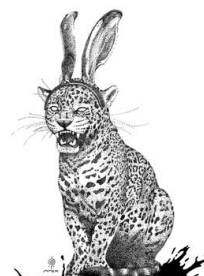
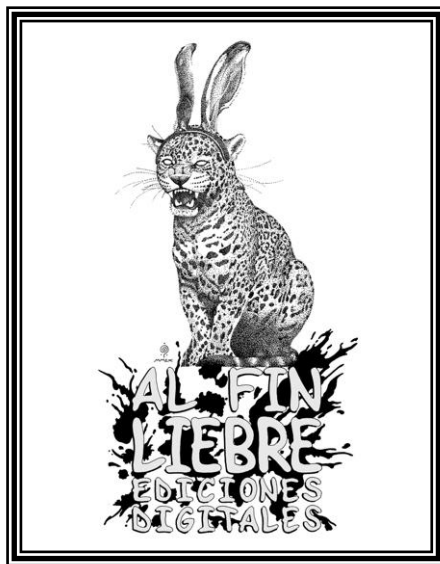


**EL VIAJERO
SUBTERRÁNEO
UN ETNÓLOGO EN EL
METRO.**

Marc Augé



**AL FIN
L'ÉBRIÈRE**
EDICIONES
DIGITALES



EL VIAJERO SUBTERRÁNEO
UN ETNÓLOGO EN EL METRO

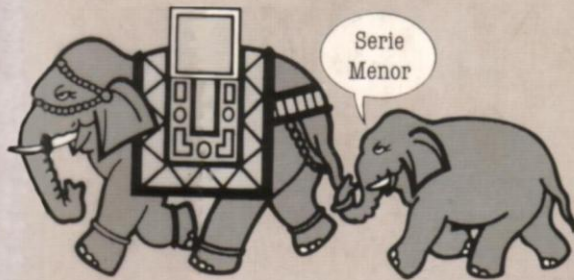
Marc Augé

gedisa
editorial

Marc Augé

EL VIAJERO SUBTERRÁNEO

Un etnólogo en el metro



Colección EL MAMÍFERO PARLANTE

Las líneas de metro son como las líneas de la mano, ... se cruzan sin cruzar ... pero unen de una vez por todas un punto con otro. Los recorridos en metro nos remiten a momentos en la vida ... como si el individuo que consulta un plano de metro redescubriera a veces el punto de vista desde el cual puede percibir de golpe los avatares de la vida y de la profesión, las penas del corazón y la coyuntura política ●

El viajero subterráneo. Un etnólogo en el metro

Para esta digitalización, se ha insertado la portada original de la 2ª edición en 1998 en la página anterior. El proyecto “Al fin liebre ediciones digitales” intenta hacer referencias a todos los datos originales posibles de las publicaciones de donde se toman los textos.

Tomado de:

AUGÉ, Marc. *Un ethnologue dans le métro.* París. Hachette. 1987 (tr. al castellano de Alberto Bixio. *El viajero subterráneo. Un etnólogo en el metro.* «col. EL MAMÍFERO PARLANTE. Serie Menor». 2ª ed. Barcelona. Editorial Gedisa S.A. 1998). 117 pp.

Diseño de portada original: Marc Valls

* Los números de página no se corresponden con el original.

De esta digitalización:

Diseño de portada

Froy-Balam

Imagen de portada

Cueva del cuarzo, Maltrata, Ver., fotografía de Adriana López Hernández, 2009; mapa del Metro de la ciudad de México, por Froy-Balam, (Superposición), 2009.

Digitalizado en Xalapa, Ver.

¿Cómo citar este documento?

AUGÉ, Marc. *El viajero subterráneo. Un etnólogo en el metro.* [en línea] Xalapa, Ver., AL FIN LIEBRE EDICIONES DIGITALES. 2009. 52 pp. [ref. –aquí se pone la fecha de consulta: día del mes de año-]. Disponible en Web: <<http://alfinliebre.blogspot.com/>>

ÍNDICE

RECUERDOS	6
SOLEDADES	23
EMPALMES	40
CONCLUSIONES	50

RECUERDOS

El primer soldado alemán que recuerdo haber visto apareció en Maubert-Mutualité, en el año cuarenta, al regresar del éxodo. Hasta entonces los alemanes sólo habían sido una amenaza inmaterial y difusa que se imponía a nuestro itinerario de incesantes arrepentimientos; nosotros no cesábamos de huir y ellos siempre nos sobrepasaban. Fuera de un avión, del cual recuerdo sobre todo el miedo mezclado con curiosidad que me inspiró su vuelo rasante y atronador sobre las landas de Champagne, no lejos del Mans, no se manifestaba ninguna señal de un avance del que sin embargo todo el mundo hablaba, acariciadora ausencia, abstracción siempre cerca de concretarse; y se concretó sólo aquella mañana del regreso, a la salida de la estación Maubert, en la plaza por la que cruzaba (por lo menos siempre creí conservar intacto este recuerdo en la memoria) la silueta presurosa de un hombre de gorro gris.

Es ciertamente un privilegio parisiense poder utilizar el plano del metro como un ayuda-memoria, como un desencadenador de recuerdos, espejo de bolsillo en el cual van a reflejarse y a agolparse en un instante las alondras del pasado. Pero semejante convocatoria no siempre es tan deliberada —lujo de intelectual que tiene más tiempo libre que los demás—: basta a veces el azar de un itinerario (de un nombre, de una sensación) para que el viajero distraído descubra repentinamente que su geología interior y la geografía subterránea de la capital se encuentran en ciertos puntos, descubrimiento fulgurante de una coincidencia capaz de desencadenar pequeños sismos íntimos en los sedimentos de su memoria. Algunas estaciones de metro están suficientemente asociadas a períodos precisos de mi vida, de suerte que pensar en su nombre o encontrarlo puede darme ocasión de hojear mis recuerdos como si fueran un álbum de fotografías: en un cierto orden, con mayor o menor serenidad, complacencia o fastidio y a veces ternura, lo cierto es que el secreto de estas variaciones depende tanto del momento de la consulta como de su objeto. Por ejemplo, rara vez me ocurre que, yendo a Vaneau o a Sèvres-Babylone, no me acuerde de mis abuelos, que durante la guerra vivían a una distancia más o menos igual de una y otra estación, en una vivienda cuya modestia adquirió para mí luego una aureola de prestigio, cuando vine a saber que André Gide vivía en la misma calle que ellos, la calle Vaneau, mucho después de haberla abandonado mis abuelos y cuando su apartamento ya no era para mí más que un recuerdo; sus ventanas se abrían al patio y más allá de éste al parque del Hotel Matignon, protegido de las miradas curiosas por una especie de reja verde con una malla tupida que, sin embargo, no impedía a una observación atenta el espectáculo de los guardias que con paso pesado patrullaban por sus senderos. De Maubert a Vaneau las idas y venidas regulares de mi niñez dibujaron mi territorio propio, y los azares de la existencia (o alguna secreta pesantez personal) quisieron que

la línea Gare d'Orléans-Austerlitz-Auteuil, hoy prolongada hasta Boulogne, desempeñara en mi vida siempre un papel en cierto modo axial.

Durante largo tiempo, lo desconocido para mí había comenzado en Duroc, principio de una serie de nombres de los que yo sólo retenía la palabra misma, Porte d'Auteuil, porque hasta allí llegábamos a veces los domingos para ir al bosque o al césped del hipódromo. En sentido inverso Cardinal-Lemoine (¿de qué cardenal podría tratarse?) y Jussieu, cuya situación y aspecto exteriores conocía yo dada su proximidad a nuestro domicilio, no eran sino nombres sin contenido real, puntos de paso obligados para llegar a la estación de Austerlitz, en la que habíamos bajado en el año cuarenta y de la cual soñaba yo con partir algún día. Más adelante, en esa línea que bien podría yo llamar una línea de vida (aunque en el plano del metro sólo leo el pasado) otras estaciones desempeñaron un papel importante por razones vinculadas con la edad, con el trabajo y con mi domicilio: Odéon, Mabillon, Ségur fueron relevándose así, y complicando pero extendiendo también el territorio de mi niñez.

Si reflexiono un poco, ese territorio no es la simple suma de mis divagaciones y de mis recuerdos personales: es un recorrido social más bien, en gran medida determinado al principio por la voluntad de mis padres que procedía ella misma de otra historia, la de ellos, si puedo decirlo así, pues es también un poco la mía y, por lo demás, se escapaba bastante a las decisiones que mis padres se esforzaban por tomar libremente; historia, como siempre, negada de otra parte, marcada por sucesos que se llaman históricos (porque quienes los viven están seguros de no ser los amos de ellos), y cuyo sabor sin embargo parece a cada uno de nosotros irremediabilmente singular, a pesar de la trivialidad de las palabras con que se la cuenta, de las situaciones en que se enraíza y de los dramas que constituyen su trama, los cuales sin cesar amenazan con deshacerla (así es la vida...). En suma, siempre hubo estaciones de metro en mi vida escolar, profesional y familiar; puedo dar cuenta de este “estado civil” con palabras precisas, un poco desencarnadas, de ésas que se utilizan en un *curriculum vitae*. En esto, mis itinerarios son semejantes a los de los demás, con quienes me codeo cotidianamente en el metro sin saber a qué colegio han ido, dónde vivieron y trabajaron, quiénes son y adonde van, siendo así que en el momento mismo en que nuestras miradas se encuentran y se apartan, después de haberse demorado a veces un instante, esas personas están tal vez, también, ellas tratando de establecer un balance, de recapitular una situación o ¿quién sabe? de abordar un cambio de vida y, accesoriamente, un cambio de línea de metro.

Pues las líneas de metro, como las de la mano, se cruzan; no sólo en el plano donde se despliega y se ordena la urdimbre de sus recorridos multicolores, sino también en la vida y en la cabeza de cada cual. Por lo demás, ocurre que esas líneas se cruzan sin cruzarse, a la manera de las líneas de la mano justamente: afectan ignorarse, soberbias y monocromas, rasgos que unen de una vez por todas un punto con otro sin preocuparse de las ramificaciones más discretas que permiten a quien las sigue cambiar radicalmente de

orientación. En la terminología del usuario del metro, para hacerlo conviene “cambiar dos veces”. De esta manera bastará (a quien habiendo partido de Ranelagh o de la Muette y se sienta fastidiado de viajar hacia Strasbourg-Saint-Denis) con cambiar sucesivamente en Trocadéro o en Charles de Gaulle-Etoile para volver a barrios más adecuados a sus orígenes, por ejemplo, por el lado de la Porte Dauphine o, a la inversa, si el hombre cede a la llamada de algún demonio tunante u obrerista, podrá tomar un tren en sentido inverso, hacia Pigalle o Jaurès.

Por mi parte sé muy bien que habría cierta ilusión en imaginarme mi vida como un recorrido rectilíneo a causa de mi fidelidad a la línea Auteuil-Gare d’Orléans-Austerlitz. Pues, si bien nunca la abandoné del todo, en el curso de mis años parisienses conocí otros itinerarios regulares, otras rutinas, otras letanías (Pasteur, Volontaires, Vaugirard, Convention; Chaussée d’Antin, Havre-Caumartin, Saint-Augustin, Miromesnil...) cuya rememoración incesante y cotidiana, como la de un rezo o la de un rosario, borraba por un tiempo los anteriores automatismos. Cada uno de esos itinerarios, en una época dada, articuló diariamente los diferentes aspectos de mi vida profesional y familiar, y me impuso sus puntos de referencia y sus ritmos. El viajero asiduo de una línea de metro se reconoce fácilmente por la economía elegante y natural de su modo de proceder; como un viejo lobo de mar que con paso calmo, al amanecer, se dirige hacia su bote y de una mirada aprecia el cabrilleo de las olas a la salida del puerto, mide la fuerza del viento sin aparentar hacerlo, tan farsante como un degustador de vino, pero menos aplicado que éste, y escucha sin parecer prestar atención el chapoteo del agua contra el muelle y el clamor de las gaviotas todavía reunidas en las orilla o ya diseminadas sobre el mar, en pequeñas bandadas ávidas, el viajero veterano, sobre todo si está en la flor de la edad y no cede fácilmente al deseo de soltar de pronto las amarras en la escalera, se reconoce por el perfecto dominio de sus movimientos: en el corredor que lo conduce al andén avanza sin pereza pero sin prisa; sin que nada lo deje ver, sus sentidos están despiertos. Cuando, como surgido desde las paredes de azulejos, se hace oír un tren, lo cual determina que la mayoría de los pasajeros de ocasión se precipiten, él sabe si debe apresurar el paso o no, ya sea que aprecie con pleno conocimiento de causa la distancia que lo separa del andén y decida probar o no su suerte, ya sea que haya identificado el origen del estruendo provocador y reconocido en esa añagaza (específica de las estaciones en las que pasan muchas líneas y que el francés por esta razón llama correspondencias, cuando el italiano, más preciso y más evocador, habla en este caso de coincidencias) una señal venida de otro lugar, el eco engañoso de otro tren, la tentación del error y la promesa del vagabundeo. Una vez llegado al andén, el hombre sabe dónde detener sus pasos y determinar el lugar que, permitiéndole llegar sin esfuerzo a la puerta de un vagón, corresponda además exactamente al punto más cercano de “su” salida en el andén de llegada. Y así puede verse a los pasajeros veteranos elegir con minuciosidad su lugar de partida, hacer sus cálculos de alguna manera, como los haría un saltarín en altura, antes de lanzarse hacia su destino. Los más escrupulosos llevan su celo hasta el punto de elegir el mejor lugar del vagón, aquel que podrán abandonar

lo más rápidamente posible una vez llegados a la estación. Más fatigados o más avejentados, algunos tratan de conciliar este imperativo táctico con la necesidad de descansar y se apoderan con gusto del último asiento que quedó libre, con una mezcla de discreción y de celeridad que traduce también al hombre de experiencia.

La extremada precisión de estos movimientos maquinales evoca bastante la soltura del artesano cuando modela el objeto de su trabajo. El usuario del metro, en lo esencial, sólo maneja el tiempo y el espacio, y es hábil para medir el uno con el otro. Pero nada tiene de físico ni de filósofo kantiano; sabe adaptarse a los rigores de la materia y al agolpamiento de los cuerpos, amortigua con un movimiento de la muñeca el impulso de una puerta que le tira sin miramientos [;] algún chico egocéntrico introduce sin vacilar la cartulina anaranjada en la estrecha ranura del portillo de entrada, avanza rozando las paredes y a la carrera da su vuelta final, bajando de dos en dos los últimos escalones antes de saltar al vagón entreabierto, de escapar con un movimiento de caderas a las mandíbulas de la puerta automática y de ejercer con los antebrazos una insistente presión sobre la masa inerte de aquellos que, habiéndolo precedido, no se imaginan que otros puedan seguirlos.

Ya fuera de la estación, podríamos encontrar rastros de este virtuosismo vinculado con la costumbre en la manera de utilizar nuestro hombre el espacio circunvecino marcado por algunos puntos notables: restaurante, panadería, puesto de periódicos, paso de peatones, semáforo tricolor. Son puntos notables, en efecto, pero por los que el piloto ordinario de la vida cotidiana pasa sin prestarles gran atención, aun cuando tenga la costumbre de detenerse allí para restaurarse o informarse o (tratándose de los dos últimos puntos citados) de poner a prueba sus reflejos y su capacidad de aceleración, si está de un humor fantástico y desafiante.

La mayor parte de los recorridos individuales en el metro son cotidianos y obligatorios. Uno no elige conservarlos o no en la memoria, sino que está impregnado de ellos como del recuerdo de su servicio militar. De allí a imaginar que en ciertos momentos se los rememora con por lo menos cierta complacencia no hay más que un paso, que sin duda todos hemos dado. Esos recuerdos no sólo nos remiten a ellos mismos, sino a un momento de la vida repentinamente percibido (tal vez ilusoriamente) en su totalidad, como si el individuo que consulta un plano del metro redescubriera a veces el punto de vista (en cierto modo análogo a aquel desde el cual André Bretón postulaba la existencia de la visión surrealista) desde el cual se pueden percibir de manera permanente, y extrañamente solidarios, a la distancia, los recovecos de la vida privada y los azares de la profesión, las penas del corazón y la coyuntura política, las desdichas de la época y la dulzura de vivir.

La frecuentación del metro nos enfrenta ciertamente con nuestra historia, y esto en más de un sentido. Nuestros itinerarios de hoy se cruzan con los de ayer, trozos de vida de los que el plano del metro, en la agenda que llevamos en nuestro corazón, sólo deja ver su canto, el aspecto a la vez más espacial y más regular, pero de los que nosotros sabemos bien que todo se cifraba allí o que (no

existiendo ningún tabique de separación, a veces para nuestro mayor malestar) todo se esforzaba por distinguir al individuo de quienes lo rodean, nuestra vida privada de nuestra vida pública, nuestra historia de la de los demás. Pues nuestra propia historia es plural: los itinerarios del trabajo cotidiano no son los únicos que conservamos en la memoria, y un determinado nombre de estación que durante mucho tiempo no fue para nosotros más que otro nombre cualquiera (punto de referencia convenido en una serie invariable), revistió de pronto una significación sin precedentes, símbolo de amor o de desgracia. Cerca de los hospitales se encuentra siempre el puesto de un florista, una empresa de pompas fúnebres y una estación de metro. A toda estación se une también una pluralidad de recuerdos irreductibles entre sí, recuerdos de esos raros instantes, como decía Stendhal, “por los cuales vale la pena vivir”. La carga de cada uno de ellos, semejante a la de los otros aunque difiera de ellas, es llevada únicamente y durante un tiempo por una o dos conciencias singulares cuya secreta pasión, hace poco o hace mucho, debe de haber seguido los caminos subterráneos del metropolitano. Los caminos del metro, como los del Señor, son impenetrables: uno no cesa de recorrerlos, pero toda esta agitación sólo cobra sentido a su término, en la sabiduría transitoriamente desencantada de una mirada retrospectiva.

Hablar del metro es pues hablar ante todo de lectura y de cartografía. Creo recordar que se invitaba a los alumnos a apreciar en el atlas de historia de mi niñez los crecimientos y las disminuciones alternadas de Francia: Francia antes de la Revolución, Francia durante el Primer Imperio, Francia en 1815, Francia en el Segundo Imperio, Francia después de 1870... Hay algo de este efecto de acordeón en la imagen de mi vida que me ofrece el plano del metro. Pero es más aún (y entonces habría que referirse a otras páginas del atlas: la Francia geológica, la Francia agrícola, la Francia industrial...), se podrían distinguir varios planos de lectura (vida amorosa, vida profesional, vida familiar...), ellos mismos referidos, desde luego, a ciertas fechas claves. Por lo demás, todas estas distinciones no impedirían ciertas recapitulaciones; sin duda sería posible (según la manera en que en la carrera de un pintor se analizan períodos diferentes, como el azul o el rosa, el figurativo o el abstracto...) distinguir en la vida de muchos parisienses “períodos” sucesivos, por ejemplo, un período Montparnasse, un período Saint Michel y un período Bonne-Nouvelle. A cada uno de ellos correspondería (como lo sabemos muy bien) una geografía más secreta: el plano del metro es también el mapa de la ternura o la mano abierta que hay que saber cerrar y escrutar para abrirse paso de la línea de la vida a la línea de la cabeza y a la línea del corazón.

Aquí se manifiesta una paradoja. La primera virtud de las rememoraciones personales, favorecida por la consulta un poco soñadora de un plano de metro, ¿no es acaso hacernos experimentar algo que tiene parentesco con un sentimiento de fraternidad? Si bien es cierto que en virtud de la frecuentación cotidiana de los transportes parisienses no dejamos de rozar la historia de los demás (a las horas “pico”, entre paréntesis, esta expresión es evidentemente un eufemismo) sin encontrarla nunca, no es menos cierto que no podríamos imaginarla muy diferente de la nuestra. Esta paradoja tiende a hacer

detener al etnólogo, pues le recuerda otra paradoja que, a mi juicio, tal vez le suministre un medio de resolverla o de aclararla. La paradoja a la que está acostumbrado el etnólogo es la siguiente: Todas las “culturas” son diferentes, pero ninguna es radicalmente extraña o incomprensible para las otras. Por lo menos, ésta es la manera en que por mi parte formularía la cuestión. Otros se atenderán al primer término de la proposición y pondrán el acento, o bien sobre el carácter absolutamente irreductible e inexpresable de cada cultura singular (con lo cual adoptan naturalmente un punto de vista relativista) o bien sobre el carácter parcial, aproximado y vulnerable de todas las descripciones, de todas las traducciones etnográficas (con lo cual asignan a la gestión etnológica un largo rodeo por obra de los métodos trabajosos pero seguros de disciplinas experimentales como la psicología cognitiva). En su período de conquista, la etnología tenía menos escrúpulos; bajo el nombre de cultura reunía elementos muy heterogéneos, herramientas y objetos diversos, formas de alianza matrimonial, panteones y prácticas de culto...) y no le repugnaba ver en ellos indicaciones de evolución, aun cuando admitiera, por otro lado, la transmisión de esos “rasgos” de una sociedad y de una cultura a otras. Esta ciencia invitaba al etnólogo a desconfiar tanto del etnocentrismo como de la absorción por el medio, lo exhortaba a la vez a conservar su distancia y a practicar la observación participante, y así lo condenaba, en suma, a la esquizofrenia, pues la etnología le suponía el don de la ubicuidad.

La experiencia del metro (y algunas otras, lo confieso, sólo que ésta es ejemplar) me invita a sustituir lo que se podría llamar la paradoja de lo Otro (con una O mayúscula, porque se trata de lo Otro cultural) por la paradoja de los dos otros (con minúscula, porque desde él momento en que son dos, esta dualidad relativiza necesariamente el carácter absoluto de la primera paradoja). Permítaseme abrir aquí un nuevo paréntesis y exponer un ejemplo personal para hacerme comprender bien. Nunca llegué a hacerme cargo de lo que significaba ser “creyente”. Mi madre es creyente, mis tías son creyentes, algunos tíos también lo son, tengo primas y primos creyentes. Pero yo no lo soy. Seamos claros: los quiero, los respeto, respeto su creencia, no les guardo fastidio porque festejen su pascua o por que vayan a misa, pero tampoco los envidio; mi indiferencia es total, animal y definitiva. Si sobre este punto tuviera yo el sentimiento de una falta podría hablar de frigidez porque, desde luego, el catolicismo es mi cultura: durante mi infancia me hicieron hacer todo lo necesario, sin insistencia abusiva por lo demás, de manera que ni siquiera puedo atribuir mi incomprensión a algún efecto de exceso metafísico, de sobredosis clerical o de saciedad litúrgica. No, siempre permanecí sin imaginación y sin ideas ante el espectáculo de aquellos que parecían considerar natural que yo creyese. Las conversaciones que pude mantener con los de mi medio en la época en que, siendo aún adolescente, mantenía conversaciones de este género, profundizaron de alguna manera mi incomprensión: podía admitir que era menester creer en algo, pero ¿por qué en este dogma antes que en aquel otro? ¡Más aún...! lo más penoso estaba ante todo en el hecho de que yo comprendía tan poco el proceso mismo como su objeto. Me eran particularmente incomprensibles aquellos que me explicaban que con el dogma había que tomar

o dejar, que lo esencial era la fe personal, razonada, íntima, ¿qué sé yo? Porque en cuanto a lo demás siempre fui bastante sensible a los fastos de la iglesia, al hechizo de los cánticos y al recuerdo de mis vacaciones en Bretaña. Puedo comprender que la gente vaya a la iglesia por placer. Pero es probable que los creyentes piensen en otra cosa.

La incompreensión era aparentemente reciproca. “Pero entonces, ¿tú no crees en nada?, me había preguntado una vez una prima a la que no logré hacerle entender que correspondía a quien exageraba (a quien no sólo “creía” sino que creía “en algo”) explicarse, si se sentía capaz de hacerlo. Yo no juraría que no experimentara cierto placer malévolo en hacerme el escéptico ante mis primas, pero nunca tuve el sentimiento de forzar o de fortificar artificialmente mi espíritu: descubría muy cerca de mi (sin asombro excesivo porque después de todo mi educación me había preparado para ello) la alteridad.

El otro comienza junto a mí; y hasta habría que agregar que en numerosas culturas (todas ellas constituyeron antropologías, representaciones del hombre y de la humanidad) el otro comienza en el yo sin que tengan que ver nada en ello Flaubert, Hugo o Lacan: la pluralidad de los elementos que definen el yo como una realidad compuesta, transitoria y efímera —producto de herencias y de diversas influencias— es tan esencial que los trabajos de los etnólogos, relativistas o no, dedican siempre a la muy problemática noción de persona un capítulo que es absolutamente indispensable para comprender aquellos capítulos que tratan sobre la organización social y la economía.

Pero abandonemos las sutilezas y complejidades del yo para volver a nuestro metro. Todos los que encuentro en él son otros en el sentido cabal del término: se puede apostar a que una parte notable de mis compañeros de ocasión tiene creencias y opiniones de las que ni siquiera entiendo su lenguaje (las estadísticas y los sondeos podrían permitirme precisar esta afirmación), y es claro que no estoy hablando de los extranjeros, ni de todos aquellos cuyo color de piel pueda hacer presumir que pertenecen a otros medios culturales diferentes del mío. Hasta me atrevería a sugerir —pero tal vez ésta sea una presunción de etnólogo demasiado poco relativista— que comprendería más fácilmente las ideas, los temores y las esperanzas de este o aquel aborigen de la Costa de Marfil (conozco a varios que, lo mismo que yo, bajan en la estación Sèvres-Babylone) que el pensamiento profundo de mi vecino de barrio, con el que a veces recorro un trecho de camino y que lee *La Croix*.

¿Qué se les reprocha con mayor frecuencia a los etnólogos? Que se fíen de la palabra de un pequeño número de informadores, que no desconfíen de las palabras ni se abstengan de generalizar para un conjunto de sociedades lo que no son capaces de establecer con certeza en el caso de una sola de esas sociedades. Pasaré por alto lo que pueda tener de injusto e inexacto en los detalles —y, por lo tanto, también en el conjunto— cada una de estas acusaciones, y me contentaré con observar que en este terreno todo individuo sería totalmente incognoscible para otro y que, propiamente hablando, no habría conocimiento posible del hombre por el hombre. Y si por ventura alguien me replica que estoy mezclando los géneros, que aplico a las relaciones

interindividuales una crítica que es válida en el caso de las relaciones interculturales, responderé haciendo dos preguntas: ¿no se apoya precisamente el relativismo cultural en una crítica del lenguaje, y especialmente de la comunicación entre informadores e informados, es decir, entre individuos? Al sugerir que las culturas son parcial o totalmente intraducibles las unas a las otras, ¿no se las reifica, admitiendo al mismo tiempo que en el seno de una misma cultura la comunicación es transparente, las palabras son unívocas y la alteridad está ausente? Lévi-Strauss hacía notar en *Race et Histoire*¹ que los salvajes no podían ser considerados niños (de una humanidad que se concibe a sí misma como evolutiva) sencillamente porque tenían niños, a los que se esforzaban por convertir en adultos. Postulemos la idea de que en toda sociedad hay *otros* (y propiamente no hay otra cosa) y que esta simple comprobación relativiza por sí misma la definición de niveles o de umbrales estrictamente “de identidad” (generaciones, clases, naciones) y el relativismo mismo. Los otros no son tan irreductiblemente otros que no tengan una idea de la alteridad, de la alteridad lejana claro está (la de los extranjeros), pero también de la alteridad inmediata (la de sus semejantes próximos).

En el metro, los signos de la alteridad inmediata son numerosos, a menudo provocativos y hasta agresivos. Y una vez más dejo de lado el caso de todos aquellos que pertenecen a la alteridad lejana y atestiguan la irrupción de la historia mundial en nuestros recorridos cotidianos: asiáticos que van a la plaza Maubert para comprar sus provisiones o que regresan a la plaza d’Italie, africanos del Magreb y del África negra que se dirigen a Anvers o que barren los corredores de Réaumur-Sébastopol, norteamericanos o alemanes que en grupos ruidosos van a visitar la Opéra. La alteridad inmediata (pero ¡ay! ya un poco lejana) es ante todo la de los jóvenes, la “juventud” como se dice en la televisión. Jóvenes: son éstos cuya juventud significa para los demás que su propia juventud de éstos ya se ha ido. Algunos llevan un aro en la oreja o se tiñen de verde un mechón de pelo; son a la vez los más perturbadores y los más familiares: semejantes a la imagen que nos hacemos de ellos —porque esa imagen está reproducida profusamente en la prensa y en los anuncios publicitarios— y que ellos quieren dar de sí mismos, por la misma razón. Este proceso de identificación puede desconcertarnos por sus manifestaciones, pero no podría sorprendernos, pues conocemos casos análogos. Y como lo decía muy bien Johnny Hallyday, astro a quien su ya larga carrera impone o impondrá muy pronto un cambio de imagen (incluso y sobre todo, si tiene la sabiduría de no cambiar de *look* el día en que tenga la curiosidad de consultar el espejo que ahora tiende a los demás y descubra personas de su edad): “Un ídolo nunca es otra cosa que un tipo al que los muchachos tienen ganas de parecerse”.²

El metro, por cuanto nos acerca a la humanidad cotidiana, desempeña el papel de un vidrio de aumento y nos invita a medir un fenómeno que, sin él, correríamos el riesgo de ignorar o tal vez trataríamos de ignorar: si el mundo en su mayoría se rejuvенеce, ello significa que nosotros nos estamos quedando

¹ *Race et Histoire*, París, Gonthier, 1961.

² Citado en *Jours de France*, n.º. 1568, 19-25 enero, 1985.

atrás. Lo que para nosotros procede todavía de la actualidad ya para otros es historia. Sin duda es penoso haberse creído el ídolo de los jóvenes y descubrirse como el Tino Rossi de los casi viejos, de los nuevos ancianos. Pero ésta es una experiencia fundamental y ejemplar: en el momento mismo en que nuestra historia nos vuelve a atrapar, la historia de los demás se nos escapa. Digo “nosotros” por una especie de simpatía que siento por las personas de mi generación que en un momento u otro deben percibir, lo mismo que yo, los singulares efectos de óptica creados por el hecho de trazar un paralelo entre historias de velocidades diferentes: nuestra historia personal se acelera (“es increíble cómo pasa el tiempo”), en tanto que los jóvenes tienen todo su tiempo y hasta se impacientan en las demoras iniciales (verdad es que deben terminar sus estudios o encontrar un empleo, deben orientarse, decidirse, instalarse...); pero desde otro punto de vista todo se invierte: los jóvenes nos dejan en el lugar en que estamos y nosotros sentimos confusamente que son ellos quienes hacen la historia o van a hacer la historia. Claro está, la política y la economía continúan estando por el momento en manos más respetables. Pero esas manos, si se me permite la expresión, se encuentran muy poco en el metro, o se muestran muy discretamente.

Verdad es que los jóvenes no son todos jóvenes de la misma manera. Sus respectivas posibilidades no se miden por el número de anillos que llevan en las orejas o por la cantidad de mechas teñidas: hay algo perturbador al ver, los viernes por la tarde o los sábados, por el lado de la République o de Richelieu-Drouot, a jóvenes indios de las clases populares que toman el camino de sus reservas exhibiendo todos los signos convenidos de la originalidad estereotipada. ¿Qué tienen en común esos jóvenes con las jovencitas salidas de los alrededores burgueses de mi adolescencia, a las que encuentro a veces por el lado de Ségur o de Saint-François-Xavier, y que llevan con una discreción llena de sentido chaquetas azules sobre sus faldas escocesas?

Lo que tienen en común, y que evidentemente no les impide ser tan diferentes los unos de los otros como diferentes son sus orígenes y sin duda lo serán sus respectivos destinos, es su relación con el tiempo, que los distingue radicalmente, por ejemplo, de las personas de mi edad. Las personas de mi edad, según podría pensarse, también constituyen una falsa comunidad, de alguna manera negativa, definida por defecto, por el número de años gastados, pasados (como se dice de un color ajado) y, respecto de cualquier ideología de la modernidad, superados. Cada uno de nosotros tiene sus propios puntos de referencia, su propio pasado, tan diferente como puede serlo nuestro propio presente. Como esos navegantes solitarios a quienes la amplitud del mar oculta unos a otros, pero a quienes la radio informa que están a la cabeza de la regata, nosotros sólo nos sentimos próximos en la palabra de los demás. El pasado que compartimos es una abstracción y en el mejor de los casos una construcción: ocurre que un libro, una revista o una emisión de televisión nos explica lo que hemos vivido en el momento de la liberación o en mayo de 1968. Pero, ¿quién es entonces ese “nosotros” al cual debería referirse el sentido de lo que pasó? En suma, ¿quién no es como Fabrice en Waterloo?

Por supuesto, Waterloo sólo podía dar su nombre a una estación ferroviaria y a una estación de metro de Londres. Esta comprobación tiene por sí misma valor histórico, pero aun más valor cultural. Pues la presencia de nombres de “victorias” en el metro (Austerlitz, Solferino, Bir-Hakeim) ¿significa acaso la copresencia de la historia en nuestra vida cotidiana o la irrealidad de la historia?... de esa historia que, como la de los individuos, sólo cobra sentido retrospectivamente, de esa historia que quienes la hicieron no siempre tuvieron conciencia de haber vivido, y de la cual ninguno de aquellos que cree haberla vivido guarda el mismo recuerdo.

Sin embargo, tal vez aquí no habría que forzar demasiado las tintas: una generación, según lo sabemos por intuición y por experiencia no es realmente nada. Las personas de la misma edad tienen necesariamente, si no recuerdos comunes, por lo menos recuerdos en común, los cuales, si difieren los unos de los otros, distinguen aún más seguramente a quienes pueden referirse a los hechos recordados que a aquellos que, en el mejor de los casos, sólo tienen de ellos un conocimiento libresco. Mis hijas y yo tenemos sin duda la misma relación con Solferino, no con Bir-Hakeim. Durkheim (quien, no habiendo dado su nombre a ninguna calle de París, no tiene *a fortiori* ninguna posibilidad de figurar alguna vez en el plano del metro) veía en la rememoración y en la celebración una fuente y una condición de lo sagrado. Pensaba que no puede haber sociedad “que no sienta la necesidad de conservar y reafirmar a intervalos regulares los sentimientos colectivos y las ideas colectivas que hacen su unidad y su personalidad”³ y en este sentido no creía que las ceremonias civiles difirieran por su naturaleza de las ceremonias propiamente religiosas. Pero para Durkheim esas ceremonias son siempre ceremonias del recuerdo, fiestas de la memoria colectiva. “El único fuego al cual podemos calentarnos moralmente es el que forma la sociedad de nuestros semejantes”, dice también Durkheim, pero el combustible que alimenta ese fuego es el pasado compartido, que se conserva y se reanima al conmemorárselo. Durkheim sabe muy bien, en efecto, que el pasado es más eficaz por haber sido vivido, y que los pasados muertos (el pasado de quienes están muertos) tienen menos posibilidades de alimentar la llama social —esa misma llama a la cual se calientan los individuos— que el pasado de los vivos. En determinados momentos, las sociedades tienen necesidad de recobrar un pasado, así como los individuos recobran la salud. Cuando Durkheim dice “sociedad” yo entiendo por lo general “generación”, e indiscutiblemente Durkheim habla del malestar de una generación al final de las *Formas elementales de la vida religiosa*: “Las grandes cosas del pasado, las que entusiasmaban a nuestros padres, ya no suscitan en nosotros el mismo ardor, sea porque entraron en la costumbre hasta el punto de haberse hecho inconscientes para nosotros, sea porque ya no responden a nuestras aspiraciones actuales...”

Bien se comprende la doble y contradictoria hipótesis que podría sugerir así la evidente “carga” histórica de los recorridos del metro. Tantas estaciones y otras tantas situaciones o personajes reconocidos, conservados, magnificados: el

³ E. Durkheim: *Les Formes élémentaires de la vie religieuse*, PUF, 1974, 4a edición, pág. 610. [Hay versión castellana: *Las formas elementales de la vida religiosa*, Madrid, Akal, 1982.]

tren se desliza por nuestra historia a velocidad acelerada; incansable, cual una lanzadera que va y viene en los dos sentidos, los grandes hombres, los lugares ilustres y los grandes momentos, pasando de Gambetta a Louise Michel, de la Bastille a l'Etoile o de Stalingrad a Campo-Formio y viceversa. De manera que tomar el metro sería en cierto modo celebrar el culto de los antepasados. Pero evidentemente ese culto, si es que lo hay, es inconsciente; muchos nombres de estaciones nada dicen a quienes los leen o los oyen, y aquellos a quienes dicen algo no piensan necesariamente en el objeto cuando pronuncian el nombre. Si hay culto, podría objetarse entonces, se trata de un culto muerto: lejos de confrontar a la sociedad de hoy con su pasado y a los individuos que la componen con su historia, los recorridos del metro dispersan por los cuatro puntos cardinales de París a hombres y mujeres presurosos o fatigados, que sueñan con vagones vacíos y andenes desiertos, empujados por la urgencia de su vida cotidiana, y que en el plano que consultan o en las estaciones que se suceden sólo perciben el decurso más o menos rápido de su propia existencia personal, y apreciada en términos de adelanto y de retraso.

No es, pues, tan seguro que podamos descubrir bajo tierra las fuentes de un nuevo impulso social, de una solidaridad y, ni siquiera, de una complicidad. Los nombres de las estaciones no evocan ni con suficiente fuerza ni con suficiente regularidad la historia que celebran, como para que pueda nacer, necesariamente, algo que se parezca a una emoción colectiva, del cruce de su presunto referente común y de la diversidad de los recorridos singulares. Sin embargo, hube de percibir un instante el esbozo fugitivo de una emoción de este tipo cuando, al apearme en Port d'Auteuil con un amigo aficionado al fútbol, acomodaba mi paso al de la muchedumbre presurosa pero ordenada de los entusiastas que iban a presenciar el partido del Parc. Mucho antes de llegar a Porte d'Auteuil ya era fácil identificar en el vagón a quienes asistirían al *match*, no sólo a los jóvenes un poco acalorados que llevaban sus gallardetes aún plegados, o que con toques de corneta entrecortaban el clamoreo de los grupos inmediatos reconocibles, sino también a todos aquellos que viajaban más discretamente, solos o en grupos de dos o tres, cuya mirada, amistosamente cómplice cuando se cruzaba con la nuestra, expresaba la simpatía pura del compañero de ruta, la felicidad del instante y la inminencia de un placer anclado en la costumbre. Pues la costumbre es esencial en la alquimia del placer deportivo, y el ojo, que no cesa de verificar con movimientos bruscos, en el plano del metro que se encuentra encima de las puertas automáticas, una serie de nombres que, sin embargo, son conocidos por todos (como si Javel pudiera alguna vez dejar de seguir a Charles Michel, y como si Eglise d'Auteuil pudiera dejar de preceder a Michel Ange-Auteuil), revela menos la vacilación del neófito que la obsesión inquieta del creyente. El partido que se ha de jugar evoca ante todo a los otros que se jugaron antes, y esto es cierto aun en el caso de las finales de copa, que propulsan a través del metro y a través de un año de esperanzas a muchedumbres de acento clamoroso. Raros son los que han ido ya al Parc en una ocasión semejante, y que no deriven de ese recorrido del metropolitano la mejor de las emociones que han ido a buscar: la felicidad de volver a comenzar. Una alusión a Porte d'Auteuil sólo puede ser por los

aficionados ilustrados que, frecuentado ya el Parc, saben que un día u otro volverán a encontrarse una vez más, en el metro de la línea Porte d'Auteuil-Boulogne.

Si es cierto que cada uno tiene su propio pasado, no es menos cierto que algunos, que se acuerdan de haber vivido con los otros ciertos fragmentos del pasado de éstos, pueden experimentar el sentimiento de compartir con ellos por lo menos ese recuerdo. Tienen en común, y ellos lo saben, ese movimiento del espíritu que, en algunas ocasiones muy precisas, tiende hacia el pasado la mirada puesta en el presente, con lo cual se confiere a éste una especie de intemporalidad rara y preciosa. La complicidad que puede nacer de este paralelismo, por infiel y subjetiva que sea la memoria, se manifiesta a veces de manera inesperada en lo fortuito de un encuentro, en el giro de una conversación (“¡Ah, sí! ¿De manera que usted también lo conoció?... Espere, eso debe de haber ocurrido en 1966 ó 1967, sí, creo que en 1967...”), pero los recorridos del metro aseguran a dicha complicidad puntos de referencia estables y, combinados con el calendario deportivo, plazos regulares.

Ocurre también a veces que un recuerdo individual se confunda con conmemoraciones más generales, y esto acentúa el valor simbólico del nombre, que remite entonces al acontecimiento colectivo y simultáneamente a una presencia singular. Fabrice, por muchas razones, no tuvo ocasión de tomar el tren subterráneo en Waterloo, pero sin duda hay más de un viajero capaz de acordarse de sí mismo y a la vez de los demás cuando pasa por Charonne. Hay que haber vivido como yo en la confluencia del boulevard Saint-Germain y de la calle Monge y tener por lo menos mi edad para asociar Maubert-Mutualité y Cardinal-Lemoine a los combates de la liberación y a la división Leclerc, pero otros nombres evidentemente despiertan, en otras conciencias, singulares recuerdos que no son sólo personales. Algunos de esos nombres ostentan suficiente oropel para evocar por sí solos la suntuosidad guerrera de que se revisten de vez en cuando (Champs-Élysées-Clemenceau, Charles de Gaulle-Etoile), otros hacen surgir inmediatamente en la conciencia la imagen de los monumentos que designan, o con los cuales tienen relación: Madeleine, Opéra, Concorde.

Y es conciencia histórica también la que nos imponen tanto las modificaciones de los nombres de las estaciones como su fidelidad al pasado. En función de la actualidad las estaciones pueden, como las calles, cambiar de nombre, y este último es muy generalmente el del lugar que merecen. A la lista de celebridades, el plano del metro agrega por lo demás matices sutiles y consagra ciertos nombres mencionando únicamente la arteria o la plaza con la que tienen relación, como si le repugnara distinguirlas una segunda vez, y como si se contentara con ratificar un lugar de paso obligado que no compromete su responsabilidad.

Cuanto más se aleja el metro del corazón de la capital, más pierde el sentido de la historia (el RER lleva al colmo este olvido) para refugiarse en la topografía. Por ejemplo, las designaciones Malakoff-Rue Etienne-Dolet, y Carrefour Pleyel o Boulevard Victor y Boulevard Masséna (en el RER) parecen

ostentar nombres de los cuales subrayan su origen, más geográfico que histórico. Además, la red no deja de crecer, de extender sus ramales fuera de la aglomeración parisiense propiamente dicha, mientras se va cargando de nombres totalmente exóticos para el parisiense tradicional (Les Juilliottes, Croix-de-Chavaux) y a veces sutilmente novelescos, porque evocan a la vez ideas de frontera y de partida (Saint-Denis-Porte de París, Aubervilliers-Pantin-Quatre-Chemins). Franklin D. Roosevelt encontró su lugar de manera completamente natural en los Champs-Élysées entre Clemenceau y l’Etoile, pero resulta bastante notable que el injerto de Charles de Gaulle en l’Etoile haya prendido tan rápidamente y tan bien.

Los nombres dobles no son raros en el metro, pero sus orígenes son diversos. Las más veces designan un cruce o encrucijada (Réaumur-Sébastopol) o dos lugares próximos (Châtelet-Les Halles). La originalidad de Charles de Gaulle-Etoile (relativa, pues por el mismo procedimiento se originó Champs-Élysées-Clemenceau) se debe a la yuxtaposición del nombre de un personaje y del nombre de un lugar. El éxito excepcional de ese nombre compuesto (rápidamente utilizado para designar la estación misma o la línea de la cual es punto terminal y que parte de Nation, que la plaza de l’Etoile rara vez es designada por su nombre oficial completo) se debe, sin duda, a una serie de felices circunstancias, una de las cuales es la que asocia Nation a de Gaulle; pero también se debe al uso muy particular que se hace de los nombres del metro.

La figura de de Gaulle recorriendo los Champs Élysées, desde l’Etoile a la Concorde, en el momento de la Liberación, con su rostro resplandeciente y la mirada altiva posándose alborozada en las cosas, fue bastante difundida y simbolizó de manera bastante espectacular las ideas mezcladas de desembarco, de liberación y de salvación como para impresionar, en el sentido fotográfico del término, a muchas generaciones, aun aquellas que, no siendo contemporáneas del acontecimiento, conocieron sólo la imagen, gracias a los registros de actualidades que les restituían, por lo demás, su verdadera naturaleza histórica, fundadora y mítica. En este sentido, la expresión “Charles de Gaulle-Etoile” es un modelo de sobredeterminación simbólica propicia para colmar la imaginación de todos y suscitar la memoria de muchos.

Pero hay que agregar que si esta expresión es efectivamente usada se lo hace, en primer lugar, a causa del respeto muy particular que sentimos por los nombres sacralizados en el metro, aun cuando ignoremos su sentido. Para no salirnos de los nombres de individuos, observemos que, al consagrar un uso sobre el cual uno podría tal vez interrogarse, la RATP utiliza tanto el apellido precedido de su nombre de pila como el apellido solo. Tenemos así una serie del tipo Anatole France, Victor Hugo, Charles Michels, Félix Faure y otra del tipo Garibaldi, Monge, Goncourt, Mirabeau o Le Peletier; y si a veces decimos Sèvres para designar Sèvres-Babylone (familiaridad que rinde homenaje a la importancia de la estación, porque evidentemente Sèvres por sí sola no podría nunca designar a Sèvres-Lecourbe, mientras que Michel Ange-Auteuil y Michel Ange-Molitor son de igual dignidad), o Denfert para designar Denfert-

Rochereau, nunca nos permitiríamos tratar a los héroes del metro como vulgares colegas y llamarlos simplemente por su apellido y menos aun *a fortiori* por su propio nombre de pila: nunca nos apeamos en Roosevelt, Faure o Hugo y menos aun en Franklin, Félix o Victor, y si las parejas Charles de Gaulle-Etoile y Champs Elysées-Clemenceau parecen mejor que Montparnasse-Bienvenüe (a pesar de la legitimidad del homenaje así rendido a Fulgence Bienvenüe como héroe fundador y civilizador), hay que buscar su causa en la historia, en una historia a la que todavía somos sensibles y que no tiene ningún parentesco con las imágenes de Espinal que pueden evocar Alésia, Convention o Iéna, o bien, en el registro de los grandes hombres, Saint-Paul, Etienne Marcel o Cambronne.

En cuanto a la fidelidad histórica, ésta se expresa en el nombre de ciertas estaciones que se negaron a amoldarse al gusto del día, como Trocadéro, insensible al modernismo del palacio de Chaillot, o Chambre des Députés, cuyas sonoridades de la Tercera República armonizan bastante con la decoración conservada del barrio Saint-Germain.

Y si a menudo pasamos distraídamente de Bastille a Alésia, de Marx Dormoy a Pasteur o de Saint-Augustin a Robespierre, si la costumbre nos puede hacer insensibles hasta a una imagen de país que ciertos nombres deberían bastar para evocar (Ménilmontant o Pigalle, Cité o Pont-Neuf, Mirabeau o Porte des Lilas) porque mezclan con los recuerdos de los parisienses el de los estribillos de canciones que ellos han canturreado, el de las páginas que han leído o el de las películas que han visto, no es menos cierto empero que el menor accidente puede hacernos adquirir conciencia de que pertenecemos a una cultura y a una historia. Los poderes públicos, como es su deber hacerlo (o por lo menos en la concepción que uno se forja de ellos en Francia), se empeñan en suscitar ese despertar de la conciencia adornando inteligentemente con reproducciones estaciones como Louvre, con lo cual transforman en espectadores subterráneos a viajeros que deberían sentirse así legítimamente tentados a contemplar los originales en la superficie. Pero los turistas extranjeros, sobre todo esos que andan en grupos y hablan en voz alta, son en este sentido los más eficaces. Oírlos apreciar las copias expuestas en el andén de la estación Louvre o exclamar con arrobamiento: “¡Opéra!”, “¡Bastille!”, en el momento en que el tren se detiene en esos ilustres lugares, supone algunas consecuencias no desprovistas de ambigüedad. Esos extranjeros dan cuerpo a nuestra historia; ella existe, puesto que ellos la encuentran. Al mismo tiempo, también nosotros formamos un poco parte de la decoración, lo mismo que un griego junto al Partenón o un egipcio junto a las pirámides: son todos individuos de los cuales tendríamos tendencia a pensar (cuando hacemos turismo) que el Partenón o las pirámides deben ocupar el primer plano de sus preocupaciones puesto que a nuestros ojos, por lo menos, esos monumentos los definen en su singularidad étnica y cultural. En el túnel somos nosotros los que miramos a los turistas con una indulgencia un poco divertida; llegados a la estación, y simplemente porque su nombre pronunciado con el acento extranjero de un observador exterior le restituye toda su aureola histórica, nos vemos incluidos en una decoración y asignados a desempeñar un papel, testigos de oficio, condenados a sugerir con un alzamiento de cejas o una vaga sonrisa

el pasado de la Bastilla o la elegancia de la Opéra, a reivindicar, porque así nos es impuesto, la originalidad de nuestra historia y de nuestra cultura.

Y si por casualidad a uno de esos extranjeros se le ocurriera preguntarnos sobre el origen y la razón de algunos de los nombres más conocidos del metropolitano (Alma-Marceau, Denfert-Rochereau, La Motte-Picquet...), sin duda nos veríamos obligados a zafarnos, a imitación de esos ancianos aldeanos a los cuales se obstina el etnólogo en hacerles decir por qué las iniciadas en el culto de un determinado dios llevan una pluma roja en los cabellos o por qué el dios al que ellas sirven se llama como se llama y no de otra manera. Generalmente, entonces, responderíamos a nuestro interlocutor demasiado curioso, sin más duplicidad ni peor voluntad que aquellos viejos aldeanos, que no tenemos la menor idea, que siempre conocimos esos nombres sin haberlos comprendido nunca, por más que en el momento nos pueda parecer que Marceau era un general revolucionario y que Alma tiene algo que ver con una historia de zuavos.

No es pues absolutamente cierto que los viajeros del metro no tengan nunca nada en común o que no tengan ocasiones de percibir que comparten con otros algunas referencias históricas o algunos restos del pasado. Sólo que esta experiencia rara vez es colectiva. El metro no es un lugar de sincronía, a pesar de la regularidad de los horarios: cada cual celebra allí por su cuenta sus fiestas y sus cumpleaños; cada biografía es singular y el humor de un mismo individuo es bastante variable para que una efervescencia colectiva tenga posibilidades de producirse en las estaciones Concorde o Bastille fuera de los momentos en que alguna celebración especial (una manifestación contra el racismo, una elección) vuelve a dar a esos nombres de lugar el prestigio y la fuerza emotiva que tienen del pasado. Dentro del carácter ordinario de los días, habría que hablar de sacralidad inmediata (cada cual viaja al encuentro de su propia historia) y de sacralidad ritual en la medida en que el rito sobrevive a lo que conmemora, sobrevive al recuerdo hasta el punto de no prestarse ya a la menor exégesis, forma vacía que uno podría creer muerta si la Historia (con H mayúscula: la historia de los demás percibida un instante como la historia de todos) de vez en cuando no volviera a darle un sentido. Así vemos a veces en África o en América cómo la religión cristiana se apodera de formas rituales arcaicas a las cuales da una sustancia sin que resulte fácil al observador decidir lo que se impone, si la forma o la sustancia, ni caracterizar la nueva religión que evidentemente es irreductible a la suma de sus elementos... fenómeno que, por lo demás, corresponde al secreto de todo nacimiento.

Ciertamente puede uno imaginar que toma el subterráneo por placer y que va en busca de emociones que todos hemos experimentado fugazmente. Desde hace años, una corriente de aire de origen desconocido barre los corredores de Ségur y despierta así según imagino en más de un transeúnte nostalgias marinas o furores oceánicos. En Concorde, en el largo corredor que une la línea Balard-Créteil con la línea Vincennes-Neuilly, un acordeonista inmutable toca aires de posguerra (“Cerezos rosados y manzanos blancos”, “Han vuelto las cigüeñas”, “El vinillo blanco”) que tendrán siempre para quienes los escucharon en la

época de su creación un sabor particular. Pero sobre todo hay que admitir que cotidianamente los individuos toman, como se dice, itinerarios que no pueden dejar de tomar, atados a los recuerdos que nacen de la costumbre y a veces la subvierten; los individuos rozan, ignorándola pero presintiéndola a veces, la historia de los demás, y pasan por los caminos marcados por una memoria colectiva trivializada, cuya eficacia sólo se percibe ocasionalmente y a la distancia. Un día, a orillas del río Senegal, en una de esas aldeas cuyos techos de chapa, más sólida y duradera que la paja, son pagados con los salarios de los trabajadores emigrados a Francia, fui cordialmente abordado por un hombre que insistía en decirme que había vivido muchos años cerca de Barbès-Rochechouart: “¡Ah! Barbès-Rochechouart...” repetía yo tontamente. Luego rompimos a reír los dos, felices, según me pareció, por ese instante de simpatía que la sola virtud de un nombre había podido suscitar.

SOLEDADES

Si hubiera que hablar de rito respecto de los recorridos del metro y en un sentido diferente del que asume el término en las expresiones comunes en las que se devalúa, como simple sinónimo de costumbre, habría que hacerlo tal vez partiendo de la siguiente comprobación que resume la paradoja y el interés de toda actividad ritual: ésta es reiterada, regular y sin sorpresas para todos aquellos que la observan o están relacionados con ella de manera más o menos pasiva, y es siempre única y singular para cada uno de aquellos que intervienen en ella más activamente. Paradoja y crueldad de la agenda de entrevistas diarias, que consultamos sin detenernos hasta el momento en que, sin miramiento alguno, la libreta nos entrega el nombre familiar de un muerto que creíamos vivo, nos restituye la presencia de un rostro en el instante mismo en que le escamotea su realidad y sólo despierta nuestro reconocimiento para arrebatársele su objeto y entregar a la trivialidad del curso de las cosas la imagen repentinamente confusa de algunos recuerdos personales.

Las regularidades del metro son evidentes y están instituidas. Tanto el primero como el último tren tienen, tal vez, cierta atracción poética, al asignárseles de esta manera un lugar inmutable en el ordenamiento de lo cotidiano, símbolos del carácter ineluctable de los plazos, de la irreversibilidad del tiempo y de la sucesión de los días. Desde el punto de vista del espacio, los transportes públicos se prestan a una descripción funcional, y más geométrica que geográfica. Para ir de un punto a otro se calcula fácilmente el recorrido más económico, y aún se encuentran en ciertas estaciones esos planos automáticos que proponen a la curiosidad del viajero, que sólo debe apretar el botón correspondiente a la estación en la que desea apearse, una sucesión de puntos luminosos en los cuales puede leer el itinerario articulado y contrastado (cada línea tiene su color) de su recorrido ideal. Cuando era niño me fascinaban esos juegos de luz, y aprovechaba los pocos instantes de libertad que me dejaban el descuido transitorio de mi madre, entregada a una conversación con una de sus amigas, y la calma del tráfico en las horas muertas, para inventar recorridos cuya riqueza medía yo por la abundancia de las series monocromas que me permitían combinarlos unos con otros como otras tantas guirnaldas de bombillas eléctricas en la noche del 14 de julio.

En nuestros días los chicos tienen otros juegos, mucho más complicados que los ejercicios elementales de combinaciones a los que yo me entregaba antes, más para dar placer a los ojos que por gusto del cálculo, y esos mapas con botones sin duda ya no ejercen sobre los chicos de hoy el encanto que debían más o menos a un modernismo tecnológico que hoy está totalmente superado. Pero el plano del metro es indispensable para que pueda producirse una eficaz circulación subterránea, y las enunciaciones que dicho plano autoriza se expresan naturalmente en términos impersonales que subrayan a la vez la

generalidad del esquema, el automatismo de su funcionamiento y el carácter repetido de su utilización. En la forma escrita, el infinitivo con sentido imperativo confiere a esta impersonalidad el valor de una regla: “Para ir al Arc de Triomphe, tomar la dirección Porte d’Auteuil-Boulogne, cambiar en La Motte-Picquet-Grenelle y bajar en Charles de Gaulle-Etoile”. Este es el lenguaje de las guías de cualquier clase, tanto en el ritual eclesiástico como en los modos de utilización, tanto en los libros de cocina como en los tratados de magia. La misma prescripción oral (“Para ir a Nation por Denfert tienes que cambiar en Pasteur”) toma el tono de la generalidad impersonal; no se sabe bien si el “tú” o el “usted” designan aquí una subjetividad singular (nuestro interlocutor del momento, aquel preocupado por la dirección que debe tomar) o a una clase de individuos anónimos (todos aquellos que hipotéticamente se verían llevados a querer tomar esa dirección), como en expresiones de este tipo: “Tú les das esto” (pequeña separación de los dedos de la mano) “y ellos se toman esto” (separando ampliamente los brazos), o: “Te cuides o no, un día u otro será menester que mueras”.

Sobre el telón de fondo del metro, nuestras acrobacias individuales parecen participar así, de manera felizmente apaciguante, de la suerte de todos, de la ley del género humano que resumen algunos lugares comunes y simboliza un extraño lugar público... maraña de recorridos, algunas de cuyas prohibiciones explícitas (“Prohibido fumar”, “Prohibido pasar”) acentúan el carácter colectivo y regulado.

Está, pues, muy claro que si en el metro cada cual “vive su vida”, ésta no puede vivirse en una libertad total, no sólo porque el carácter codificado y ordenado de la circulación del metro impone a cada cual comportamientos de los que no podría desviarse sino exponiéndose a ser sancionado, ya por la fuerza pública, ya por la desaprobación más o menos eficaz de los demás usuarios. Indiscutiblemente la democracia habrá hecho grandes progresos el día que los viajeros más apresurados o menos atentos renuncien por sí mismos a echar a andar por el corredor de entrada cuando quieren salir, sensibles por fin al honor que les hace (al apelar a una moral sin coacción) el simple letrero que dice “Prohibido pasar”. Hay que confesarlo, algunos permanecen insensibles al letrero (y tal vez lo más sorprendente resulte el hecho de que no sean más numerosos) y corren con más o menos alegría o inocencia el riesgo de recibir con motivo de un empujón, del cual son ellos la causa primera, un codazo vengativo por parte de quienes, como yo, todavía abrigan una idea rousseauiana de la libertad.

Transgredida o no, la ley del metro sitúa el recorrido individual en la comodidad de la moral colectiva y es en este aspecto que dicha ley es ejemplar de lo que se podría llamar la paradoja ritual: siempre es vivida individualmente, subjetivamente; únicamente los recorridos le dan una realidad, individuales, y sin embargo es eminentemente social, la misma para todos, ley que confiere a cada uno ese mínimo de identidad colectiva por el cual se define una comunidad. De manera que el observador interesado en expresar del mejor modo posible la esencia del fenómeno social constituido por el metro parisiense

debería dar cuenta no sólo de su carácter instituido y colectivo sino también de aquello que dentro de ese carácter se presta a elaboraciones singulares y a imaginaciones íntimas, sin las cuales dicho fenómeno ya no tendría ningún sentido. Ese observador debería, en suma, analizar el fenómeno como un hecho social total en el sentido que Mauss da a este término y que Lévi-Strauss precisa y complica a la vez al recordar sus dimensiones subjetivas. El observador se vería llevado a realizar un análisis de este tipo tanto por el carácter masivo, público y casi obligatorio de la frecuentación del metro en París (que lo distingue de algunos de sus homólogos en el mundo) como por la evidencia cotidiana de su carácter a la vez solitario y colectivo. Pues, en efecto, ésta sería, para quienes lo utilizan todos los días, la definición prosaica del metro: la colectividad sin el festejo y la soledad sin el aislamiento.

Soledad, ésta sería sin duda la palabra clave de la descripción que podría intentar hacer un observador exterior del fenómeno social del metro. La paradoja un poco provocativa de esta proposición estribaría sencillamente en la necesidad en que muy pronto se encontraría dicho observador de escribir la palabra “soledades”, en plural, para significar mediante esa desinencia *es* el carácter *límite* de la aglomeración de pasajeros impuesta por las dimensiones de los vagones (el continente) y por los horarios de trabajo que determinan su frecuentación (el contenido): exceso de gente significa el empujón —que en ocasiones podría degenerar en pánico—, impone el contacto, suscita protestas o risas, en suma, crea un modo de relación, ciertamente fortuito y fugaz, que manifiesta empero una condición compartida: cuando apenas hay gente, en la pereza de una tarde de verano o en la fatiga de una noche de invierno, y según la edad, el sexo o la disposición anímica del momento, el viajero solitario puede experimentar la angustia de ver surgir en el extremo del corredor desierto, bajo cuya bóveda resuena extrañamente su paso, al enemigo, al extraño, al ladrón, al violador, al asesino.

Las soledades cambian con las horas. El tren más conmovedor y quizás el más tranquilo es el tren de la mañanita, el primer metro, el que toman, en la línea Vincennes-Neuilly, los viajeros del primer TGV que se apean en la estación de Lyon, pero más regularmente trabajadores diversos cuya condición se reconoce por esa especie de indolencia (hecha de fastidio y de costumbre) con la que hojean el diario o se dejan caer sobre el banco del fondo del vagón. Sus cuerpos se amoldan de la mejor manera posible a las formas sin embargo incómodas, como para aprovechar un último respiro antes de la acometida hacia la oficina o el taller. En su caja metálica, esa mañana, como la de ayer o la de cualquier otro día, un perro y un gato de mirada triste invitan al viajero (que tal vez está dormitando) a que no se olvide de darles el vermífugo.

Recuerdo mi primer viaje en el primer metro del día. Joven sin problemas (quiero decir que no representaba problemas para los demás y menos para mis padres), había asistido, cuando tenía más o menos diecisiete años, a mi primera fiesta sorpresa, así como unos años antes había hecho mi primera comunión: sin pasión pero con aplicación y no sin cierta curiosidad. Esa “fiesta” en realidad no tuvo nada de sorprendente; se daba más bien con motivo de festejar una

especie de actuación deportiva cuyo carácter de iniciación me resultó particularmente penoso alrededor de las cuatro de la mañana, cuando lo único que había que hacer era esperar a que dieran las cinco y media; mientras las chicas dormían, el sabor de los cigarrillos ingleses se espesaba en mi boca un poco pastosa y detrás del vidrio en el que tenía apoyada la frente la noche de invierno era todavía toda negra.

Después, es la hora de las oficinas la que evoca menos que la hora del primer metro el París laborioso que Baudelaire pinta en “Le crépuscule du matin” al final de los *Tableaux parisiens*:

La aurora aterida en ropaje rosado y verde
Avanzaba lentamente por el Sena desierto
Y el sombrío París, frotándose los ojos,
empuñaba sus herramientas, anciano laborioso.

Estos versos, a decir verdad, no despiertan en mí un recuerdo determinado sino que, antes bien, suscitan una serie de imágenes un poco descoloridas y dispersas que los versos tienen el poder de reunir y de precisar a la vez: imágenes de una época en la que la calle de Bernardins, lo mismo que todas las que marcaban estrechos caminos en la masa antigua y compacta de las construcciones de la orilla del Sena, la calle Maître-Albert, la calle de Bièvre, lugar que cobijaba numerosos y pequeños oficios hoy más o menos desaparecidos, carboneros, tapiceros, vidrieros, esterilladores, afiladores, reparadores de medias de mujer, modistas y costureras... providencia de las señoras de la pequeña burguesía. A veces pasábamos por allí, un poco furtivamente, abandonando las aceras más convenientes del boulevard Saint-Germain y de la rue La Grange para cruzar el Sena en el puente de la Tournelle y llegarnos hasta el palacio del Municipio, lo cual nos ahorraba el inconveniente de dos cambios los jueves, cuando íbamos a las Tullerías. A veces también (y estos son recuerdos que relaciono más con la idea del domingo) vagabundeábamos por los muelles, y a la altura del puente de la Tournelle contemplábamos un rato a los pintores (domingueros) que instalados allí desde hacía mucho tiempo y dotados de cierta imaginación, imponían en plena tarde al espectáculo cien mil veces reproducido de Notre Dame los colores contrastados de una aurora o de un crepúsculo con tonalidades pastel, en las que dominaban siempre, según me parece, el rosado y el verde de Baudelaire.

A causa de una profunda transformación, al término de la cual se comprueba que cada vez hay menos trabajadores de París que vivan en el centro de la ciudad, los metros de la primera hora se llenan más espectacularmente alrededor de las estaciones de ferrocarril y especialmente Saint-Lazare con una muchedumbre apresurada, concentrada (por lo menos en dos sentidos, pues en esa “concentración” de multitudes solitarias cada individuo parece movido y guiado por la idea fija de un horario estrictamente calculado, y “concentrado” cual un campeón deportivo, en el objetivo que debe alcanzar). La misma multitud se ve al atardecer, pero en dirección inversa, derramada desde el metro al ferrocarril y desde la ciudad a las zonas horrible y justamente llamadas

periurbanas, aun cuando la extensión del RER tienda a encubrir la realidad de esta segregación al situar las estaciones de distribución en el corazón del dispositivo metropolitano. Alrededor de las ocho y media o de las nueve menos cuarto, la multitud es todavía densa, pero la sociabilidad se hace todavía más manifiesta: se encuentran colegas que se llaman desde lejos, que conversan, que bromean. Las soledades están entonces menos adormecidas. Y el viajero, es decir, el etnólogo, dispone en esos momentos de puntos de referencia más seguros. Puede pasar revista a los diarios, banderillas individuales desplegadas sin demasiada ostentación (*Libération*, *Le Figaro* —me parece que en el metro predomina *Libération*— pero también *Le Parisien Libéré* y algunos *Monde* de la víspera), que le permiten, si presta atención a la página abierta, imaginar algo de las preocupaciones de cada lector, según que éste se halle absorbido por las noticias de sucesos diversos, las noticias deportivas o las peripecias políticas, de las cuales el propio etnólogo tuvo algún eco al escuchar la radio por la mañana o al leer el mismo periódico.

Si se las observa de cerca, advierte uno que las actividades del que viaja en metro son numerosas y variadas. La lectura ocupa allí un gran lugar, mayormente (por más que algunas líneas de metro sean más intelectuales que otras) en la forma de historietas o *comics* o de novelas sentimentales como las de la serie Harlequin. Así, las aventuras, el erotismo o el agua de rosas se derraman en los corazones solitarios de individuos que se concentran con una constancia patética en ignorar todo cuanto los rodea sin dejar pasar la estación en que deben apearse. ¿Adonde va a vagabundear el pensamiento de estos héroes de la lectura, sin dejar empero de recorrer el rosario de las estaciones sucesivas, pensamiento que resulta aun más inasible por plegarse a las seducciones de una imagen o de un relato? La pregunta puede invertirse y ser formulada por un escritor (Georges Perec)⁴ que se preocupa por la suerte del texto: “¿En qué se convierte el texto? ¿En qué queda? ¿Cómo es percibida una novela que se sitúa entre Montgallet y Jacques Bonsergent? ¿Cómo se realiza esa picadura del texto, ese hacerse cargo de él, interrumpidos por los cuerpos, por los demás, por el tiempo, por los fragores de la vida colectiva?”

Algunas mujeres tejen, otros viajeros resuelven palabras cruzadas o corrigen sus copias y a primera vista parecen más imaginables puesto que evidentemente pueden ser reducidos a su actividad del momento, pero resultan aún más remotos detrás de esta fachada inmediatamente identificable porque no nos dan el menor indicio, ni siquiera indirecto o parcial, de sus delirios, de sus deseos o de sus ilusiones, acaparados como parecen estar por la reocupación de resolver los problemas técnicos a los que están entregados. Otros, por fin, los más jóvenes, están absortos en la audición de músicas misteriosas de las que no percibimos nada, salvo ocasionalmente algunos chirridos debidos a un mal ajuste. Y nada más puede imaginarse, ni siquiera por la vaguedad de la mirada o el frenesí mal contenido de un cuerpo sacudido de cuando en cuando por ritmos que habría que llamar interiores, nada se sugiere a la mirada asombrada del

⁴ *Penser / Classer*, Hachette, 1985 (Hay versión castellana: *Pensar / Clasificar*, Barcelona, Gedisa, 1986.)

pasajero que se descubre de pronto sordo (malentendedor, como se dice hoy, y en efecto tal vez se trate aquí de malentendido)* a algo (pero ¿qué?) de las emociones íntimas, de la vaguedad del alma y de la melomanía de quienes usan el *walkman*.

También están aquellos (mayoría en efecto silenciosa) que no hacen nada, que sólo esperan, con los rostros aparentemente imperturbables en los cuales el observador atento (el paseante ingenuo, el viajero inocente) puede sin embargo sorprender a veces el paso de una emoción, de una preocupación o de un recuerdo, cuya razón u objeto se le escapan siempre. Aquí el límite está entre la imaginación novelesca que se complace en interpretar la sonrisa fugaz que un rostro de mujer pareció dirigir a algún interlocutor interior y el malestar que todos sienten al contemplar el espectáculo de un hombre agitado (en el metro no son raros), cuyas palabras deshilvanadas, cuyos suspiros, cuyas carcajadas o cuyos furores sin objeto muestran bastante que ya no es dueño de sus actos. Soledad esta vez definitivamente encerrada en sí misma: y cuanto más el individuo parece querer tomarlos como testigos de sus miserias, más sus vecinos rehúyen su mirada dirigiéndose los unos a los otros miradas a medias embarazadas, a medias cómplices.

Tal vez la etnología pueda, pues, ayudarnos a comprender lo que nos es demasiado familiar para que no nos resulte ajeno y, en el caso presente, a aclarar la paradoja resumida por nuestra intuición vaga e inmediata: que no hay nada tan individual, tan irremedia[b][e]mente subjetivo como un trayecto en particular en el metro (por más que se trate tan sólo del que realiza un adolescente de apariencia anodina, silueta anónima de la cual creemos conocer los gustos y los colores, los tics y los modos de ser, el peinado y la música) y que, sin embargo, nada es tan social como semejante trayecto, no sólo porque se desarrolla en un espacio-tiempo sobrecodificado sino también y sobre todo porque la subjetividad que en él se expresa y que lo define en cada caso (todo individuo tiene su punto de partida, sus combinaciones y su punto de llegada) forma parte integrante, como todas las demás, de su definición como hecho social total.

La etnología puede hacerlo, según me parece, con la condición de no poner aparte la alteridad próxima y en la medida en que su reflexión sobre el *hecho social total* tenga en cuenta esencialmente la relación entre sociología y psicología. Propongo, pues, a mis lectores hacer una incursión, un pequeño rodeo por algunas páginas del *Essai sur le don*, y luego considerar un cambio que los lleve a abandonar la dirección de Mauss para seguir por un instante la de Lévi-Strauss (ambas se corresponden) antes de retornar conmigo a la observación cotidiana del metro en la estación que los lectores deseen.

Mauss habló de hechos sociales totales (expresión que prefería a la de hechos sociales generales) para referirse a fenómenos como el *potlatch* o las visitas de tribu a tribu que implican a la totalidad de la sociedad y de sus instituciones. No hay ningún mal, tratándose de hechos melanesios o

* *Entendre* significa entender y oír. [T.]

americanos en mostrar cómo dichos hechos son a la vez religiosos, económicos, estéticos y morfológicos; aquí la morfología, en la acepción estrictamente durkheimiana, hace referencia al carácter permanente y oficial de las vías de comunicación terrestres o marítimas que los hacen posibles y se refiere al sistema de alianzas que garantiza a los participantes la paz y la seguridad. Pero la idea de totalidad es más compleja de lo que podría imaginarse; es la llave maestra de una afirmación reiterada por la sociología francesa durante todo el siglo XX: cuanto más global es un hecho, más concreto es. Si el funcionamiento general se identifica así con lo concreto, esto significa que una institución nunca es más concretamente observable que cuando está en funcionamiento, y significa que a partir de ese momento ya no es observable sola porque, por un lado, hacen falta hombres para hacerla funcionar y, por otro lado, porque su funcionamiento presupone y pone en marcha el de otras instituciones. De esta manera Mauss puede afirmar lo que con buen derecho podría pasar por una paradoja: lo concreto es lo completo (los sociólogos, dice Mauss, a la inversa de los historiadores, practicaron demasiado la división y la abstracción; ahora hay que recoser, “recomponer el todo”), y es ese esfuerzo de recomposición lo que va a autorizar la comparación o, mejor dicho, la manifestación de universales: “... esos hechos de funcionamiento general tienen posibilidades de ser más universales que las diversas instituciones o que los diversos temas de esas instituciones, siempre más o menos teñidas accidentalmente de un color local”.⁵ La ventaja de la generalidad y la ventaja de la realidad, como las llama Mauss, se refuerzan recíprocamente.

Trátase en efecto de una paradoja, pues los dos términos que la definen (generalidad y realidad) sólo pueden coexistir si el uno relativiza al otro. De ahí la idea de promedio o de “medio” de la cual puede uno concebir que permita la generalización, pero de la cual se puede dudar que exprese concretamente lo real: “Hay que hacer como ellos [los historiadores]: observar lo que se ha dado. Ahora bien, lo dado es Roma, es Atenas, es el francés medio, es el melanesio de esta o de aquella isla y no la plegaria o el derecho en sí”.⁶ ¡Diablos, diablos!: Presentimos la doble dificultad que se perfila aquí: ¿será tan fácil, una vez recompuestas esas entidades historicosociológicas, liberarlas de su reserva culturalista? Y luego, suponiendo que esas entidades conserven algo de concreto (¿qué es el usuario “medio” del metro sino el usuario abstracto al que se dirigen las exhortaciones de la administración?), ¿tomará necesariamente ese algo su color de un lugar y de una época? ¿Es la “parisienidad” de mi usuario lo que dará la medida, si me atrevo a decirlo así, de su carácter medio?

Pero dejemos el metro por un momento y consideremos el comentario que hace Lévi-Strauss de los análisis engañosamente límpidos de Mauss. Si se me perdona la expresión, Lévi-Strauss mete la pata en su “Introducción a la obra de Marcel Mauss”⁷ y se comprende, aunque no esté causada por este solo aspecto

⁵ M. Mauss: “Essai sur le don”, en *Sociologie et Anthropologie*, París, P.U.F., 1950, pág. 275.

⁶ *Ibid.*

⁷ C. Lévi-Strauss: “Introduction à l’oeuvre de Marcel Mauss” en *Sociologie et Anthropologie*, *op. cit.* pág. IX.

de sus reflexiones, la impaciencia un poco ampulosa que manifiesta sobre esto la advertencia (término bienvenido...) que Gurvitch acompaña a esta introducción. Cito aquí las últimas palabras, por gusto y porque atestiguan una clase de lucidez un poco colérica, como se decía en mi niñez (“Tu tío está un poco colérico”, manera de decir para indicar que su estado de espíritu del momento estaba de acuerdo con su naturaleza profunda), frente a la falsa inocencia de un comentario sacrílego: “El lector encontrará en la introducción... del señor Claude Lévi-Strauss una imagen impresionante de la riqueza inagotable de la herencia intelectual legada por aquel gran hombre de ciencia, así como una interpretación muy personal de su obra”.⁸ Realmente en 1950 sabían colocar zapatillas a los floretes.

¿Qué hay pues de tan sacrílego en el comentario de Lévi-Strauss? Nada seguramente que no proceda de un gran respeto por el autor y el texto. Pero los peores comentaristas (entendamos, los más molestos) pueden ser aquellos que toman precisamente los textos al pie de la letra. Mauss postulaba la ecuación concreto = completo; esta ecuación de concreto y completo acallaba indiscutiblemente los celos, como en Durkheim, al tomar en consideración sentimientos que los hombres desarrollan en grupos: “... pudimos percibir lo esencial, el movimiento del todo, el aspecto vivo, el instante fugaz en que la sociedad, en que los hombres cobran conciencia sentimental de sí mismos y de su situación frente a otros...”.⁹ Aquí, la belleza de la expresión (¿quién no sentirá que esta alusión al instante en que los hombres cobran “conciencia sentimental de sí mismos” da justo en el blanco? Aun cuando no sepa uno decir demasiado cuál sea ese blanco) encubre lo arbitrario de una ecuación que no está demostrada y que, por lo tanto, podría resumirse torpemente así: si los hechos sociales pueden ser considerados como cosas, esto significa que la sociedad puede ser considerada como un conjunto de hombres. Mauss procede simultáneamente a una reificación y a una subjetivación de la sociedad o del grupo, que explican que los hombres puedan adquirir conciencia de sí mismos (por supuesto, conciencia colectiva) al distinguirse de otros hombres, de otras sociedades o de otros grupos. Observemos sin embargo, aunque sea al precio de una incoherencia sintáctica y lógica, que su proposición (“los hombres cobran conciencia sentimental de sí mismos y de su situación frente a otros...”) habría sido mucho más interesante si “otros” hubiera hecho referencia a los otros semejantes, a los otros que forman parte del conjunto de los hombres que cobran conciencia de sí mismos. Entre “cobran” y “conciencia” bastaría con intercalar algo así como “cada cual por su parte”, en suma, con reintroducir en el análisis la dimensión subjetiva *individual* para que la proposición significara que los hombres sólo cobran verdaderamente conciencia de sí mismos (conciencia individual de sí mismos como individuos) en el momento en el que toman conciencia de su situación frente a otros, es decir, de su situación social; en suma, que sólo cobran conciencia de sí mismos al cobrar conciencia de los otros, que no hay conciencia individual que no sea social, lo cual en rigor de

⁸ Gurvitch: “Advertencia” a *Sociologie et Anthropologie*, *op. cit.*

⁹ M. Mauss: “Essai sur le don”, *op. cit.*, pág.275.

verdad puede formularse al revés, puesto que una conciencia social no individualizada no sería más que una abstracción o un mito.

Ahora bien, Mauss no dijo realmente eso, pero cuando uno lo relee tiene la sensación de que casi lo ha dicho, aun cuando los términos “multitud”, “sociedad”, “subgrupos” acompañen siempre en su texto las nociones de “sentimientos”, de “ideas”, de “voliciones”. El propio término otros, en relación al cual los hombres se sitúan en diferentes niveles de organización, es en efecto relativo: lo otro de otro subgrupo no es ya un “otro” si es el grupo el que se reúne. En otras palabras, aun en la acepción más objetiva y más institucional de la alteridad, un mismo individuo puede ser alternativamente considerado o no como otro; hay algo del otro en uno mismo y la parte de uno mismo que hay en el otro es indispensable para definir el yo social, el único formulable y concebible.

Cuando Mauss escribe “los hombres”, como si la generalidad del plural atenuara el carácter concreto de la palabra, Lévi-Strauss hace como si aquél hubiera escrito “el individuo” pues, como el mismo Lévi-Strauss nos dice, únicamente en el individuo se puede efectuar la conciliación entre las tres dimensiones del hecho social total: su dimensión sociológica, con sus aspectos sincrónicos, su dimensión histórica o diacrónica y su dimensión fisiopsicológica. Lévi-Strauss no piensa sencillamente en los efectos que podrían tener ciertos sucesos en la fisiología o en el psiquismo de quienes los viven. Movido más bien por una preocupación que atormentó también a los novelistas, Lévi-Strauss vincula el carácter particular de las ciencias sociales con la obligación en que éstas se encontrarían de definir su objeto a la vez como objeto y como sujeto, como “cosa” y como “representación”, según el lenguaje de Durkheim y de Mauss. En otras palabras, la subjetividad de aquellos a quienes observa el etnólogo forma parte de su objeto y, como Lévi-Strauss lo expresó mejor que nadie, lo cito: “Para comprender convenientemente un hecho social hay que aprehenderlo *totalmente*, es decir, desde afuera, como cosa de la cual sin embargo forma parte integrante la aprehensión subjetiva (consciente e inconsciente) que tendríamos sí, siendo ineluctablemente hombres, viviéramos el hecho como un indígena en lugar de observarlo como un etnógrafo.”¹⁰ Bien se ve el desplazamiento que se ha producido aquí: forma parte del hecho social total la interpretación singular que pueda hacer de aquél cada uno de sus actores o más ampliamente cada uno de los que están comprendidos en el hecho social, y el problema que resulta de ello es simultáneamente un problema de definición y de método. El problema de método se relaciona con lo que Lévi-Strauss llama el proceso ilimitado de objetivación del sujeto: entendamos por esto que el etnógrafo, condenado a rendir cuentas en los términos de la aprehensión externa de aquello que él puede imaginar o hacer revivir de la aprehensión interna de los hechos (de la experiencia del indígena), debe proceder por objetivaciones sucesivas de una parte de sí mismo, y esta tarea le es facilitada por el hecho de que su objeto (las sociedades y los grupos humanos) le es familiar y a la vez remoto. Los millares de sociedades que existieron o existen son humanas “y en

¹⁰ C. Lévi-Strauss: “Introduction à l’oeuvre de Marcel Mauss”, *op. cit.* pág. XXVIII.

esa condición participamos de ellas de manera subjetiva”. Pero, desde otro punto de vista, toda experiencia social es objeto para nosotros: “Toda sociedad diferente de la nuestra es objeto, todo grupo de nuestra propia sociedad, pero diferente de aquel al que pertenecemos, es objeto, y hasta todo uso de ese grupo al cual nos adherimos es objeto”.¹¹ Los esfuerzos alternados o simultáneos de identificación, de proyección fuera de la subjetividad y de reintegración en la subjetividad, agrega Lévi-Strauss, correrían el riesgo de desembocar en un malentendido (pues la aprehensión subjetiva del etnógrafo nada tiene de común con la del indígena), si la existencia de un inconsciente con sus reglas propias no permitiera superar la oposición entre yo y los otros. El inconsciente, “término mediador entre el yo y los demás... nos pone en coincidencia con formas de actividad que son a la vez nuestras y de otros”.¹²

Pero bien se sabe adonde va a buscar Lévi-Strauss los rastros del inconsciente: en los sistemas y en su organización, ya se trate de lo social, ya se trate del lenguaje. Y puede plantearse aquí la cuestión de si, al encontrar el inconsciente, Lévi-Strauss no perdió al individuo, quiero decir, al individuo-individuo, uno de esos que, viviendo el hecho social total resultan, cada uno por su parte, indispensables a su definición; y aquí se admitirá, por vía de consecuencia, que la definición es estrictamente asintótica, pues la suma de los actores es tan poco realizable como es interminable la aprehensión subjetiva de cada uno de ellos. Por lo demás, me parece que para limitar su crítica de Mauss o para disipar el vértigo que podría suscitar la teoría del proceso ilimitado de objetivación del sujeto, Lévi-Strauss en 1950 puso límites culturalistas a su saludable empresa de desestabilización. En efecto, apenas terminaba de escri[bi]r que la única garantía de que un hecho total pudiera corresponder a la realidad era la circunstancia de que fuera captable en una experiencia concreta, cuando ilustra esta última con ejemplos tomados de Mauss; experiencia concreta era ante todo la de “una sociedad localizada en el espacio o en el tiempo, Roma, Atenas”; pero también lo era la de un individuo cualquiera en cualquiera de esas sociedades, “el melanesio de esta o aquella isla.”¹³ Ahora bien, el melanesio de esta o aquella isla nunca definió a “un individuo cualquiera”, a una individualidad, si no es una individualidad típica o cultural; y Lévi-Strauss tuvo que escribir “un determinado melanesio o cualquier melanesio de esta o aquella isla”. Pero Mauss (poco antes cité su formulación exacta) no escribió eso. Mauss hablaba del melanesio medio, así como del francés del mismo calibre. Hablaba de cultura y no de individuo, de manera que Lévi-Strauss lo tuerce un poco y (al forzar un poco el texto) con cierta timidez sin embargo, ya por escrúpulos frente al texto, al cual el comentarista hace referencia, pero que objetivamente no puede permitir el comentario que Lévi-Strauss propone (“el” melanesio no es “un” melanesio), ya porque (menos interesado de lo que parece sugerirlo en el problema de la relación entre individuo y sociedad, entre el yo y los otros) se siente ya mucho más fascinado

¹¹ *Ibíd.*; pág. XXIX.

¹² *Ibíd.*; pág. XXXIX

¹³ *Ibíd.*; pág. XXVI.

por el modelo lingüístico que aprehende esa relación partiendo de sus formas instituidas: la lengua, las reglas o los mitos.

¿Cómo definir al parisiense de esta o aquella estación? ¿Dónde encontrarlo? ¿Cómo admitir que pueda ser la clave de lo concreto y de lo completo? Todas las tardes los veo pasar, en Sèvres-Babylone, precipitándose en los vagones o corriendo por los corredores, hombres y mujeres, jóvenes y viejos, escolares, dactilógrafas, profesores, empleados, vagabundos, europeos, africanos, gitanos, iraníes, asiáticos, americanos; todos esos viajeros subterráneos, tan diferentes los unos de los otros, cuyos movimientos casi regulares —como los del océano Atlántico con sus mareas altas y bajas o sus períodos de aguas *fuertes* o de aguas *muertas*— sugieren sin embargo que una misma atracción los anima y los corroe, los reúne y los dispersa. Estas múltiples soledades —rostros petrificados por una preocupación tenaz, siluetas febriles, fatigas sin apelación o perezas sin angustias, dichas y desdichas mezcladas, de las cuales no nos atreveríamos a imaginar su infinita multiplicidad, experimentadas según el humor del momento (el mundo subterráneo podría en suma pasar por la metáfora de nuestros mundos interiores), como la expresión de una inmensa indiferencia o el motivo de una secreta simpatía—, ¿no tendrán en común sino la coincidencia, no enteramente fortuita, de sus maneras de emplear el tiempo?

Por el contrario, se podría pensar que a causa de su resistencia a toda empresa de definición exhaustiva, a causa de la falta de conclusión esencial de lo infinitamente grande y de lo infinitamente pequeño, el fenómeno social del metro —que marca los límites del análisis de Mauss (más allá de los cuales dicho análisis se revela contradictorio o confuso)— puede pasar por un ejemplo notable de hecho social total. La necesidad misma en que nos vimos de hablar de “sacralidad inmediata” en relación con ese hecho, subrayaría de manera ejemplar la imposibilidad de asimilar un fenómeno social de cualquier tipo a la acción y a la figura típica de un sujeto medio. Pero la noción de hecho social total no se reduce a la tentación culturalista que revela un poco distraídamente la mirada lévi-straussiana ni a la perspectiva “de abismo” que Lévi-Strauss descubre mediante el método del “proceso ilimitado de objetivación del sujeto” —que sea fiel o no al pensamiento de Mauss, es otra cuestión—; dicha noción ofrece un asidero, poco cómodo sin duda, pero único y quizá decisivo para el análisis sociológico.

El propio Mauss había admitido que un hecho social total podía incumbir a un gran número de instituciones y no a la totalidad de éstas, y a individuos más que a una colectividad: “En ciertos casos [los hechos sociales totales] ponen en marcha a la totalidad de la sociedad y de sus instituciones (*potlatch*, clanes enfrentados, tribus que se visitan, etcétera) y, en otros casos, solamente a un gran número de instituciones, en particular cuando dichos intercambios y dichos contratos se refieren más bien a esos individuos”.¹⁴ Por lo demás, y siempre ateniéndonos a Mauss, el hecho social total tiene por lo menos dos

¹⁴ M. Mauss: “Essai sur le don”, *op. cit.*, pág. 74.

propiedades. La primera propiedad de un hecho social total es la circunstancia de que es *a la vez* económico, jurídico, etcétera, en otras palabras, que es irreductible al lenguaje de la institución. Su segunda propiedad tiene que ver con su carácter contractual o convencional, carácter que presupone una formulación explícita y una conciencia por lo menos implícita y no totalmente inconsciente de la relación con los otros.

Ahora bien, el viaje en metro, si se define en general como individual, es simultánea y eminentemente contractual. La índole del transporte puede variar y, por lo tanto, también puede variar la naturaleza del contrato, entre formas de relativo apremio (como la tarjeta semanal que asigna a su poseedor un recorrido determinado) y formas mucho más flexibles y liberales, como la tarjeta anaranjada mensual o la tarjeta anual, que multiplica el privilegio (reconocido a todo billete ordinario) de autorizar a su poseedor a viajar bajo tierra todo el tiempo que desee entre el horario del primer tren y el del último. Que yo sepa, este privilegio es una exclusividad parisiense, y podría parecer una expresión particularmente notable de la paradoja a la que antes hicimos alusión: se trata de una libertad individual (aunque esté limitada por muchos otros factores) que se compra al precio del *ticket*, precio que desde luego debe ser fijado por imperativos de rentabilidad; y lo cierto es que hoy ya no es de buen tono decir que esos mismos imperativos deben estar limitados por los imperativos del servicio público. Lo cual no impide que este debate defina bien en términos políticos y económicos a una institución cuya expresión más concreta es la posibilidad efectiva de un libre recorrido individual. El recurso de la tarjeta anaranjada elimina la única (pero importante) coacción que pesaba sobre el viajero: la obligación en que se encontraba de no interrumpir su recorrido (pues siempre habría podido, por el mismo precio, mirar los escaparates en el Louvre y utilizar el pasillo rodante en Montparnasse-Bienvenue) a menos de no abandonar el espacio en el cual le estaba reconocida la libertad de circular. “Más allá de este límite, su billete ya no tiene validez”, anunciaban los carteles, redactados en una época en que todavía no existía la tarjeta anaranjada, letreros reemplazados hoy por una indicación más seca (“Límite de validez de los billetes”), lo cual da fácilmente a los poseedores de la tarjeta la sensación de una transgresión lícita.

En suma, es muy natural que el espacio de los transportes colectivos, como su nombre lo sugiere, sea un espacio contractual en el que cotidianamente se practica la coexistencia de opiniones diversas que, si bien no cuentan con la autorización de ser pregonadas, nada obliga a ocultar, puesto que algunos leen en el metro alguno de los diarios llamados de opinión en tanto que otros, a quienes por lo demás nada les impide leer el diario, exhiben su peinado, sus insignias, sus condecoraciones, su uniforme o su sotana sin que de ello resulten diariamente muchos enfrentamientos. El tema de la inseguridad en el metro no estaría tan difundido, ni serían tan vivas las reacciones ante todo comportamiento provocador o agresivo, si la idea del consenso contractual no fuera tan esencial a la definición de esta institución.

El espacio del metropolitano es económico (y espontáneamente reconocido como tal por sus usuarios) hasta el punto de suscitar un cierto número de comportamientos derivados, complementarios o desviados que pueden expresarse en el lenguaje de la economía, aun cuando también tengan aspectos jurídicos, estéticos y sociales. En uno de los extremos están la rapiña y la trampa. La rapiña no requiere comentarios particulares: variación menor del robo, tal vez derive del carácter convencional del lugar su carácter en principio poco dramático. No quiero decir que la rapiña tenga la misma condición que los robos a los comerciantes de Precio Único y a las grandes tiendas, a los que ciertos hijos de jóvenes burgueses de 1968 pudieron entregarse por un tiempo con una inocencia bastante espléndida. El metro es un lugar tradicional, y el depredador moderno es un avatar del ratero de ayer; figura menor, en todo caso, y que cualquiera que sea, su edad, no es un aficionado. La rapiña se ejerce al margen del sistema y en eso difiere de la trampa. Este tipo de defraudación presupone, en el estado actual del dispositivo de control, la juventud (no es posible imaginar a un hombre o a una mujer de edad saltando graciosamente por encima del molinete de acceso) y, para decirlo en términos neutros, supone cierto estado de indiferencia respecto del carácter contractual del transporte subterráneo. Abstracción hecha de las razones estrictamente financieras o de las circunstancias que pueden explicar esta o aquella defraudación particular, la explicación de conjunto de este comportamiento, sin duda, debe buscarse o bien en una falta de civismo cuyas causas y expresiones son múltiples (pero la falta de civismo es en sí misma un signo más que una causa) o bien —y entonces la explicación sería más inquietante— en cierta arrogancia del cuerpo, de manera que la aptitud para saltar el portillo de entrada se experimenta como legitimación apropiada, como algo que por sí solo fundamenta el derecho a despreciar el contrato social; pero no queda excluida la posibilidad de que esta mediocre actuación se deba en muchos casos a la ilusión que los débiles tienen de no necesitar de los demás, porque, en realidad, dependen absolutamente de ellos. También aquí esta práctica del metro sería la expresión de cierto estado de la sociedad captado en una de sus dimensiones singulares.

Por la trampa el pacto se rompe o es rechazado, pero ya sea que la defraudación se deba al desprecio, al desafío o a la decepción, ella sólo cobra sentido en relación con el pacto. Lugar de elevada sensibilidad económica, el metro permite observar por lo menos otros tres tipos de comportamiento que se distinguen claramente de la rapiña y de la trampa. Estas últimas se sitúan indiscutiblemente más acá de un pacto que ignoran o repudian; aquellos otros modos de comportamiento exageran, si me es lícito decirlo así, y van más allá del pacto, al tratar de obligar a los pasajeros o a los transeúntes a entablar una relación dual, y al imponerles una prestación de servicios suplementaria. La “propina” participa de la donación impuesta: aprovechando el espacio cerrado del vagón, el cantante o el músico dispone de aproximadamente tres minutos para llevar a cabo su acto de abuso y de seducción. Pécerc había observado que el intervalo promedio entre dos estaciones era de alrededor de un minuto y medio y que en el metro se podía organizar la lectura en función de ese ritmo. Y esto es aún más cierto en el caso de canciones o piezas para guitarra cuyos

intérpretes tienen máximo interés en ejecutar la pieza en el intervalo máximo de tres estaciones, si no quieren perder parte de su auditorio; de manera que disponen de un promedio de tres minutos, aun cuando trabajen de a dos, pues a veces el segundo ya hace la colecta cuando el primero todavía toca o canta, para imponer con su talento la idea de una necesaria retribución; y es cierto que el talento hace a menudo la diferencia, pues los pasajeros se sustraen más difícilmente al sentimiento de la reciprocidad cuando fueron sensibles a la belleza de una voz o al dominio de un instrumento. Algunos letreros invitan muy oficialmente al público a no alentar este tipo de espectáculos, pero todo es en vano: hoy ya nadie se sorprende de ellos, ni siquiera cuando la intrusión de dos jóvenes con guitarras en el vagón (en el cual cada uno piensa en el trabajo de ese día y del día siguiente) tiene como efecto hacer que algunos solitarios se encierren en sí mismos e ignoren resueltamente el mundo exterior, ya porque no les gusta la música, ya porque no tienen monedas, ya porque en el metro aprecian exclusivamente la sensación de una intimidad consigo mismos, intimidad animal y calmante, que no pueden gustar en otra parte y que todo contacto exterior hace que se disipe arbitrariamente.

La prestación de servicios artísticos se distingue de este tipo de intrusión: a partir de un determinado punto, dicha prestación va enderezada a los transeúntes, no a los pasajeros encerrados en el vagón, y no impone ninguna relación dual, no subraya la necesaria relación entre dar y retribuir. A juzgar por la calidad de ciertos instrumentistas, especialmente de música clásica, se da uno cuenta de que numerosos jóvenes profesionales van a ejercitarse en los corredores del metro, lo cual les sería sin duda más difícil en su casa, en la que por lo demás no ganarían dinero. Porque realmente lo ganan. Las cosas están hechas de tal manera que aquellos que menos parecen pedir son los que más reciben: justa recompensa a un talento indiscutible, que algunos reconocen y que muchos adivinan, don gratuito también, don de felicidad en el instante (se oyen tambores africanos en Montparnasse, jazz en Odéon, flautas andinas o Bach en Sèvres, y esto anima o reanima la jornada), ¿donativo cercano a la limosna tal como la analiza Mauss... dádiva a Dios más que solidaridad entre hombres?

Algunos mendigos (como se decía antes, pues este término va desapareciendo) parecen haber comprendido algo de esto, y ya no mendigan en el estricto sentido del término, pues sustituyen la demanda oral salmodiada por un trozo de cartulina o una pizarra que da algunas informaciones sobre su suerte y su situación, con lo cual se instaura una especie de mendicidad “muda”, como se decía del primer comercio con los pueblos “primitivos”, pero mendicidad confiada a la escritura. “Acabo de salir de la cárcel, estoy sin trabajo.” Falsos o verdaderos, indiscutiblemente estos mensajes tratan de seducir ante todo a los lectores de *Libération*: con la cabeza metida entre los brazos replegados, yoga un poco fatigado, el nuevo mendigo (en el sentido en que se habla de nuevos pobres) está más en su lugar en el Barrio Latino (Odéon, Sèvres) que en el distrito XVI o en los barrios populares: ese mendigo muestra, y no ofrece más que a sí mismo, presencia bruta, ausencia masiva; muestra y no mira a nadie; sin la ayuda de las gafas negras y de los bastones blancos que todavía

encontramos en el norte de la red, no es un ciego, pero es un hombre sin ojos evidentemente, pasividad pura, apelación sin voz que sólo interpela a aquellos que quieren ser “interpelados” y que, sintiéndose interpelados (“en alguna parte”, como se ha dicho durante mucho tiempo en los medios intelectuales antes de que se comenzara a medir el ridículo de la expresión) le dan limosna por alguna oscura razón, tal vez porque lo consideran inconscientemente uno de esos hombres de los cuales Mauss nos dice que son, a los ojos de los demás, los “representantes de los dioses y de los muertos.”¹⁵ “La limosna es el fruto de una noción moral de la dádiva y de la fortuna, por un lado, y de una noción de sacrificio, por el otro. La liberalidad es obligatoria porque la Némesis venga a los pobres y a los dioses por el exceso de felicidad y de riqueza de ciertos hombres que deben deshacerse de ellas...”¹⁶ La parte de Dios, la parte del pobre. Hace algunos años, ciertos jóvenes trataban de aplicar esta idea a la manera de abordar a la gente, haciendo de todo transeúnte un símbolo de felicidad y de riqueza: “¿No tiene cien francos?” Pero esta provocación se efectuaba, como la del puro desfachatado, a rostro descubierto; por lo menos ofrecía el espectáculo más o menos logrado (también aquí, cuestión de talento) del candor o del cinismo.

Con los mendigos sin voz y sin mirada, la obligación de devolver se transforma en pura obligación de dar, y aquí lo más importante no es el hecho de que sean pocos los que en realidad dan, sino el hecho de que todos, o muchos, se sienten, por lo menos fugazmente, cuando no dan nada, obligados a explicarse a sí mismos la razón de su abstención. En esas siluetas anónimas, flores salvajes y mal adaptadas que una sociedad “a la francesa” (como se dice de los jardines), reconocemos los límites y las marcas de nuestra identidad colectiva: esos mendigos son lo que nosotros no somos, son la prueba de que compartimos con otros por lo menos esta negatividad. Tales mendigos ya no juegan el juego cuyas reglas (jurídicas, artísticas, morales, económicas...), nosotros aceptamos. Rotas todas las amarras, sin otro vínculo con el mundo que el texto poco situado a sus pies (escrito a veces en el mismo suelo), tales mendigos simbolizan por la negación y hasta el vértigo la totalidad de lo social, agujeros negros terriblemente concretos, terriblemente completos en nuestra galaxia cotidiana.

Sin duda ésta es una de las razones de la inquietud sagrada que suscitan. Los mendigos son una frontera, representan lo infranqueable, como si ya estuvieran un poco muertos. Y la idea de la ofrenda hecha a esos muertos forma parte de una evidente e inmediata voluntad de permanecer nosotros en el interior de nuestras fronteras, la voluntad de no ser ni mendigos anónimos, que se dejan caer en el asfalto de los corredores, ni ninguno de nuestros compañeros de azar: ni artistas éticos, que imaginamos mejor en los desvanes de otro siglo que en el laberinto de un empalme, donde el eco de su talento resuena como un remordimiento, ni vagabundos ebrios de vino y de fatiga, ni tampoco uno de esos con los que nos codeamos en los vagones o en los corredores y cuya edad,

¹⁵ *Ibíd.* Pág. 169

¹⁶ *Ibíd.*

cuyo sexo, cuya vestimenta, cuyas lecturas y otros detalles nos revelan, ante todo, a aquello en que difieren de nosotros.

De esta manera al etnólogo que está en el metro (etnólogo de su propia sociedad, aun cuando para él no se trate más que de una etnología de ocasión, de circunstancias, para pasar el tiempo entre dos estaciones) se le impone la necesidad de aprehender toda individualidad como recapitulación por sí misma del todo social (aunque sólo sea porque cierto número de signos exteriores, que únicamente cobran sentido dentro de un contexto cultural e histórico preciso, permiten por lo menos imaginar su situación, sus gustos, sus orígenes) y se le impone la necesidad de aplicar a cada individualidad el “proceso ilimitado de objetivación del sujeto” en el que pensaba Lévi-Strauss; haciendo vagar la mirada desde la masa ciega y casi mineral de los mendigos del corredor hacia la silueta familiar de un colega que está en el andén, el etnólogo puede, mediante la imaginación y el razonamiento, tomar la medida relativa de todas las objetividades posibles.

Sin duda le resultará difícil, aun cuando no abandone el andén de la estación en la que habitualmente toma su metro, construir como un objeto único la suma de las emociones, de los cálculos y de los intereses que representa en un momento dado para cada uno y para el conjunto de los viajeros la espera del tren, pero esos elementos subjetivos y objetivos nunca son realmente totalizables; nunca un hecho social será percibido totalmente en el sentido de Lévi-Strauss. El espectáculo del metro nos ofrece más que otros la ocasión y el medio de apreciar lo que puede ser, no la personalidad media del usuario, sino el conjunto de imágenes y de sugerencias a las que todos los usuarios deben reaccionar, aunque sea para rechazarlas o para fingir ignorarlas. Porque, cualquiera que sea la originalidad de las respuestas o de las reacciones, dicha originalidad se mide en última instancia por el carácter estereotipado de ese conjunto que configura bien una especie de término medio, una imagen ideal del consumidor, de la mujer seductora, de la pareja joven y simpática o del hombre viril, imagen ideal, empero, de la que no podría decirse con certeza si moldea la realidad o si la refleja.

Este espectáculo no es contemplado solamente en los corredores o en los andenes del metro; el espectáculo se desarrolla también en las calles, y en mayor medida, durante la noche, en la televisión. Pero en el metro, modelo o copia, capto ese espectáculo del modo más inmediato, espectáculo ofrecido por mis vecinos ocasionales, de los cuales creo poder imaginar, sólo con verlos, su apartamento, su mobiliario, sus distracciones y hasta por quién votan o por lo menos imaginar las razones que de todas estas cosas puedan dar. Agrego que estos esfuerzos de imaginación, independientemente del peligro de error que entrañan, no proceden ciertamente de ningún desprecio, puesto que yo no podría realizarlos si no me sintiera próximo a quienes mis esfuerzos toman por objeto, si no fuera accesible a sus razones y permeable a sus humores, hasta el punto de sólo sentir a veces, al término de las preguntas que me formulo sobre ellos, una especie de duda sobre la naturaleza exacta de lo que nos separa.

EMPALMES

Un diablo cojuelo hecho a la medida de nuestro tiempo, que con la mirada abarcara de golpe la aglomeración parisiense en toda su superficie, descubriría una disposición muy extraña, un gigantesco juego de sociedad, un laberinto de innumerables salidas o más bien un dispositivo escénico pero desmultiplicado: decenas de escenarios, que no sólo se reparten en una red sobre toda la extensión de la zona urbana y periurbana sino que se disponen en varios niveles, son invadidos a intervalos regulares por una multitud más o menos compacta de comparsas de todos los géneros que obedecen a algún misterioso director de escena, dios-arquitecto de este universo subterráneo.

La mirada del diablillo se fijaría en primer término, como lo hizo la nuestra, en la sabia urdimbre de las líneas. Luego, tal vez pensativa y con un poco de cinismo, se fijaría en la probable uniformidad de las soledades humanas y contemplaría por un instante, con la indulgencia resignada de un dios de Homero (como nosotros mismos hemos intentado hacerlo) el rostro incierto de este o aquel pasajero prisionero en su vagón. Pero sin duda pronto la mirada se vería atraída y retenida por el espectáculo hormigueante de los nudos de las complicadas articulaciones que conectan las líneas unas con otras, articulaciones de corredores y de escaleras recorridos en todas las direcciones por individuos que dan la impresión de saber adónde van. “¿A qué corresponde esto?” se preguntaría el diablillo, jugando con el doble sentido de la palabra “correspondencia”^{*} y tal vez agregaría: “¿A qué corresponde esto de cambiar todos los días, de volver todos los días a cambiar para tomar la misma dirección?”.

Pero el etnólogo desconfía del punto de vista de Sirio; el etnólogo sabe que a demasi[a]da distancia todas las cosas pierden su sentido y que un cosmonauta eternamente puesto en órbita, sin esperanza de retorno, sería tan poco interesante para la tierra como para la luna. El etnólogo aspira a la intimidad y por eso va bajo tierra, aun cuando de vez en cuando no sea insensible, sobre todo cuando hace buen tiempo, al impulso de locura que lleva al metro a creerse aéreo y a saltar por encima del Sena para dirigirse hacia l’Etoile.

Dicho sea entre paréntesis, esos vuelos son perturbadores en más de un sentido. En primer término, quiebran la intimidad del recorrido subterráneo; una vez pasada Sèvres-Lecourbe todo el mundo levanta la nariz y asume una actitud estudiada: los vecinos se convierten en testigos, probablemente sea una cuestión de luz. Cuando el recorrido se prolonga un poco, es la condición del pasajero la que cambia: soporta menos la mirada de los otros y no se atreve a mirarlos tanto. El mirón guarda distancias: sin embargo, paralelas a la vía, las ventanas

^{*} *Correspondance* significa también empalme. [T.]

de los edificios de dos y tres pisos están a menudo cerradas o con las cortinas corridas, como si los felices habitantes de esos lugares estuvieran gozando del metro a domicilio y durante toda la jornada disfrutaran de la quietud de una habitación acolchada en la cual la luz eléctrica permanece encendida. Algunos más extravertidos, más arteros o, simplemente situados más arriba, se asoman a la ventana y miran pasar los metros, así como otros miran pasar los trenes o los automóviles desde las pasarelas de las autopistas. Invierten la perspectiva, lo mismo que mi diablo imaginario, y aprovechan la situación para observar, ciertamente fugitivo pero repetido, el espectáculo del metro y de la febrilidad humana.

Verdad es que desde el interior del tren aquellos que no tienen puestos los ojos en su bolso ni están entregados a la lectura o a la meditación gozan de otro espectáculo y entonces miran desfilan la intimidad parcelada de las vidas privadas parisienses, ven cómo se llenan las arterias del distrito XV y cómo se apresuran lentamente (pues la diferencia de las velocidades respectivas crea el equivalente de un efecto de marcha lenta) aquellos que corren para tomar el metro en la próxima estación.

Pero al aire libre el metro es espectáculo y la mirada de los paseantes, que no quieren ver en él ese carácter pavoroso y nocturno que supo captar tan bien Godard, se detiene con indolencia simpática hasta el punto de que, si no fuera por la multitud, el ruido, el embotellamiento de las calles, levantarían el brazo para saludarlo, como hacen todavía los niños a veces, cuando pasa un tren o cuando pasan automóviles, saludo a aquellos que difícilmente vuelvan a ver, puesto que nunca los han visto antes, gesto sorprendente y natural, sorprendente de tan natural, gesto de la hospitalidad que no ha tenido tiempo de proponérselo, sociabilidad pura. Es menester mucha cultura para crear algo así como un segundo estado de naturaleza y para que los productos de la industria humana puedan simbolizar los grandes temas antropológicos: la identidad, la relación, el destino. Piénsese en la cuarteta de Armand Camargue en sus *Croquis parisiens*:

Bebía un blanco seco en el *Canon de Grenelle*
Mientras miraba pasar los metros aéreos.
Por momentos el sol le irritaba la pupila
y él pensaba en el amor, en la muerte, en naderías.

Y piénsese también en Charles Trenet, en “*Hay alegría*”:

¡Milagro! en Javel
se ve cómo el metro sale de su túnel.

aun cuando esta última indicación procede de un enfoque poético.

Del metro-símbolo debemos pasar ahora, siguiendo a nuestro etnólogo bajo tierra, al metro simbólico, es decir, a la práctica social del metro en la medida en que ella pone en juego lo que Lévi-Strauss llama “sistema simbólico” en el texto al que ya nos referimos antes.

El lector me excusará por esta vez si adopto un tono más didáctico. Para pasar de una actividad a otra es menester que transcurra tiempo y que haya un

espacio; eso es lo que expresan los recorridos metropolitanos cuya intensidad es función del empleo del tiempo de quienes los realizan porque, al cambiar de actividad a ciertas horas, cambian también de lugar. Ahora bien, esos cambios de actividad no son siempre cambios técnicos; pueden entrañar verdaderos cambios de rol, por ejemplo, cuando corresponden a un paso de la vida que llamamos profesional a la vida que llamamos privada. La oposición de vida privada y vida profesional no da cuenta por sí sola de todos los cambios de actividad: hay formas más o menos públicas de vida no profesional (puede ocurrir que uno vaya solo o con amigos a lugares públicos para distraerse; puede ir uno al estadio, a un desfile, a los fuegos de artificio, al teatro o al cinematógrafo) y hay múltiples formas de vida privada, oficiales o secretas, familiares o solitarias, jurídicas, religiosas... Por eso, el espectáculo del metro adquiere un carácter novelesco, especialmente en los corredores de empalme que toman los pasajeros cuando cambian de línea, como cambia uno de sistema simbólico y de práctica simbólica al cambiar de vida a horas regulares, en la imposibilidad de cambiar la vida, como se decía en 1968, a no ser que excepcionalmente alguna "aventura" o algún suceso particular los desvíe de los senderos trillados y de sus líneas habituales.

Algunos metros ciertamente son más novelescos que otros: por las tardes, alrededor de las tres o las cuatro, cuando el común de los mortales está en la oficina, el taller, la fábrica o la escuela, los metros no corren sin embargo vacíos; entonces son posibles encuentros menos anónimos que en las horas pico, y siempre podemos preguntarnos quién sería aquella desconocida o aquel desconocido que retuvo por un momento nuestra atención. Y a veces hasta están los mensajes en *Libération*, un poco tontos y muy conmovedores, de jóvenes que descubren las delicias crueles del espíritu del metro: "usted era hermosa, morena y dulce: yo era bajito, tímido y tonto; llevaba usted una blusa roja y yo iba sentado a su lado; se apeó usted en Concorde pidiéndome disculpas. ¿Lo recuerda usted?" También aquí el cálculo de Perec podría resultar útil: ¿cuántos minutos hacen falta para cambiar una vida? Podría apostarse sin embargo a que la emoción del lector de *Libération* se debe sobre todo a la desaparición de aquella a quien él querría volver a ver; si le hubiera dirigido la palabra, tal vez no habría conservado un recuerdo tan tenaz; el muchacho ama y detesta el movimiento de las líneas, el instante en que, recuperando su libertad, una elegante silueta revela la realidad de su existencia desapareciendo: persona, vida, cuerpo que de pronto se identifican con la necesidad del itinerario.

Citemos nuevamente a Camargue:

Ella desciende siempre en Sèvres-Babylone
 Y yo admiro su gracia indolente y traidora
 Cuando, pensativa un instante, se dirige
 Al ángulo del corredor del empalme
 Antes de lanzarse con su paso que es una danza
 Hacia placeres perversos que yo no conozco.

El lector habrá de excusarme esta nueva digresión y permitirme que vuelva a los sistemas simbólicos. Como se sabe, para Lévi-Strauss toda cultura “puede ser considerada como un conjunto de sistemas simbólicos”.¹⁷ Esos sistemas, que expresan ciertos aspectos de la realidad, mantienen entre sí relaciones, ya se trate del lenguaje mismo, ya se trate de las reglas matrimoniales o de las relaciones económicas o del arte o de la ciencia o de la religión. Ello no obstante, dichas relaciones son inconmensurables entre sí porque cada sistema tiene su ritmo propio de evolución y su vulnerabilidad específica al contacto de las otras culturas y porque, de todas maneras, los simbolismos respectivos de cada sistema no pueden traducirse íntegramente los unos a los otros. De manera que una sociedad es comparable “con un universo en el cual sólo masas discretas estarían en alto grado estructuradas”.¹⁸ Por último, Lévi-Strauss observa sobre este punto que la construcción de una estructura simbólica de conjunto sólo es “realizable en el plano de la vida social”, manifestada de alguna manera en su despliegue cronológico, y observa, por otra parte, que en toda sociedad la tarea “de encarnar síntesis incompatibles” fue asignada a individuos situados fuera de los sistemas, como el chamán y el hombre poseído en el transcurso de ciertas ceremonias, individuos empero indispensables a la coherencia del sistema total que, sin ellos, podría “desintegrarse en sus sistemas locales”.¹⁹

Lo que nos ayuda a percibir los pasillos de combinación entre líneas es precisamente, por cierto que impalpable y vacilante, el momento en que los ciudadanos ordinarios pasan de un sistema a otro (fuera de los sistemas del tiempo de un recorrido), preocupados acaso por lo que acaban de abandonar o por lo que van a encontrar, dispuestos a cambiar de lenguaje al cambiar de lugar, dispuestos, listos, preparados para lo que les espera (“¡Prepárate, que vas a llegar tarde!”), a veces un poco fatigados, exasperados (“Estoy llevando una vida de loco”) cuando ceden los tabiques de separación que deberían asegurar la paz de los hogares, la felicidad individual o la tranquilidad profesional, así como en otra escala otras mamparas de separación pretenden asegurar la división del trabajo, la separación de los poderes o la paz civil: esos pasajeros sienten que en modo alguno pueden recurrir a las danzas de posesión ni a la visión chamánica, sienten íntimamente que si esos tabiques cedieran (como a veces amenazan hacerlo) se volverían locos, y que ante esa precipitación (en el sentido químico) de los elementos discretos con los cuales componen la jornada es aún preferible la precipitación en el sentido corriente y trivial que los hace correr tras sus diversas vidas —pero en última instancia se trata de sus vidas— de un extremo a otro de la red metropolitana.

De suerte que el tema del hecho social total nos pone frente a otra totalidad imposible. Así como es imposible comprender, imaginar o figurarnos íntegramente el conjunto de las subjetividades que a la vez lo perciben y entran en su composición, no cabe en modo alguno concebir simultáneamente la

¹⁷ C. Lévi-Strauss: “Introduction à l’oeuvre de Marcel Mauss”, *op. cit.*, pág. XIX.

¹⁸ *Ibid.*, pág. XX.

¹⁹ *Ibid.*, pág. XXI.

diversidad de los momentos y de los espacios que constituyen una de las materias primas de aquel conjunto. Es una perogrullada afirmar que ninguna práctica puede aprehenderse en la sincronía. Pero los lugares de empalme del metro son de esos lugares privilegiados para llevar a cabo el enfoque empírico (y parcial) de la idea de hecho total: porque, en efecto, cualquiera de los que recorren ese dédalo (Teseo seguro de lo que hace) puede verse cogido al vuelo entre dos hechos inopinados que conjugan a su manera el verbo cambiar y porque ninguno de los que se encuentran en ese lugar en el mismo momento, a pesar de la regularidad de los movimientos de conjunto, se halla en el mismo punto de su itinerario (algunos regresan, otros parten, otros se evaden), de su itinerario del día y de su itinerario general; la rigidez de las escaleras marca despiadadamente la desigualdad de los cuerpos y de las edades. En el metro, cada día hay, es evidente, individuos que realizan su primer recorrido y otros que hacen su último viaje.

Por supuesto, aquí no se encontrará ninguna estrategia de indagación aun cuando, como yo lo creo, los corredores del metro deberían suministrar un buen “terreno” al aprendiz de etnólogo si éste, renunciando a interrogar a quienes los frecuentan (pero no a charlar con ellos si se presenta la ocasión) y más aún a sondearlos (*horresco referens!*), se contenta con observarlos y escucharlos o simplemente seguirlos. Sin duda correrá el riesgo de acumular clisés (entiendo este término en el sentido estrictamente fotográfico) y de extraviarse en su empeño de ordenar las imágenes a primera vista arbitrarias, deshilvanadas y desconcertantes de su caleidoscopio. También dicho aprendiz podrá tratar de clasificarlas por géneros y entonces, acaso, su balance tome un principio de forma, y de forma promisoria si el hombre da pruebas de optimismo y de imaginación: mil sucesos diversos registrados, cien poemas posibles, diez novelas futuras, cosas que corresponden por lo menos a tres vocaciones. Pero obstinado y resuelto a ejercer su oficio de etnólogo, el aprendiz podrá entonces intentar otras clasificaciones.

La monografía de una gran estación, de una estación con empalmes y conexiones, debería comenzar por una descripción metódica de los lugares; la monografía siempre fue un excelente ejercicio etnográfico y sin duda el más difícil, si se presta atención al hecho de que el *monos* de *mono-grafía* significa tanto la totalidad como la unidad: una sola cosa pero toda entera. De manera que ante todo habría que esbozar un esquema que indicara el nivel y el emplazamiento de cada andén, que señalara la articulación de los corredores de dos manos o de mano única que permiten llegar a cada uno de ellos y pasar de uno a otro, que distinguiera y situara exactamente la entrada principal y las demás entradas, las ventanillas donde se venden los billetes y las tarjetas de abono, que apreciara la dificultad de acceso a los diferentes puntos en que se toman los trenes, la longitud de los corredores y de las escaleras y eventualmente la comodidad de las escaleras mecánicas. Este estudio del medio natural, si me atrevo a llamarlo así, o de la morfología física, es un estudio previo e indispensable para quien quiera apreciar más finamente, ya el grado de costumbre de ciertos viajeros (profesionales de esa estación, de alguna manera), ya las diversas dificultades que encuentran otros —improvisados, personas de

edad, extranjeros—, ya el sentido del terreno y del emplazamiento propicio para ciertas prestaciones de servicios artísticos y, más allá de todo esto, la sociología particular de las diferentes líneas o, mejor dicho, de las diferentes combinaciones de líneas: dime a quién escuchas y te diré qué línea tomas.

Pero esto significa abordar un aspecto más cualitativo del trabajo etnológico, suponiendo que ya se hayan efectuado todos los previos balances útiles (frecuencia de los trenes y estimación del tráfico en las diferentes horas del día y según los diferentes días de la semana; número promedio de viajeros que llegan directamente al metro por la estación, igualmente a diferentes horas del día y según los diferentes días de la semana; tomar en consideración eventualmente las grandes tiendas, las grandes sociedades o los establecimientos escolares situados en la proximidad de la estación). En cuanto al trabajo cualitativo propiamente dicho, podría realizarse en dos direcciones.

Dentro de la estación misma, debería hacerse un inventario de todos los letreros y anuncios que por diversos medios procuran atraer y retener la atención del transeúnte en todos los andenes y en todos los corredores, y también podría hacerse una estimación precisa basada en observaciones prolongadas y repetidas del éxito que encuentran dichos anuncios en diversos públicos a los cuales, por lo demás, contribuyen a definir. Como se sabe, el anuncio publicitario mismo obedece a un ritmo particular, de manera que estudios tecnológicos complementarios podrían acompañar útilmente la monografía: el ademán amplio y preciso de quien pega carteles es uno de los últimos gestos tradicionales observables en la capital, y siempre me he preguntado cómo era posible que el hombre no quedara él mismo pegado a las paredes a las que aplicaba el engrudo. Debería establecerse una primera distinción entre los anuncios de periodicidad regular, que dan información sobre los espectáculos parisienses y particularmente sobre el teatro (dichos carteles sobrevivieron a las columnas Morris que ahora se trata de hacer resucitar), esos de creación mucho más reciente que tratan de promover una película y cuya disposición es a veces original (necesité un momento antes de comprender o, mejor dicho, antes de ver, hace algún tiempo, que los dos anuncios “Rive Droite” y “Rive Gauche”, cada uno de las cuales exhibía una hermosa vista del París nocturno, constituían el anuncio de una sola y misma película, *Rive Droite, Rive Gauche*) y aquellos otros que naturalmente aseguran de manera más duradera la promoción de un producto o de una casa comercial; estos últimos pueden estar fundados ya en la familiaridad de su sigla o de sus símbolos (se reconoce a primera vista a la Mère Denis), ya en una renovación de su imagen; también pueden fundarse en el tiempo y crear un suspenso como el de “La semana próxima me quitaré las medias” (y éste no fue un suceso subterráneo), para captar y retener la atención de un espectador que, a diferencia del de la televis[i]ón o del cinematógrafo, es transeúnte.

Todavía faltaría analizar el contenido de los anuncios publicitarios y ante todo observar cuáles son los temas y las formas preferidas en el metro en comparación con otros medios publicitarios. Cabe presumir que la diferencia esencial está en el carácter fijo de las imágenes del metro, a diferencia del

carácter fugaz de las imágenes de los medios audiovisuales; sin embargo, esta distinción es relativa en la medida en que, si se puede decir que en el metro, a la inversa de la televisión, es el espectador el que pasa y la imagen la que permanece, hay que agregar que el espectador viajero, al regresar y volver a pasar una y otra vez, hace que los dos tipos de imágenes tengan la misma eficacia a causa de su carácter reiterado; pero igualmente podría uno preguntarse si el carácter específico de las imágenes y de los anuncios del metro no procede de su carácter subterráneo. La imagen del metro, como las de las revistas semanales, rara vez es mirada por varios; trátase frecuentemente de una relación singular y hasta fugaz y vagamente vergonzosa que se crea con la imagen, una relación doble, de sospechosa connivencia que la publicidad, cuando propone imágenes del cuerpo, coloca bajo el signo de la estética para satisfacer al mirón, siendo así que tales imágenes se sienten inmediatamente e íntimamente como una provocación erótica. Atestiguan este carácter provocativo los *graffiti*, las inscripciones, los dibujos obscenos que las comentan o las complementan a veces furiosamente, al traspasar las interioridades femeninas cuya delicadeza de “arácnido” visiblemente se percibió como un llamamiento a la violación; lo mismo cabe decir de esas bocas “pulposas” (el lector no ha de sorprenderse de los adjetivos que empleo aquí, pues todos están tomados de la literatura de las estaciones), esas bocas que nos invitan a apreciar el sabor de un chocolate o la calidad de un lápiz labial y excitan, en algunos artistas, salvajes fantasías que, a decir verdad, son bastante redundantes. Lo cierto es que con mayor o menor intensidad, con mayor o menor tolerancia, cierta idea del cuerpo y de su belleza se difunde a través de la publicidad que se hace de la ropa interior, de los trajes de baño o de las bebidas gaseosas: de todos modos sería útil, para precisar el alcance exacto de este fenómeno, que nuestro etnólogo tratara de observar la manera en que diferentes categorías de individuos —en grupos o solitarios, jóvenes o adultos— reaccionan a la imagen, la ignoran o la comentan, la estudian o la rozan con una mirada más o menos furtiva.

Observemos entre paréntesis que, si su estudio del terreno (como es lo deseable) se extendiera a varios años, nuestro etnólogo tendría posibilidades de observar evoluciones significativas como aquella (para seguir con la idea del cuerpo) al término de la cual el cuerpo masculino se elevó a la dignidad de objeto de deseo: ropa interior, aguas de tocador, *jeans* de lujo son considerados desde ahora (atendiendo a las imágenes que exaltan cualidades) como reveladores de la virilidad que simbolizan, y el efecto publicitario (porque sin duda estamos menos habituados a la imagen del hombre-objeto que a la imagen de la mujer-objeto) nos es por eso mismo más perceptible: ese efecto procede ciertamente del parallogismo que tiende a hacernos admitir que, si el hombre viril usa *slips* o *jeans* de esta o aquella marca, quien los lleva es por eso mismo viril. Pero este vuelco metonímico no tendría ninguna posibilidad de ser eficaz (de incitar a los hombres o a sus mujeres a comprar esos *slips* o *jeans*), si la yuxtaposición de las imágenes (que implica por parte del artista pintor o fotógrafo un sentido muy realista de la forma y de lo modelado) no arrastrara

nuestra convicción en virtud de un efecto de contigüidad que calificamos de mágico cuando lo vemos en los demás.

La imagen del cuerpo se amplía hasta cobrar las dimensiones de un arte de vivir y un arte de la felicidad cuando se asocian a ella otros temas como Grecia, Túnez, Marruecos y su sol, la calma madurez que esos temas parecen prometer a adultos macizos como actores norteamericanos mientras casas que garantizan la salud y la prosperidad en un fondo de verde césped ponen en escena y en el jardín un cuerpo resplandeciente y sano, del cual representaciones más intimistas expresan más bien la aptitud para el placer y el deseo. Naturalmente el metro no tiene el monopolio de esas imágenes ni de esos temas, por más que no sea ése el único lugar en el que se difunde, sino una “visión del mundo”, por lo menos una imagen del individuo y de la vida. Pero también es evidente, por una parte, que esas imágenes adquieren una fuerza particular por acompañar cada día bajo tierra a todos aquellos a quienes su recorrido los aísla únicamente durante el tiempo en que los hace pasar de una forma de sociabilidad a otra y, es evidente, por otro lado, que la naturaleza misma de tales imágenes (cuerpos esbeltos y deseables, ciertamente, pero más aún cuerpos expresivos, cuerpos que muestran estados de alma, actitudes, miradas insinuantes) debe tenerse particularmente en cuenta en una época cuyo pecado preferido es el antropomorfismo y la creación incesante de personajes históricos (el señor Capital y la señora Tierra llevan una vida dura) y cuyo conjunto de imágenes y charlas tiende a sugerir que la verdad del ser está en el parecer: ¿está en *forma* el presidente?, ¿cuál es el *estado* de la opinión?, ¿cuál es la *salud* de la empresa?

Lo mismo que en las sociedades a las que la etnología dedicó su estudio hace mucho tiempo porque las creía diferentes de las nuestras, nosotros somos hoy cada vez más sensibles a la apariencia de los seres y de las cosas, que es lo único susceptible de tener sentido: somos sensibles a la voz más que al contenido del discurso, a la determinación de la mirada más que a la del pensamiento, al *look*, a la “pinta”. Desde este punto de vista, cada cual descubre en el metro, en definitiva, una especie de posada española, lo que uno mismo aporta allí (la rebelión o la fascinación y, más generalmente, una sutil combinación de ambas cosas) y al mismo tiempo descubre una especie de confirmación objetiva de la realidad del mundo que lo rodea y de los valores que se despliegan en él como un espectáculo: la imagen no cesa de confirmar a la imagen.

Este juego de imágenes define el universo que todos frecuentan y comparten. Pero el etnólogo, como cualquier otro, sabe que no hay un universo social indiferenciado y que los valores, en no mayor medida que las demás cosas, no se comparten igualmente. Su trabajo cualitativo debería pues explorar una segunda dirección y, en nuestro caso, el conjunto de las direcciones que su estación de observación hace empalmar. Pues la geografía de los barrios no es la de las estaciones, y los barrios más lujosos son a menudo frecuentados durante el día por quienes trabajan pero no viven allí; por ejemplo, Franklin-Roosevelt es una estación popular frecuentada por cantidad de empleados, de

personal administrativo y de secretarías. Puede apostarse a que a la altura de esa estación (a la altura solamente, pues muchos de los que por allí pasan no se apean nunca en dicha estación) se cruza mucha gente que luego no vuelve a verse.

En la estación o en sus alrededores se podrían hacer todavía numerosas observaciones interesantes; nuestro etnólogo podría observar por ejemplo que poco a poco se instalan diferentes comercios, con autorización oficial o sin ella, en ese cruce de líneas que se llama empalme, y podría pensar en la sacralización progresiva de un lugar en el que se concentran todos los componentes y todas las alegorías del mundo moderno (la prensa y las actualidades del día, el comercio y la moda, la publicidad y los ideales que ella sustenta y modela, la función pública detrás de sus ventanillas, la ley y sus representantes —cosas todas más visibles quizás en République que en Franklin-Roosevelt— y también la juventud, el trabajo, las futuras vacaciones —representadas en los muros como una promesa—, el extranjero turista o inmigrante). Los lugares de este tipo (plaza pública, mercado, cruce de arterias), ¿no fueron en todas las civilizaciones lugares de culto? ¿A qué Hermes sacrificamos? Entonces tal vez, y según el humor del momento, el etnólogo se pondría a pensar que la silueta informe del mendigo sin rostro o el entusiasmo del músico desconocido representan, en ese cruce de destinos humanos, la presencia del dios al cual se da limosna para que la vida continúe, o bien, más prosaico pero no menos durkheimiano, optimista y laico hasta el entusiasmo, tal vez consideraría que la existencia de un cruce de arterias sin dioses, sin pasiones, sin combates, representa hoy el estadio más avanzado de la sociedad y configura el ideal de toda democracia.

Le faltaría aún cambiar de punto de vista, abandonar su estación para seguir como policía, como enamorado, como curioso a algunos de aquellos de los cuales sólo había imaginado o reconstruido su itinerario. Tal vez con mucha paciencia y mucho talento, a fuerza de multiplicar las descripciones, trazar de nuevo los caminos, comprender los modos de conducta, experimentar todas las simpatías y los sentimientos, nuestro etnólogo llegaría entonces a esbozar en el caso de la modernidad lo que Oscar Lewis logró describir en el caso de la pobreza: el retrato frágil pero vivo, más real tal vez que verdadero, de una “cultura”, es decir, de todo aquello por lo cual cada uno se siente a la vez como los demás y diferente de ellos... pero no tan diferente que frente a otros no se afirme irrevocablemente solidario de aquéllos.

CONCLUSIONES

Sobre el metro en general

Metro, trabajo, sueño: sólo una ironía un poco perezosa podría tomar esta secuencia como un símbolo de la alienación moderna. Las coacciones que le corresponden son las de toda vida social; permaneciendo en este registro hasta se podría hacer notar que la forma negativa un poco trastocada de la secuencia (no más trabajo, no más metro, no más sueño) sería un símbolo mejor de las dificultades de la época, símbolo que haría del tiempo libre y del insomnio una resultante del paro de actividades. Metro, trabajo, sueño: lo interesante es en cambio comprender cómo el sentido de la vida individual nace de las coacciones globales que son las de toda vida social. Con la diferencia de algunos detalles culturales y algunos ajustes tecnológicos, aproximadamente cada sociedad tiene su metro, impone a cada individuo itinerarios en los cuales aquél experimenta singularmente el sentido de su relación con los demás. Que ese sentido nace de la alienación es algo que la etnología, entre otras disciplinas, ha mostrado desde hace mucho tiempo, y esta verdad es paradójica sólo porque es resistida por cierta idea del individuo, anclada en las evidencias sensibles del cuerpo, idea que define a su vez y de rechazo los límites y el sentido de lo social.

Sobre el metro parisiense en particular

Cuando cursaba yo la tercera, nuestro profesor de francés nos había hecho notar que el más hermoso alejandrino de la lengua francesa estaba escrito en los vidrios de las puertas del metro. Hasta hace todavía algunos años, en efecto (pues esa inscripción, en su formulación original, hoy ha desaparecido), la RATP explicaba en los siguientes términos el sentido de sus prohibiciones:

“Le train ne peut partir que les portes fermées”

[El tren no puede partir sino con las puertas cerradas.]

La perfección raciniana de este alejandrino, al que su *e* muda imprimía una vibración prolongada, encantaba a nuestro profesor menos satisfecho del siguiente, a pesar de su tono de exquisita urbanidad, a causa del emplazamiento incongruente de su cesura y del hecho de que, pese a su última sílaba femenina, no rimaba con el alejandrino anterior:

“Prière de ne pas gêner leur fermeture”

[Se ruega no obstaculizar su cierre.]

En la misma época, el profesor nos explicaba a Pascal (“Estamos embarcados...”), de manera que la imagen del metro parisiense siempre estuvo asociada para mí con el carácter ineluctable e irreversible del recorrido humano individual: aquel año estudiábamos la tragedia clásica y el jansenismo; todavía tenía delante de mí al siglo XVIII, en segunda, al siglo XIX, en primera. Pero ya el metro me había enseñado que siempre se puede cambiar de línea y de andén y que, si uno no puede escapar a la red, ésta permite sin embargo algunos bellos rodeos.

Esta obra se terminó de digitalizar el 20 de noviembre de 2009 bajo la supervisión, formación y cuidado editorial de
AL FIN LIEBRE EDICIONES DIGITALES.

“Por una libre redistribución de textos.”
Xalapa-Enríquez, Ver., México.
2 0 0 9

“Me metí en un vagón del metro/ y no he podido salir de aquí./ Llevo más de tres o cuatro meses/ viviendo acá en el subsuelo:/ en el metro.

Zócalo, Hidalgo, Chabacano/ he cruzado un millón de veces./ He querido salir por la puerta/ pero siempre hay alguien que empuja,/ para adentro.

Y cuando en las noche pienso yo en ti/ se que tu te acuerdas de mi,/ pero aquí atrapado en este vagón/ no sé si volveré a salir.

Como pastillas, paletones, chocolates, chicles y salvavidas./ Tengo ya seis juegos de agujas, ocho cuters y encendedores/ de sobra.

Creo que me ha crecido ya el pelo con la barba y las arrugas./ No se cuando es de día y de noche,/ no se si llevo cien años/ aquí dentro.

Y cuando en las noche pienso yo en ti/ se que tu te acuerdas de mi,/ pero aquí atrapado en este vagón/ no sé si volveré a salir.

Y hay veces que te empiezo a extrañar/ y me dan ganas de llorar,/ pues tu cara no puedo recordar/ y no se si te vuelva a besar.”

Café Tacvba, 1994.

