguiente:

quizás más que de estrategias se trata de tácticas, porque estos diálogos sugieren no tanto la búsqueda de soluciones para que todos viajen mejor, sino la invención constante de pequeños arreglos personales y transacciones solo pendientes del sentido inmediato. Una estrategia implicaría situar la propia conducta en la búsqueda de mayor racionalidad en la vida urbana, que hiciera posible una mejor gestión de las dificultades semejantes. Las tácticas, en cambio, como anota Michel de Certeau, son operaciones multiformes y fragmentarias que no buscan producir cambios estructurales (García Canclini, 2013: 154).

El imaginario de la gente y la forma de habitar la ciudad se concentra en una serie de tácticas a corto plazo que nos permiten sobrevivirla. Por lo general las soluciones siempre van enfocadas hacia la educación, la moral y la responsabilidad individual, cuando poco se sabe de las soluciones prácticas que se ofrecen desde la institucionalidad o desde organizaciones alternativas. Ponerse a pensar en soluciones viables es un rompecabezas interminable y completamente fragmentado e inconmensurable,

tal vez el carácter demasiado vasto y complejo de lo que sucede en la gran ciudad estimula tales astucias. Importa menos saber cómo funciona efectivamente la sociedad que imaginar algún tipo de coherencia que ayude a vivir en ella (García Canclini, 2013: 155-156).

La ciudad sigue siendo un enigma, su comprensión y aprehensión es posible únicamente a través del fragmento. Para vivir en la ciudad creamos historias, mitos, interpretamos y suponemos

desde los conocimientos que tenemos y desde lo que ignoramos. Nuestro habitar por la ciudad es cuasi ficcional, caminamos sobre una cuerda floja entre nuestro imaginario y la realidad que vamos construyendo y fijando a cada paso que damos. Es por eso que al reconstruir estas historias de ruta desde la ficción, no busco configurar un discurso científico, pues los datos sobre la problemática concreta ya están establecidos, y ya se han hecho estudios desde lo cuantitativo que lo demuestran; estas historias son un vistazo a esa multitud de cosas que vamos cargando cuando habitamos una ciudad. Somos como bolsas mágicas llenas de palabras y sentimientos que van dando forma a ese saber desde las cifras. Es sólo un recordatorio de que esto sigue sucediendo y se expresa de maneras diversas y sutiles. Es revisar un modelo estructural de opresiones sistemáticas, de un modelo que al verse amenazado se acomoda y absorbe para volver a expulsar. Es por ello que *re-visando* estas vivencias y prácticas vamos generando tácticas y estrategias que, por un lado nos permitan entender como funciona un fragmento de la sociedad y al mismo tiempo inventar tácticas para enfrentarnos a ello desde la cotidianidad individual pero también desde lo colectivo.

Una de las propuestas más significativas tanto a nivel teórico como práctico es la de reconocer la capacidad creativa ante una sociedad y un sistema impuesto que nos encierra en una lógica de comportamientos de los cuales nos sentimos parte y que difícilmente podemos esbozar alguna salida. Pensar a la urbe como un espacio de invención, de posibilidades de acción fuera del ojo que todo lo observa y vigila, abre el margen de posibilidades. La configuración de ciudades y la organización humana en ciudades es anterior a la construcción de lo político sobre ellas, “la ciudad vive abandonada a fuerzas ciegas e irracionales, que pueden mucho más que el destino y el poder político” (Delgado, 1999: 191). El espacio público como un devenir constante nos permite pensar en acciones, en comportamientos y relaciones nuevas:

El espacio público ha devenido, es cierto, el marco de la peores desolaciones, de la desesperación, de la angustia y de la soledad. Todas las fuentes de ansiedad para el ser humano de nuestros días parecen haber encontrado en las calles su escenario predilecto: la disolución de las certezas,

la inseguridad física y moral, el estallido de la experiencia, la impotencia ante las tendencias contradictorias pero simultáneas hacia la heterogeneización, el vaciamiento, la dimisión de toda ética...es en la calle donde se produce en todo momento- a pesar de las excepciones que procuran de vez en cuando la policía y los fanáticos- la integración de las incompatibilidades, donde se pueden llevar a cabo los más eficaces ejercicios de reflexión sobre la propia identidad, donde cobra sentido el compromiso político como consciencia de las posibilidades de la acción donde la movilización social permite conocer la potencia de las corrientes de simpatía y solidaridad entre extraños (Delgado, 1999: 208).

Esta reflexión abre la posibilidad de repensar el espacio público como posibilidad de creación y transformación. Lo que a su vez nos deja una responsabilidad como habitantes de la ciudad de buscar inventar esos espacios, de resignificar los lugares y nuestras prácticas.

¿Y qué hacer con toda esta información, con todo lo que aquí se expone y reflexiona? Como explico en la introducción, mi primera formación universitaria viene de las ciencias sociales, es desde allí desde donde hablo y siento, desde mi interés permanente por la sociedad, los seres humanos y sus complejos comportamientos en colectivo e individuales; esa búsqueda incansable por hacer lecturas de lo que me rodea. Hace años y por herencia familiar encontré en la fotografía una vía de expresión y reflexión sobre mi entorno que cuando los fusiono con la elaboración de libros se vuelve aún más lúdica y apasionante, ya que puedo generar ideas reflexivas sobre mi entorno y al mismo tiempo plantear un discurso teórico y visual que me abre paso a nuevas propuestas de acción y transformación personal y colectiva.

En el primer capítulo se evidenciaron algunos vacíos en cuanto al estudio de fotolibros en la región latinoamericana, pero al mismo tiempo se recalca en la importancia que ese estudio tiene en la construcción de imaginarios y de discursos teóricos y visuales. También se entiende al fotolibro como una propuesta estética muy rica y con infinitas posibilidades de innovación y creatividad, herramienta y obra a la vez que posibilita la cristalización de ideas

y discursos diversos. De la mano del fotolibro se ha plantado la idea del mapeo, como técnica, herramienta y fin de un proceso de investigación que puede ser tanto de las artes visuales como de otras corrientes de pensamiento y práctica. El mapeo puede combinarse con la fotografía y resultar en un mapa de series fotográficas agrupadas por temáticas que dan como resultado la elaboración de un libro, a lo que he denominado también como fotomapas, que son pequeñas publicaciones impresas, de series o de fotografías que me ayudan a elaborar una narrativa o que me permiten hablar de un tema en particular dotándome de perspectiva, porque traslada, en este caso, cuestionamientos de la vida cotidiana a un objeto que se puede asir en las manos, nos ubica en el territorio y nos habla de cuerpos. Para este apartado realicé un fotomapa que recoge ciertas imágenes y testimonios que me permitieron hablar de la diferencia de experiencias entre hombres y mujeres a la hora de utilizar el Sistema de Transporte Colectivo Metro en la ciudad de México, lo que da pie para los siguientes fotolibros y fotomapas.

En el segundo capítulo hice un repaso por la situación actual de la ciudad de México y el Sistema de Transporte Colectivo Metro en torno al tema de políticas públicas y legislación para erradicar la violencia hacia las mujeres en el espacio público. Reflexionar acerca de cuáles han sido esas políticas y legislaciones y desde una lectura crítica, apoyada en el interaccionismo simbólico, plantear aciertos y evidenciar falencias que a la par permiten plantear nuevas posibilidades de acción y debate. Aún después de nueve años de implementada la segregación de vagones para mujeres y hombres en el Metro, es evidente que no se ha realizado seguimiento ni campañas que busquen atacar el problema de fondo, lo que a la final da cuenta que solo se quiso implementar una política de contingencia pero no buscar estrategias que planteen cuestionamientos serios a las estructuras que generan estas desigualdades y violencias sociales. Aquí desarrollo cuatro fotolibros, el primero *librometrolibro* que expone datos concretos de violencia hacia las mujeres en el espacio público, en el que se acompaña con fotografías documentales de los/as usuarios del Metro, sobre todo de mujeres. El libro *Madre en el Metro* se reúnen testimonios de madres que utilizan el Metro, se evidencian sus necesidades y temores al usar este medio de transporte. El libro *metrolineas* habla, a través de un ensayo fotográfico, sobre

el espacio y la estructura física de las estaciones y los vagones; se reflexiona sobre el espacio y cómo éste nos construye a cada momento, pero que al mismo tiempo estamos construyéndolo y transformándolo mientras lo habitamos. Esto permite una reflexión sobre la ciudad y su planeación urbana, que también está marcada por un modelo que considera las necesidades de los hombres antes que la de las mujeres y niños/as y que además genera sentimientos de inseguridad y exclusión. Finalmente el fotomapa *¿y tú qué?* Con imágenes de reflejos en ventanas y puertas del Metro, busca *reflex-ionar* sobre la interacción que hay entre pasajeros/as del metro y en cómo este espacio se convierte en espejo de nosotros mismos y de una realidad compleja en la que estamos inmersos.

En el último capítulo expongo micro relatos de mujeres en el Sistema de Transporte Colectivo Metro, a las que pude entrevistar y de las cuales saqué los testimonios para crear el último fotolibro. Esta última pieza es la más abstracta de todas las que realicé, en su forma y contenido es menos literal y deja más espacios a la interpretación y lectura, llevándolo así a la orilla de los libros de artista. Los primeros libros fueron más explícitos en su mensaje textual y visual, mientras que este último fue el resultado de experimentaciones con materiales, formas y juegos visuales con las imágenes, lo que me llevó a elaborar un libro un tanto más poético con testimonios seleccionados y representativos de aquello que me contaron las mujeres.

Encontrar un asidero real, concreto y a la vez abstracto de mis ideas, ha sido uno de los grandes descubrimientos de la fusión de la carrera de comunicación social con el mundo de las artes visuales. Esto me ha permitido reflexionar sobre el proceso de conocimiento en el que creo indispensable este paso de lo abstracto a lo concreto y de vuelta a lo abstracto o viceversa: de lo concreto a lo abstracto y de vuelta a lo concreto. Pues el ciclo de conocimiento-aprendizaje sigue, según mi experiencia, este camino: (a) experimentación de un fenómeno; (b) acercamiento a ese fenómeno desde la racionalidad: investigación teórica; (c) experimentación concreta de la teoría a través de diferentes técnicas (aquí el arte juega un papel fundamental ya que es a través del arte donde se puede experimentar sin límites) y es parte fundamental porque nos permite aterrizar ideas de maneras

diversas; (d) combinación y organización sistemática de saberes (teórico-práctico/experimental) en un nuevo entendimiento del fenómeno desde lo formal (una tesis, un ensayo escrito, por ejemplo); (e) elaboración de un objeto o acción que condense esa combinación de saberes descubiertos, es decir, un nuevo proceso de abstracción; (f) finalmente la devolución de estos descubrimientos a la sociedad, donde el ciclo se cierra (...) pero se vuelve a abrir. Este proceso no necesariamente sigue este orden, ya que varias de las etapas se pueden intercalar y mezclar.

Es por ello que este proceso no termina en la tesis de grado de la Facultad de Artes y Diseño, esto forma parte de un proceso que continuará con acciones que buscarán devolver aquella información al lugar de donde ha salido con el modesto objetivo de sembrar dudas y preguntas, siendo su más alta aspiración la transformación social. Es por ello que he decidido conectarme con organizaciones sociales³⁵ que estén actuando sobre esta problemática, así como planificar una exposición fotográfica en el Metro, buscando el apoyo de la institución para buscar estrategias que permitan dar seguimiento a las políticas implementadas para erradicar la violencia contra las mujeres en el transporte público. También se ha pensado en la publicación de información seleccionada de esta investigación para que esté al alcance de más personas y no solo de aquellos que por milagro lleguen a encontrarse con mi tesis en la biblioteca de la Facultad.

También acciones performativas y de distribución de material fotográfico y escrito³⁶ sobre este tema de manera esporádica pero masiva en estaciones y vagones del Metro será algo que seguiré haciendo en la medida de mis posibilidades³⁷, pues el compromiso está vivo y vigente.

35 Ver Anexo 2

36 Ver Anexo 2

37 Ver anexo 1







ANEXOS

Anexo I

Blog

Para acompañar los Fotolibros y Fotomapas desde una plataforma virtual, abrí un Blog que complementa a los libros físicos y a la investigación en general. En este espacio se complementó la información teórica con imágenes, audios, videos, registros de performance, etc. Está pensado además como un medio donde se puede generar vínculos con el público al que se busca llegar y generar canales alternativos de retroalimentación y comunicación.



Fig. 81: amalia2487.wix.com/metro-df

Anexo II

Vínculos con organizaciones

Como parte del proceso de búsqueda bibliográfica y de información en internet para esta investigación, encontré (un tanto tarde) una plataforma de internet internacional que concentra su trabajo en recopilar historias de acoso sexual en el transporte público y de dar información útil para enfrentar estos episodios. ¡Atrévete Ya! Hollaback es una organización que funciona en varios países del mundo, como Argentina, Bélgica, Canadá, Brasil, Colombia, Corea, Nueva Zelanda y México, entre otros. Por el momento, en México solo funcionan en Querétaro. Me he puesto en contacto con esta organización para apoyar con cierto material de difusión la iniciativa en la ciudad de México y como una posibilidad futura de expandir la presente investigación hacia otros campos y niveles de acción.



Fig. 82: Plataforma virtual que recoge historias de mujeres que han sufrido acoso sexual en el transporte público en diferentes ciudades del mundo.

<http://qro.ihollaback.org/cuenta-conmigo/#>

Para ello, tengo la propuesta de hacer tarjetas de difusión masiva con la información que dan en esta plataforma para actuar en momentos de acoso en el transporte público. También realizar stickers con esta información y con mis fotografías, exponiendo cifras y planteando preguntas que cuestionen nuestro accionar diario en la ciudad. Ante la poca efectividad y la casi nula acción por parte de las instituciones competentes en la capital de México, ésta es una propuesta que surge desde mi lugar y mis preocupaciones como habitante de la ciudad.

Tarjetas



Fig. 83: Iniciativa personal: tarjetas de repartición masiva a pasajeros de diferentes medios de transporte en la ciudad de México como estrategia para frenar la situación de acoso en este espacio público.

Amalia Ospina Palacios

México D. F. 2015

Stickers

Esta propuesta esta hecha para repartirse masivamente en estaciones de Metro en la ciudad. Cada Foto-sticker plantea una pregunta generadora e interpela sobretodo a los hombres a reflexionar sobre su posición como habitante y viajero de la ciudad.



Fig. 84: Iniciativa personal: stickers de repartición masiva a pasajeros de diferentes medios de transporte en la ciudad de México como estrategia de frenar la situación de acoso en este espacio público.

Además de este material inédito, la intención es poder publicar en calidad y formato de reproducción masiva los fotomapas: *Fotomapa Ellas, Ellos, Ellas y Ellos, mapa de experiencia en el metro Mx. D.F.* ; *Fotomapa ¿y tú qué?: Interaccionismo simbólico dentro del metro de México D.F.*; *Fotomapa Viaje diferenciado: ¿qué viven las mujeres madres en el metro?* Todo esto con el objetivo de acercar a los/as usuarios/as del Metro ante ciertas reflexiones y preguntas que se han desarrollado a lo largo de esta investigación. Además se ha pensado en proponer a nivel institucional pero también de manera personal, otras estrategias de sensibilización a través del teatro imagen, teatro invisible e instalaciones que interpelen a los/pasajeros/as sobre la problemática de género en los espacios públicos.

ANEXO III

ESTACIONES DE MAYOR AFLUENCIA PROMEDIO EN DÍA LABORABLE DURANTE 2013

ENERO - MARZO			ABRIL - JUNIO		
LÍNEAS	ESTACIÓN	AFLUENCIA	LÍNEAS	ESTACIÓN	AFLUENCIA
2	Cuatro Caminos	138,362	2	Cuatro Caminos	139,048
3	Indios Verdes	136,171	3	Indios verdes	137,503
9	Pantitlán	125,775	9	Pantitlán	

AFLUENCIA DE ESTACIÓN POR LÍNEA ABRIL - JUNIO 2013

LÍNEA 1		LÍNEA 2		LÍNEA 3	
Pantitlán	4,511,551	Cuatro Caminos	11,710,245	Indios Verdes	11,475,353

LÍNEA 9
Pantitlán 9,746,371

ANEXO IV



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO
FACULTAD DE ARTES Y DISEÑO
POSGRADO EN ARTES Y DISEÑO
SECRETARÍA ACADÉMICA

Oficina FAD/PAD/SA/457/2014

Acuerdo Técnico fotográficos al interior del Sistema de Transporte Colectivo Metro

Lic. Gabriela K. Loya Minoero
Gerente de Atención al Usuario
Sistema de Transporte Colectivo Metro
Presente.

Cuenta UNAM/614352310

Por esta conducto me permito presentar a la LIC. OSPINA PALACIOS AMALIA, nacional de Ecuador, quien cursa en nuestro Posgrado la Maestría en Diseño y Comunicación Visual con campo disciplinario en Diseño de la Comunicación Visual y Entorno.

La mencionada alumna solicita el permiso no exclusivo e irrevocable para realizar registro fotográfico del metro y su afluencia en distintos días y horas: "A" y "B" los días martes 14 y 21 de octubre de 8:00am a 11:00am y de 17:30am a 19:00pm; días "C" y "D" el día 28 de octubre de 8:00am a 11:00am y de 17:30pm a 19:00pm. Las fotografías serán tomadas dentro de vagón del metro como feria, en las andenes de espera. Las fotografías se realizarán con una cámara compacta Sony Ixos 7 serie Alta y una grabadora de audio Zoom H1 mini. Las fotografías que se tomarán sus documentos en formato digital. El objetivo es generar un aporte a la educación y en seguimiento a sus medidas que buscan erradicar la violencia de género en el espacio del Metro. Con este material se realizará algunos estudios artísticos y técnicos de tipo en una serie de talleres y libros de artista que serán parte del trabajo final de la investigadora cuyo título es "Metro de la Ciudad de México, DF: historias de vida en libros de artista".

Se establece el compromiso de entregar al SICEI un ejemplar de su trabajo final, para su incorporación a dicho servicio y poder compartir los resultados de dicha investigación con la institución del Metro así como con sus usuarios en un eventual espacio de fotografías que de salir proyectado se dispongan.

Si otro particular por el momento, agradezco de antemano al apoyo que otorga a la Lic. Ospina, al cual nuevamente le felicito de su labor docente.

RECIBIDO
FECHA: 21/10/14 15:56
CÓDIGO: 362361 Agled

Atentamente
"POR MI RAZA HABERÁ EL ESPÍRITU"
Cédula Histórica de la Ciudad de México a 17 de septiembre de 2014
FACULTAD DE
ARTES Y DISEÑO
Mtra. María Eugenia Gamino Cruz
MTRA. MARÍA EUGENIA GAMINO CRUZ
SECRETARÍA ACADÉMICA DEL POSGRADO EN ARTES Y DISEÑO



Avda. Aduana s/n, Ciudad de México, Cód. Postal 06702, México, D.F. Tel: 5623 41 00 ext. 2411 y 22 27 16
e-mail: secretaria@posgrado.unam.mx

MREG/tem

*Pi loy
Gutiérrez
57090744*

LA CÁSCARA
DE LA HISTORIA

La normalización del acoso sexual en el DF

Político por la UNAM, maestría de El Colmex, Ensayista, colaborador en el libro Poder y elecciones en México de Octavio Rodríguez Araujo. Twitter: @GibránRH

Por Gibrán Ramírez Reyes*

La Ciudad de México, megapoblada y de vida frenética, acoge como normales comportamientos que deberían ser simplemente intolerables (quizá se trate de la quiebra moral del país completo). Uno de éstos, el acoso sexual en el espacio público, es de los que, debiendo ser más escandalosos, se silencian.

El mismo es casi siempre una consecuencia de la vergüenza y culpa que las víctimas sienten o, simplemente, una forma de evadir las molestias típicas de andar por la calle o en el transporte público. Paradójicamente, si no normalizaran de algún modo el hostigamiento sexual, la Ciudad de México y otras de nuestro país serían simplemente invisibles para las mujeres. Son incontables quienes, para fugarse de la agresión, utilizan audífonos en sus trayectos, fingen no escuchar o ven sólo al frente mientras caminan, evitando el contacto visual para no mirar señas, u otras cosas.

Pese a la evasión y normalización de la insolencia y prociadada, las ofensas cotidianas alcanzan siempre hasta las sensibilidades más curtidas. Los exhibicionistas de

De las mujeres que conozco, todas han sufrido hostigamiento sexual en espacios públicos. Muchas lo padecen a diario. Pocas denuncian. Sólo una siguió el proceso hasta el encarcelamiento del agresor (que resultó, por cierto, un violador casi recién salido del reclusorio).

Hay agresores de todos los estratos sociales. Entre víctimas la situación es diferente. Quienes por necesidad gastan más tiempo en trayectos concurridos y en transporte público, están mucho más expuestas que quienes se mueven en ambientes conocidos y en transporte particular. Mientras más jóvenes, peor: por sus pocos medios de defensa y la vergüenza que las agresiones comportan, las adolescentes menores usualmente son víctimas de abusos más graves. En las secundarias es común ver a chicas llorando después de que las violentaran y se paralizaran del miedo.

Las redes sociales contribuyen hoy a evidenciar el fenómeno y romper la espiral de silencio, así como a generar redes de solidaridad. En nuestro país, no obstante, siguen siendo pocas las iniciativas de autodefensa femenina y las redes contra el hostigamiento sexual en sitios públicos, pero por lo menos su actividad es visible.

No puede decirse lo mismo de los gobiernos, aunque haya normas y leyes orientadas a proteger a las mujeres de la violencia y para prevenir la discriminación. Escandaliza que en el vainglorioso progresista DF no haya ni un diagnóstico específico del problema. No se diga un plan para defender la libertad dañada de la mitad de la población.

La normalización no se combate. Acaso se llega a separar a hombres de mujeres en Metro y Metrobús, lo que para algunos incivilizados sugiere que es normal tocar a aquella que entre a los vagones mixtos. En un video reciente, un acosador exhibido rechina a la agredida: el vagón para las mujeres es allá.

Falta innovación. Se requieren módulos de denuncia y detención en paraderos de transporte público, padrones públicos de acosadores sexuales, álbumes fotográficos y más.

Desgraciadamente, el tema está lejos de ser protagónico en las agendas públicas locales. Hasta hace muy poco tiempo, la delegación Tlalpan del DF fue la primera en crear una Dirección de Políticas de Género y, después, a instancias del GDF, 10 delegaciones firmaron un convenio con ese objetivo. Nada, sin embargo, parece haberse hecho fuera de Tlalpan. ¿Cuánto veremos esas políticas salir del papel a la calle? **89**

Quienes gastan más tiempo en trayectos concurridos y en transporte público, están mucho más expuestas que quienes se mueven en ambientes conocidos y en transporte particular.

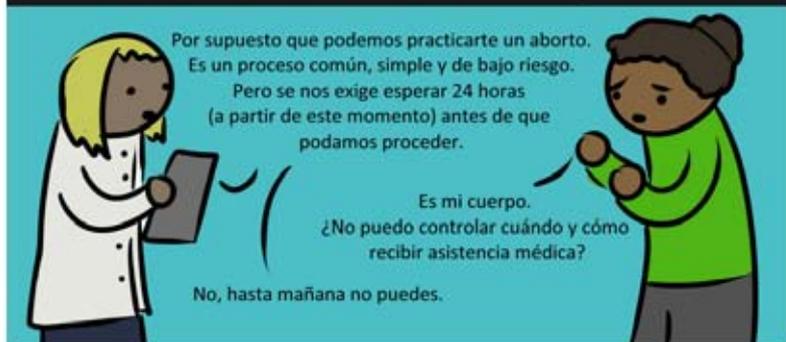


la era digital, cuando no tienen la oportunidad de hacerlo directa e impunemente, enseñan a mujeres penes en las pantallas de sus celulares mientras están al lado suyo en el Metro; los cobardes de siempre utilizan bicicletas para nalguear y huir; caminan junto a una mujer y la invaden sexualmente con sus dichos en un susurro, fingiendo después porte de decencia. Las manos ajenas en sus cuerpos son mal de todos los días para muchas mujeres en el transporte público.

Ruidos, señas, miradas, "piropos" que vienen de uno o más agresores a la vez: todos esos actos restringen el dominio de las mujeres sobre lo que quieren ver, escuchar, sentir y hasta imaginar. (Más de una amiga me ha contado sobre los temores de violación tumultuaria que le genera ser hostigada sexualmente por un grupo en un paradero de microbuses. Con la realidad feminicida mexicana, difícilmente podría llamarles exageradas).

Es importante recordar que, al igual que la violación, el acoso no es producto del deseo sexual sino del poder y del control.

Existen muchos ejemplos sobre cómo nuestros cuerpos son considerados propiedad pública, desde un punto de vista legislativo...



... e incluso el manoseo en espacios públicos, entre muchos otros.



El acoso en la calle es parte de un sistema mayor en el que los hombres se sienten con derecho a comentar sobre los cuerpos de las mujeres según su apariencia y gestos.

**Me gusta cómo
te mueves.**



¡Pareces una zorra!

**¿Qué haces en la
calle tan tarde, cariño?**

¡Eh, eh!

¡Dame tu número!

Este tipo de acoso se basa en la idea conflictiva de que los espacios públicos son en realidad espacios de hombres y que las mujeres que pasan por ellos están sujetas a los deseos, necesidades y opiniones de los hombres a su alrededor.

Vemos cómo esto se manifiesta:

El acoso sexual no se basa en el atractivo, ya que estos hombres también se sienten con derecho a señalar que las mujeres a su alrededor no les resultan sensuales. También deciden insultar a mujeres desafiantes o que no les siguen el juego desestimando su atractivo.

¡Cúbrete, gorda!

¿Eres tortillera?

Tienes pinta...

¿Sabes qué?

Sigue andando. No te tocaría ni con un palo.



¿Por qué es importante todo esto?

Debemos recordar que la base para el acoso a las mujeres en espacios públicos se cimienta en la posesión del espacio por parte de los hombres y por tanto el control sobre las mujeres en esos espacios.

Si eres un chico y estás con una mujer como compañera, amante, amiga, colega de trabajo o conocida es menos probable que seas testigo del acoso ocasional hacia esa mujer.

Para la persona que cree necesitar el control sobre las mujeres a través del acoso, esa mujer que está contigo ya está bajo tu control. Es tuya. Por norma general no te desafiarían acosándola.



Respetar nuestra voluntad sobre cómo queremos resolver el acoso.

En caso de que sea necesario, considera la posibilidad de preguntar a las personas de tu entorno cómo querían que tú actuases si se produjeran problemas o acoso estando juntos.

¿Querían que les defendieras?
¿Querían que les dejases actuar a ellos?
¿O simplemente querían que lo ignorases?



Pero lo más importante:
reconoce qué es el acoso y denúncialo cuando ocurra.

Sé el chico que patea los pies a estos estúpidos en el momento en que te sientas seguro.

Convierte el "no todos los hombres" en una lucha positiva: haz saber a los acosadores que no todos los hombres comparten sus ideas tóxicas y que la mayoría no es como ellos.

¡Esto es igual de importante cuando la gente a la que acosan no se encuentra cerca!







ÍNDICE DE IMÁGENES

Figura 1

The Map.
Kikuji Kawada.
Japón, 1965.
Nazraeli Press, Tucson, 2005.
49 pp., 23 four-panel b&w
gatefolds., 9x6"
Ver más en: <http://www.photoeye.com/bookstore/citation.cfm?catalog=TR183>

Figura 2

The pencil of Nature
William Henry Fox Talbot.
Reino Unido
Publicado en fascículos
entre 1844 y 1846

Figura 3

Amazonía,
Claudia Andujar.
Brasil, 1978.
Ver más en: <http://www.cadadiaunfotografo.com/2012/05/claudia-andujar.html>

Figura 4

Sistema Nervioso.
Bárbara Brándli.
Venezuela, 1970.
Circa 1970, vintage silver gelatin print,
6.3" x 9.9"
Ver más en: <http://www.joseebienvenugallery.com/artists/barbara-brandli>

Figura 5

Amalia
Paz Errázuriz
Ed. Lord Cochrane.
Santiago de Chile, 1973
Ver más en: <http://www.pazerrazuriz.cl/>

Figura 6

El Acordeonista
De la serie pasajeros del metro,
Walker Evans.
Nueva York, 1938.
Ver más en: <http://oscarenfotos.com/2012/06/10/walker-evans-lo-extraordinario-en-lo-ordinario/>

Figura 7

CC Train, New York City, 1985.
Richard Sandler

Ver más en: <http://www.richardsandler.com/>

Figura 8

NYC Subway, 1981.
Estados Unidos.

Christopher Morris
Ver más en: <http://www.christopher-morrisphotography.com>

Figura 9

Subway. USA, New York City, 1980.
Bruce Davidson

Ver más en: <http://www.magnumphotos.com/C.aspx?VP3=SearchResult&ALID=2K7O3RJSJ42A>

Figura 10

New York City Subway serie, 1980.
John Conn

Ver más en: <http://www.rsvlts.com/2013/10/23/nyc-subways-in-the-1980s-were-no-joke-47-photos/>

Figura 11

De la serie "Un viaje",
Francisco Mata Rosas
México D.F. 2011.

Mata Rosas, Francisco. (2011). Un viaje, el Metro de la Ciudad de México. México D.F. Editado por la Universidad Autónoma Metropolitana (UAM).

Figura 12

Baker Street underground station.
Sergio Larraín.
Gran Bretaña, Londres, 1958-1959.

Ver más en: http://www.magnum-photos.com/C.x?VP3=CMS3&VF=MA-GO31_10_VForm&ERID=24KL535Z8S

Figura 13

Paris, 2011
Adam Magyar

Ver más en: <http://www.magyaradam.com/>

Figura 14

De la serie "Animetro" 2014.
Clarisse Rebotier y Thomas Subtil
Ver más en: <http://www.thomassubtil.com/>

Figura15

De la serie Ballet Black&White
Luis Pons
Ver más en: <http://www.lponsphotography.com/gallery/ballet-black-amp-white>

Figura 16

De la serie "Pos me salto".
Pablo A. Tonatiuh Álvarez Reyes.
México, 2013.
Ver más en: <http://cuartoscuro.com.mx/2014/12/pos-me-salto-en-danza/>

Figura 17

Anónima.
Fuente: Internet.
<http://imagenes.4ever.eu/diversion/gallinas-218918>

Figura 18 y 19

Anónimas.
Fuente: Internet.
<http://soyunloquilloo.blogspot.>

mx/2013/12/son-famosos-no-viajan-en-metro-decian.html

Figura 20

Anónima.
Fuente: Internet

Figura 21

Anónima.
Fuente: Internet.
<https://www.pinterest.com/pin/45387908718768291/>

Figura 22, 23 y 24

Colectivo Redretro.
México, 2015.
Ver más en: <http://www.redretro.net/taxonomy/term/10>

Figura 25

Anónima.
Fuente: Intenet

Figura 26 y 27

Libro del Metro
Emmanuel Peña.
La Caja de Cerillo Ediciones,
México, 2011.

Figura 28

Este proyecto fue producido por Al Mamal Foundation for Contemporary Arts in Jerusalem. Consiste de 55 impresiones de diferentes tamaños (36 in 20x30cm, 16 in 50x75 and 3 in 100x150) montadas sobre aluminio y Plexiglas.
Ver más en: http://www.albanbiaus-sat.com/index_GLmenu.html

Figura 29

Representación de la guerra en ropa.
Kim Jones
Estados Unidos.
Ver más en: <https://alabnyc.wordpress.com/2013/02/06/kim-joness-map/>

Figura 30

A hypothetical (but entirely possible) map of Cambridge, Massachusetts.
Kanárinka Projects.
Estados Unidos, 2008.
Proyecto que busca renombrar los espacios públicos de manera participativa.
Ver más en: <http://www.kanarinka.com/project/the-city-formerly-known-as-cambridge/>

Figura 31

La trenza insurrecta,
Iconoclasistas
Argentina. 2010.
Mapeo de la historia de la región latinoamericana y sus movimientos sociales y campesinos desde la llegada de los españoles.
Ver más en: <http://www.iconoclasistas.net/post/la-trenza-insurrecta/>

Figura 32

Cosmovisión Rebelde
Iconoclasistas
Argentina, 2007.
Mapeo del consumo en tiendas de moda durante el 2007 en Argentina.
Ver más en: <http://www.iconoclasistas.net/post/la-ciudad-posmoderna/>

Figura 33

Alquimia entre la Casa Metro y la Mandrágora electrónica.

Fictio

México, 2012.

Intervención en el espacio público de un elemento tecnológico y orgánico que llama a la interacción con los/as usuarios del Metro.

Ver más en: <http://cargocollective.com/interfictios/filter/Fictio/Mandrágora-Electronica>

Figura 34 y 35

Ellas y ellos mapa de experiencia Mx. D.F.

Versión Digital

Amalia Ospina Palacios

México D.F. 2014

Ver más en: amalia2487.wix.com/metro-df

Figura 36 y 37

Ellas y ellos mapa de experiencias Metro Mx. DF

Versión Impresa

Pieza única

Amalia Ospina Palacios

México D. F. 2014

Ver más en: amalia2487.wix.com/metro-df

Figura 38 – 46

Comic de Robot Hugs.

La próxima vez que alguien te niegue el acoso a mujeres, enséñales esto.

Publicado por Robot Hugs el 24 de julio de 2014

Ver más en: <http://www.robot-hugs.com/harassment/>

Publicado originalmente en: <http://www.tickld.com/x/next-time->

[someone-says-women-arent-victims-of-harassment-show-them](http://www.guerrilatranslation.es/2015/02/12/la-proxima-vez-que-alguien-niegue-el-acoso-a-mujeres-en-senales-esto/)

Traducido por Guerrilla Translation:

<http://www.guerrilatranslation.es/2015/02/12/la-proxima-vez-que-alguien-niegue-el-acoso-a-mujeres-en-senales-esto/>

Figura 47 – 53

Imágenes de la investigación Sistemas De Transporte Más Peligrosos Para Mujeres de la Thomson Reuters Foundation.

Inglaterra, 31 octubre 2014.

Ver más en: <http://www.trust.org/spotlight/most-dangerous-transport-systems-for-women/>

Figuras 54-55

Organización Acción Respeto. Tucumán- Argentina, Junio 2015.

Ver más en: <http://www.infobae.com/2015/06/10/1734354-lanzaron-una-campana-contra-el-acoso-mujeres-el-colectivo>

Figura 56

Anónima.

Fuente: Internet

Figura 57

Anónima.

Fuente: Internet

<http://frasesimagenescompartir.blogspot.mx/2013/05/humor-nuevos-pantalones-para-usar-en.html>

Figura 58 – 60

Proceso de elaboración del librometrolibro

Amalia Ospina Palacios
México D. F.
Agosto-Noviembre 2014
Ver más en:
amalia2487.wix.com/metro-df

Figura 61 – 64

librometrolibro encuadernado.
Primera Edición
(tiraje 150 ejemplares)
Amalia Ospina Palacios
México D. F.
Agosto-Noviembre 2014
Ver más en:
amalia2487.wix.com/metro-df

Figura 65 – 68

librometrolibro
Pieza única
México D.F.
Agosto 2015
Amalia Ospina Palacios
Ver más en:
amalia2487.wix.com/metro-df

Figura 69

Madre en el Metro
Libro en Versión digital
Amalia Ospina Palacios
México D. F. 2014
Ver más en:
amalia2487.wix.com/metro-df
Figura 70

Madre en el Metro
Libro impreso
Pieza única
Amalia Ospina Palacios
México D.F. 2014
Ver más en:
amalia2487.wix.com/metro-df
Figura 71

metrolineas
Versión digital
Pieza única
Amalia Ospina Palacios
México D.F. 2014-2015
Ver más en:
amalia2487.wix.com/metro-df

Figura 72

metrolineas
Versión Impresa
Pieza única
Amalia Ospina Palacios
México D.F. 2014-2015
Ver más en:
amalia2487.wix.com/metro-df

Figura 73

¿y tú qué?
Versión digital
Pieza única
Amalia Ospina Palacios
Noviembre 2014
Ver más en:
amalia2487.wix.com/metro-df

Figura 74 y 75

¿y tú qué?
Versión impresa
Pieza única
Amalia Ospina Palacios
Noviembre 2014
Ver más en:
amalia2487.wix.com/metro-df

Figura 76
Catálogo de la exposición
Dobles Lecturas
para la Universidad Tecnológica de Te-
cámac que se llevó a cabo del 7 al 26 de
mayo de 2015 en México.
Ver más en:
amalia2487.wix.com/metro-df

Figura 77 y 78

Historias de Ruta
Pieza única
Amalia Ospina Palacios
México, 2015
Ver más en:
amalia2487.wix.com/metro-df

Figura 79 y 80

Historias de Ruta
5 ejemplares,
versión pequeña en papel kraft
Amalia Ospina Palacios
México D. F. 2015
Ver más en:
amalia2487.wix.com/metro-df

Figura 81

Blog librometrolibro
Ver más en:
amalia2487.wix.com/metro-df

Figura 82

Plataforma de Atrevete Hollback que
recopila historias de acoso de mujeres
en diferentes ciudades del mundo.
Ver más en: [http://qro.ihollaback.org/
cuenta-conmigo/#](http://qro.ihollaback.org/cuenta-conmigo/#)

Figura 83

Tarjetas
realizadas por
Amalia Ospina Palacios
Agosto, México D. F. 2015
Iniciativa personal de hacer tarjetas de
repartición masiva a pasajeros de dife-
rentes medios de transporte en la ciu-
dad de México como estrategia para
frenar la situación de acoso en medios
de transporte públicos.

Figura 84

Stickers
realizados por
Amalia Ospina Palacios
Agosto, México D. F. 2015
Iniciativa personal: stickers de reparti-
ción masiva a pasajeros de diferentes
medios de transporte en la ciudad de
México como estrategia de frenar la
situación de acoso en medios de trans-
porte públicos.

***Todas las fotografías en este
libro sin pie de foto pertenecen a la
autora. Fueron realizadas durante
los años 2013 y 2015 en la Ciudad de
México como parte de la producción
fotográfica de esta investigación.





FUENTES DE INFORMACIÓN Y CONSULTA

Bibliografía

Aguilar, Migue Ángel y Paula Soto. (2013). Cuerpos, espacios y emociones. México. Editorial Miguel Ángel Porrúa.

Augé, Marc. (1987). El viajero subterráneo. Un etnólogo en el metro. Barcelona. Gedisa Editorial.

----(1992). Los No lugares, espacios del anonimato. Una antropología de la sobremodernidad. Barcelona. Gedisa Editorial.

----(2007). Por una antropología de la movilidad. Barcelona. Gedisa Editorial.

----(2010). El metro revisitado. El viajero subterráneo veinte años después. Madrid. Paidós.

Bourdieu, Pierre. (2000). La Dominación Masculina. Barcelona. Segunda edición, Editorial Anagrama.

Cacciari, Massimo. (2010). La Ciudad. Barcelona. Editorial Gustavo Gili.

Calvino, Italo.(2011). Las ciudades invisibles. Madrid. Editorial Siruela.

Canclini, Nestor; Alejandro Castellanos y Ana Rosas Mantecón. La ciudad de los viajeros. Travesías e imaginarios urbanos México 1940-2000. México D.F. Fondo de Cultura Económico.

----Canclini, Nestor; Ana Rosas Mantecón. Las múltiples ciudades de los viajeros. De la página 101-168.

Careri, Francesco. (2002). Walkscapes, el andar como práctica estética. Barcelona: Gustavo Gil,

----Tiberghien, Gilles A. La ciudad Nómada.

----Italo Calvino. Il viandante nella mappa.

Carrión, Fernando y Dörte Wollrad (1999). La ciudad, escenario de comunicación. Quito. FLACSO/ Fundación Friedrich Ebert Stiftung.

Carrión, Ulises. (2012). El arte nuevo de hacer libros. México. Colección Anómalos. Consejo Nacional para la Cultura y las Artes Dirección General de Publicaciones / Tumbona Ediciones.

Canetti, Elias. (1995). Masa y Poder. Madrid. Alianza Editorial.

Certeau, Michel. (1996). Artes de hacer I. La invención de lo cotidiano. México, Universidad Iberoamericana.

Delgado, Manuel. (1999) El animal público. Hacia una antropología de los espacios públicos. Barcelona. Editorial Anagrama.

----(2007). Sociedades Movedizas. Pasos Hacia una antropología de las calles. Barcelona. Editorial Anagrama S.A. Colección Argumentos.

Driessé, Moniek. Micrópolis. Tesis para obtener el grado Facultad de Arquitectura UNAM. México 2013. Disponible online: <http://www.merma.com.mx/micropolis>

Falú, Ana y Olga Segovia. (2007). Ciudades para convivir: sin violencias hacia las mujeres. Santiago de Chile. Ediciones SUR.

----(2013). Promotoras de los derechos humanos de las mujeres, Repensando las ciudades y la violencia desde los derechos de las mujeres. Del Seminario "Ciudades seguras libres de violencia contra las mujeres. Avances en la ciudad de México". México D.F.

Fernández, Horacio. (2011). El Fotolibro Latinoamericano. México D.F.: RM.

Geertz, Clifford. (2000). La Interpretación de las culturas. Barcelona, Gedisa Editorial.

---- (1966). la modernidad: desatención cortés y distancia de rol. Nueva York. The free press.

Goffman Erving. (1979). Relaciones en público. Micro estudios del orden público. Madrid. Editorial Alianza.

----(1997). La presentación de la persona en la vida cotidiana. Buenos Aires. Editorial Amorrortu.

Hall Stuart. (1997). Representation. Cultural representations and signifying practices. London. Editorial Sage.

Harmon, Katherine. (2009). The map as art/ Contemporary artist explore cartography. Nueva York. Princeton Architectural Press.

Hellion, Martha. (1998). Libros de Artista. El origen del libro de artista moderno. Tomo I. Editorial Turner.

Heller, Agnes. (1984). Sociología de la vida cotidiana. Barcelona, Ediciones Península.

Knapp, Mark. (1988). Comunicación no verbal. Barcelona. Ediciones Paidós.

Lynch, Kevin. (2010). La imagen de la ciudad. Barcelona. Editorial Gustavo Gil.

Mata Rosas, Francisco. (2011). Un viaje, el Metro de la Ciudad de México. México D.F. Editado por la Universidad Autónoma Metropolitana (UAM).

Mayorga Saucedo, Rocío. (2013). Medios de transporte RTP ATENEA. Del Seminario "Ciudades seguras libres de violencia contra las Mujeres. Avances en la ciudad de México". México, D.F.

Monsiváis, Carlos. (2010). Los rituales del caos. México, Ediciones Era, Sexta reimpresión.

--- (2010) El metro: viaje hacia el fin del apretujón.

Parr, Martin y Gerry Badger. (2004-2006) El fotolibro: una historia. Londres. Phaidon. Vol I.

Perec, Georges. (2012). Tentativa de agotamiento de un lugar parisino. Editorial Gustavo Gil, México.

Salinas Romero, Enrique. (2013). Temas prioritarios en la prevención de delitos contra mujeres en el espacio público (análisis georreferenciado de la incidencia delictiva contra mujeres; operativos contra la trata). Del Seminario "Ciudades seguras libres de violencia contra las Mujeres. Avances en la ciudad de México". México, D.F.

Segovia, Olga. (2013). Espacios públicos para convivir sin violencia hacia las mujeres. SUR Corporación /Red Mujer y Hábitat de America Latina. Del Seminario "Ciudades seguras libres de violencia contra las Mujeres. Avances en la ciudad de México". México, D.F.

Silva, Armando.(1997). Imaginarios Urbanos. Tercer mundo editoriales. Bogotá.

Shwartz, Howard y Jacobs, Jerry. (1984). Qualitative Sociology a Method to the madness the Free press. (En español: Sociología Cualitativa. Método para la reconstrucción de la realidad). México. Editorial Trillas.

Vich, Victor. (2001). El discurso de la calle: Los cómicos ambulantes y las tensiones de la modernidad en el Perú. Lima. Editorial Red para el Desarrollo de las Ciencias Sociales el Perú.

Vich, Victor y Virginia Zavala. (2004). Oralidad y poder. Bogotá. Grupo

Norma Editorial.

Wasserman, Krystyna. (2011). *The Book as Art. Artist Books from the National Museum of Women in the arts*. Second Edition.

---Niffenegger, Audrey. What does it mean to make a book?

---Drucker, Johanna. Intimate Authority Women, books, and the public-private paradox.

---Wasserman, Krystyna. The Brightest heaven of invention.

Wolf, Mauro. (1982). *Sociologías de la vida cotidiana*. Madrid. Ediciones Cátedra, S.A.

Hemerografía / Artículos Revistas:

Bautista, Memo. (19 de marzo de 2015). Él recogerá tus restos el día que te suicides en el metro. Revista electrónica Vice. Obtenido el 28 de marzo de 2015. Desde: http://www.vice.com/es_mx/read/el-recogera-tus-restos-el-dia-que-te-suicides-en-el-metro?utm_source=vicefbmx

Debord, Guy. (1958). Teoría de la deriva. *Internationale Situationniste*, no. 2 (Archivo Situacionista Hispano). Obtenido el 18 de noviembre 2014. Desde: <http://www.sindominio.net/ash/is0209.htm>

Di Paola, Modesta. (Diciembre 2009). Nomadismo e interdisciplinariedad. El caminar como experiencia artística-filosófico en el territorio urbano. (Parte I) *Interartive* #16. Obtenido el 25 de marzo de 2014. Desde: <http://interartive.org/2009/11/nomadismo/>

---- Nomadismo e interdisciplinariedad. La máquina nomádic: el movimiento como forma de resistencia. (Parte II).

Erazo, Francisco. *Notas Para La Grafo Topía (O Cartografía Espacial)*. Obtenido el 15 de noviembre de 2014. Desde: <http://gabinete.interfictios.com/ESCRITOS/Notas-para-la-Grafo-topia>

German, J. (1999). La poética popular del bus. Ponencia para la semana de comunicación en Quito y publicado en el compilado "Comunicación y ciudad".

Gil, L. Marcela, Carlos Mario Henao & L. Alejandro Peñuela. (2009). Etnografía: Una Visión desde la Orientación Analítica. Razón y palabra, Número 38. Obtenido en Septiembre 2009. Desde: <http://www.razonypalabra.org.mx/antecedentes/n38/lgil.html>

Gaytán Sánchez, Patricia. (Mayo-Junio 2007). El acoso sexual en lugares públicos: un estudio desde la Grounded Theory. Revista El cotidiano no. 143. Violencia y Sociedad. Edición Universidad Autónoma De México.

Graglia, Amy. Animal Político. (2012). Mujeres del DF piden transporte rosa: Encuesta Inmujeres. Fundación de Periodismo de Investigación MEPI. Obtenido el 7 de octubre de 2013. Desde: <http://www.animalpolitico.com/2012/01/60-de-las-mujeres-opina-las-calles-son-mas-peligrosas-para-nosotros-que-para-los-hombres/#axzz2h5TPzcgZ>

Iconoclasistas. Mapeos críticos (2012). Obtenido el 20 de octubre de 2014. Desde: <http://iconoclasistas.com.ar/>

----Manual de mapeo colectivo. Desde: <http://www.iconoclasistas.net/post/manual-de-mapeo-colectivo-en-pdf/>

Ribalta, Jorge. (2013). Revisado el 4 de octubre de 2014. Disponible Online: <http://www.cadadiaunfotografo.com/2013/08/jorge-ribalta.html>

Rizo, Marta. (2011). El interaccionismo simbólico y la Escuela de Palo Alto. Hacia un nuevo concepto de comunicación. Aula abierta. Lecciones básicas. Portal de la comunicación. Revisado el 15 de Junio 2010. Desde: http://portalcomunicacion.com/uploads/pdf/17_esp.pdf

Robot Hugs. (2015). La próxima vez que alguien niegue el acoso a mujeres, enséñale esto. De la Revista Digital Guerrilla Translation. Obtenido el 14 de marzo de 2015. Desde: <http://www.guerrillatranslation.es/2015/02/12/la-proxima-vez-que-alguien-niegue-el-acoso-a-mujeres-ensenales-esto/>

Rodríguez, José Antonio. (2010). Los libros de viaje y las imágenes. Revista Antropología no.89 (Mayo-Agosto). Boletín oficial del Instituto Nacional de Antropología e Historia.

Soto, Pedro. Por una Sociología del Transporte. Blog Omnibus amarillo. Obtenido el 24 de mayo de 2009. Desde: <http://pedrosotom.blogdiario.com/i2009-05/>

Serrano, Calderón Alfredo. (2008). Viviendo con Filosofía. En Las Ilusiones de la Modernidad (Bolívar Echeverría). Obtenido en junio de 2010. Desde: <http://viviendoconfilosofia.blogspot.com/2008/07/las-ilusiones-de-la-modernidad-bolvar.html>

Torrijos León, Pedro. (2014) Instrucciones para mapear un territorio no físico. Obtenido el 19 de octubre de 2014. Desde: <http://www.yorokobu.es/mapa-no-fisico/>

---(2014) Instrucciones para mapear un territorio no cartografiable. Obtenido el 19 de octubre de 2014. Desde: <http://yorokobu.es/mapa-no-mapeable/>

Documentos Oficiales:

Convención Interamericana para prevenir, sancionar y erradicar la violencia contra la mujer en Belem do Pará (1994). Obtenido Octubre 2013. Desde: http://www.unicef.org/argentina/spanish/ar_insumos_ConvencionBelem.pdf

La discriminación y violencia contra las mujeres en el transporte público de la ciudad de México. Colección estudios Consejo Nacional para Prevenir la Discriminación. 2009. p.24. p. 32/ p. 33/ p. 34. Disponible Online: http://www.equidad.scjn.gob.mx/IMG/pdf/Violencia_Mujeres_Transporte_Publico.pdf / http://www.equidad.scjn.gob.mx/biblioteca_virtual/publicacionesRecientes/BrechasDeGenero/03.pdf

Ley General de Acceso de las Mujeres a una vida libre de violencia nueva ley publicada en el Diario Oficial de la Federación. El 1 de febrero de 2007 texto vigente última reforma publicada dof 15-01-2013. Disponible online: www.diputados.gob.mx/leyesbiblio/doc/lgamvfv.doc

OEA, convención Interamericana para prevenir, sancionar y Erradicar la violencia contra la mujer 1994.

ONU, Instrumentos Internacionales de Derechos Humanos. Volumen 1. Recopilación de las observaciones generales adoptados por los órganos creados en virtud de tratados de derechos humanos. Ginebra, Suiza, p.138 / pagina 37.

Instituto Nacional de Las Mujeres. Vida Libre de violencia. Obtenido el 7 de octubre de 2013. Desde: http://www.inmujer.df.gob.mx/wb/inmujeres/programa_interinstitucional_viajemos_seguras_en_el

Páginas Web:

Metro de la Ciudad de México D.F
<http://www.metro.df.gob.mx/>

HarassMap
<http://harassmap.org/en/what-we-do/the-map/>

Atrévete. Hollaback.
Revisado por ultima vez 25 de junio de 2015.
Disponible Online
<http://qro.ihollaback.org/cuenta-conmigo/#>





Esta tesis fue impresa en
México en Noviembre de 2015.
Se agradece especialmente a la UNAM
por el apoyo recibido a través de PAEP
para esta impresión.

