Revista [IN]Genios, Vol. 1, Núm. 2, 1-10 (febrero, 2015).
ISSN#: 2324-2747
Universidad de Puerto Rico, Río Piedras
© 2015, Copyright. Todos los derechos están reservados.

VIAJE POR EL METRO: LA NAVE URBANA

Pedro G. Nieves Acevedo
Departamento de Geografía, Facultad de Ciencias Sociales
Programa de Estudios de Mujer y Género, Facultad de Estudios Generales

Resumen:
Cada región urbana requiere de un sistema vial y una transportación pública para enriquecer la movilidad de todo/a ciudadano/a. La transportación pública de Puerto Rico se compone de diversos sistemas de transporte pero los mismos carecen de una buena funcionalidad a través de toda la isla. Este trabajo, a consecuencia de mi recorrido por el área metropolitana de Puerto Rico, es un análisis dirigido al Tren Urbano. El mismo busca dar a conocer los diversos ritos y conductas humanas que se vislumbran dentro de los vagones de la nave. El tren, como lugar que ocupa otro lugar, como una *heterotopía* según Foucault, se presta para realizar varias actividades aparte de llevar pasajeros/as a sus destinos. Asimismo, redacto mi andar en el tren y la llagada por algunas de sus estaciones para dar a entender la falta de integridad y de intercambio social del ciudadano/a.

Palabras clave: Tren Urbano, transportación colectiva, heterotopía

Abstract:
Every urban region requires a road system and public transportation to enhance the mobility of all citizens. Public transportation in Puerto Rico is composed of various transport systems but they lack good functionality throughout the island. This work, a result of my travel in the metropolitan area of Puerto Rico, is an analysis of the *Tren Urbano*. I seek to raise awareness of the various rites and human behaviors that are emerging within the train cars. The train, as a place that occupies another place, as a *heterotopia* according to Foucault, lends itself to the realization of several activities apart from taking passengers to their destinations. Also, I write about my experience in the train through its several stations to imply the lack of integrity and social exchange within the citizens.

Keywords: *Tren Urbano*, mass transit, heterotopia

Recibido: 13/mayo/2014; Revisado: 10/septiembre/2014; Aceptado: 30/noviembre/2014

Cuando más experimento la ciudad de San Juan es en los días en que voy a la universidad. Agarro mi mochila, abro la puerta y comienzo a caminar desde mi casa hasta la estación de Bayamón del Tren Urbano. La mayoría de las veces camino con velocidad para no perderme la llegada del próximo tren, presumiendo que ya está a punto de llegar. No es tan extensa la caminata desde mi casa hasta la estación, tan sólo me demoro unos cinco u ocho minutos, pero ese corto tiempo es un poco inquietante ya que tengo el sol tostándome las neuronas o está cayendo un gran diluvio que hace que me demore aún más y que mis zapatos se mojen totalmente. Mis vías respiratorias se afectan por la constante contaminación que provocan los autos en la calle. Pero como ya todo se convierte en rutina, lo paso por desapercibido y sigo mi caminata hasta llegar a la estación.

Saco mi tarjeta de tren, la paso por la maquinita, sale la luz roja (tarifa especial para estudiantes) que me permite pasar. Entro y cojo las escaleras para subir al segundo nivel que es donde llega el tren. Observo a las personas que se encuentran paradas y sentadas esperando el tren. Veo en sus miradas y lenguaje corporal como muchos/as se cohíben de dirigirles la palabra a quienes están a su lado, pero nunca fallan en mirar directamente a quienes les pasan por el frente. Evito montarme en el primer vagón ya que es el más congestionado y prefiero arrancar el viaje en uno donde pueda leer con más tranquilidad. Es bastante común que al llegar a la estación de turno que sea, el tren se esté yendo. Esto me causa mucho coraje ya que es probable que llegue tarde a una clase de la universidad o simplemente deba esperar quince minutos en lo que llega el próximo tren. Esta ciudad que vivo a velocidad ha causado en muchas ocasiones desespero y angustia en mí ya que todo se tiene que hacer con rapidez. ¿Qué causa que vivamos esta ciudad a velocidad? ¿Por qué se construyó esta nave urbana?

Nuestra mirada de la ciudad ha sido violada tras su continua modernización. Ya no observamos la ciudad, más bien la miramos con velocidad debido a la tremenda máquina. Esa máquina que está por todos lados y que sin ella es casi imposible poder recorrer la cuidad. El auto nos aliena de experimentar la cuidad a través de los otros sentidos. Estamos participando de una ciudad a velocidad, todo lo hacemos con aceleración. Juan Marqués Mera en su texto *¡Tremenda Máquina! Un siglo de carros por la cuidad de San Juan* lo expresa bastante claro al decir: "…[El] carro ha alterado la manera de vivir la ciudad. También ha transformado la manera en que la conocemos o la percibimos. El ciudadano se relaciona con la ciudad desde el automóvil." (Marqués Mera, 2000: 204) La ciudad de San Juan, ciudad explotada visualmente por los autos que ocupan todos los espacios, cuidad cuyo aire afecta nuestras vías respiratorias, es transitada en auto y poco caminada

diariamente. Aquel o aquella que no posea un auto se queda separado/a del recorrido de la ciudad.

No obstante, la llegada del auto no ha sido del todo negativa. Al estar en él obliga el diálogo interpersonal (como también para otras relaciones sociales) más si el viaje es extenso. Marqués Mera incluso lo reconoce cuando dice que:

> … [ ] para muchas parejas el automóvil provee un marco de intimidad para el romance. Muchas familias utilizan también, con alguna efectividad, el auto para llevar a cabo conversaciones que no se dan en los comedores, las salas o los dormitorios de sus casas. (Marqués Mera, 2000: 214)

Es bueno que el automóvil, aunque nos separe del recorrido por la ciudad, nos ofrezca esa relación orgánica entre nosotros/as. Sin embargo, no debe ser esta la única opción de movimiento, pero en Puerto Rico claramente lo es. Debido a esto en la isla hay tráfico por todos lados. Por eso el 17 de diciembre de 2004 se inauguró la *nave urbana*, reconocida como el tren urbano. Se creó con el propósito de reducir el uso del auto, evadir y disminuir toda la congestión de tráfico para llegar a nuestros destinos en la cuidad de manera más fácil y rápida.

A esa nave es que mi trabajo va dirigido. Retomando mi recorrido, me ubico en mi asiento preferido al final del segundo vagón. Me coloco los audífonos. Me pongo a escuchar música clásica. Saco alguna lectura y comienzo a leer. Así me encuentro la mayoría de las veces viajando en la nave, pero no significa que eso me haya separado de experimentar y ver todas las relaciones sociales que ocurren en los vagones. He sido usuario del tren desde el primer día en que se inauguró. Ahora lo uso más, pues es mi modo de transporte para la universidad.

Llego a la estación de *Torrimar* donde se monta a la nave lo que codifico como el típico "guaynabito" con su bicicleta *fixie* o patineta *longboard*. Toma asiento muy cuidadosamente fijándose no estar cerca de alguien que le pueda parecer una amenaza y ponga su noción de sujeto en crisis. Observo a este individuo. Me río internamente y continúo mi lectura. Miradas vacías… miradas desiertas…

Me considero un viajero metropolitano que conoce más que bien el tren urbano. Incluso puedo anticipar cuando algún/a pasajero/a se va a tropezar, o en el peor de los casos caer, por la fuerza que emite la nave al despegar. Siempre que estoy sentado en algún vagón estoy pendiente de las personas que se montan en la

llegada de las estaciones. Algunas entran con tranquilidad, no encuentran asiento y al despegar la nave los/as coge desapercibido/a, pierden el equilibrio y titubean como si fueran a caer. Me causa gracia y hace divertido mi viaje. Cada vagón es un mundo aparte… personas diferentes, miradas diferentes, sonrisas ocurrentes. He experimentado muchos sucesos en la nave, desde señoras dando cátedra al señor 'Jesucristo' hasta tecatos drogados orinándose encima.

Las relaciones dentro del tren no las veo armoniosas como las personas suelen pensar. Sí se ve intercambio de palabras entre algunos pasajeros (mayormente las personas adultas o ancianos/as), pero lo más que se destaca es la seriedad de las personas y el inacabable intercambio de miradas. El ambiente en los vagones se presta para muchas cosas, por eso el concepto *heterotopía* trabajado por el teórico y filósofo francés, Michael Foucault en su ensayo *Of Other Spaces* es muy útil para describir todos esos sucesos que ocurren dentro de los vagones.

> There are also, probably in every culture, in every civilization, real places –places that do exist and that are formed in the very founding of society– which are something like counter-sites, a kind of effectively enacted utopia in which the real sites, all the other real sites that can be found within the culture, are simultaneously represented, contested, and inverted. Places of this kind are outside of all places, even though it may be possible to indicate their location in reality. Because these places are absolutely different from all the sites that they reflect and speak about, I shall call them, by way of contrast to utopias, heterotopias. (Foucault, 1997:94)

Las *heterotopías* son lugares que están fuera de todos los lugares, son espacios alternos en donde se practica la libertad; es decir, son espacios sociales con usos opuestos del de otros lugares. Asimismo, dentro de los vagones es probable que se experimente las diversas *heterotopías* de la ciudad. Por ejemplo, la primera *heterotopía* en la nave es el uso del vagón como tarima por la ausencia de una plaza. Es común que se esté sentado mientras algún/a individuo/a saque su guitarra u otro instrumento y comience a tocar y cantar alguna melodía. No se trata de que no haya plazas en Puerto Rico, existen muchas y bastante hermosas. Sin embargo, la mayoría se encuentran vacías, abandonadas, donde sólo la brisa se adueña de sus espacios.

La plaza, según Antonio Bonet en su texto *Morfología urbana*, es un conjunto de:

> [E]spacios remansados, al margen de las grandes vías de circulación, son lugares de reunión y estar. Las encrucijadas, con un espacio similar al de la plaza, son ante todo un nudo de comunicaciones dentro del tejido urbano. En ellas, todo es movimiento. [...] El valor simbólico y la memoria de la ciudad se concentran siempre en la plaza. (Bonet, 1978: 66-67)

Se podría decir entonces que la plaza funciona como el corazón de la ciudad, es decir, que es en ella donde se construye la memoria de la ciudad y se constituye, a través de su agrupación arquitectónica, su uso de espacios. Sin embargo, hemos perdido el sentido de uso de las plazas y el valor simbólico de la ciudad. Ahora se recurre a otros lugares tratando de recrear las mismas actividades que antes se llevaban en ellas.

El guitarrista, el cantante y los/as artistas ciudadanos/as recurren al uso de la nave para su arte. Otra *heterotopía*, a falta de plazas, es el uso del vagón para dar charlas sobre algún tema. La última vez que presencié una fue de la Unión de Juventudes Socialistas (UJS-MUS) en la que los/as estudiantes hablaron sobre el derecho a la fianza. Fue muy interesante ya que hicieron creer, entre ellos, que se armaba un debate dentro del vagón para fomentar el voto "NO" a la fianza. Incluso lograron crear una discusión entre los/as ciudadanos/as que se encontraban junto a ellos/as en la nave. Podemos ver otra *heterotopía*, cuando algunas personas aprovechan que el/la ciudadano/a se encuentra encerrado/a dentro del vagón; para recaudar fondos, ya sea para hacer un viaje, asistir a un taller, para alguna organización y/o para su propio ingreso.

Llego a la estación de *Las Lomas* donde se monta en la nave una gran cantidad de lo que conocemos en la cultura popular puertorriqueña como "cacos", algunos con su semblante serio queriendo provocar amenaza e intimidación, siendo estas unas máscaras donde esconden su fragilidad y revelan la crisis de su masculinidad. Algunos llegan con música de reggaetón en su celular a todo volumen mientras los/as otros/as pasajeros/as lo miran con gran incomodidad. Dedico unos segundos a observarlos, ignoro su presencia y continúo con mi lectura. Miradas vacías… miradas desiertas…

Llego a la estación de *Centro Médico* donde se baja una gran cantidad de personas en el vagón, mayormente hombres y mujeres ancianos/as para su chequeo médico habitual con el doctor. Se montan en la nave dos o tres personas que físicamente se ven deteriorados/as. Pero lo mismo. Miradas vacías… miradas desiertas…

La nave urbana fue creada para unos/as ciudadanos/as específicos y las estaciones no se construyeron en lugares donde se hiciera buen uso del espacio. De esto, y otras cosas, habla Gisela Crespo en su artículo "De San Juan a Ponce en tren, como antes" publicado en la revista *80 grados*. Crespo nos ofrece una mirada hacia el pasado y explica cómo antes había un tren que nos llevaba de San Juan a Ponce y viceversa. Además, analiza cómo ese tren, aparte de su principal uso de transportar caña, también se utilizaba para pasajeros/as. Crespo discute cómo sirvió como un espacio de intercambio cultural entre pueblos. Me encantaría decir lo mismo de la nave, pero por desdicha no es así. El único intercambio que ocurre en el tren urbano es el del silencio y las miradas desiertas. Crespo concluye con un dato muy interesante y primordial para el análisis de la nave:

> No fue hasta 1988 que se volvió a pensar en la idea de un Tren Isla, que fue propuesto cuando Puerto Rico quería solicitar ser la sede de los Juegos Olímpicos para el 2004 y hacer uso de todo nuestro territorio para los eventos deportivos. (Crespo, 2012: parra 12)

Quiere decir que esta nave fue creada con la idea principal de unos juegos olímpicos y no pensando en evadir y disminuir la congestión de tráfico de la ciudad. Me atrevo a decir que se usó como mecanismo para conformar al ciudadano/a dentro de la lujuria simbólica de los sistemas de transportación pública en el país. Aunque disfruto los beneficios del tren, reconozco que no fue creado pensando en el beneficio de todos y todas los ciudadanos de la ciudad.

Llego a la estación de *Cupey* donde se bajan dos o tres estudiantes que presumo que se dirigen a la UMET que queda a unos pocos minutos de la estación. Entran a la nave una cantidad de jóvenes que también supongo que se bajarán en la estación *Universidad* para la ir a la iupi o llegarán hasta la última estación *Sagrado Corazón* donde cogerán guagua para llegar a la Universidad del Sagrado Corazón. Pero continúa el mismo espectáculo. Miradas vacías… miradas desiertas…

En *Estación Río Piedras*, Ana Lydia Vega presenta una mirada satisfactoria al tren urbano. Expresa su felicidad por la suerte de vivir cerca de la estación de Río Piedras lo que hace más fácil su recorrido por la ciudad, ya que es una viajera peatonal. Habla del servicio del tren, de su fácil operación y de la elegancia de la estación riopedrense. Concuerdo con ella en estos dos aspectos, pero no en el énfasis que hace de los bancos de mármol negro. Sí los considero hermosos, pero no habla del hecho de que hay muy pocos bancos. En cada uno sólo caben aproximadamente seis personas y cuando tengo que esperar unos diez minutos para

la próxima llegada del tren y no hay bancos disponibles se me cansan las piernas y recurro al piso para descansar. Entonces, no tardan minutos en lo que llega el guardia para decirme que no puedo estar sentado en el piso. Pienso que mejor debieron haber optado por una mayor cantidad de bancos aunque no fueran tan elegantes.

Vega concluye expresando que si le damos apoyo al tren urbano y paramos de quejarnos de él, podríamos contribuir a la implantación de futuros proyectos. Yo discrepo en el sentido de la utilidad que ella le ve al tren. Al igual que ella, vivo frente a una estación y, aunque tengo licencia para conducir y poseo un carro, me considero un viajero peatonal. Tener la estación de tren cerca me favorece bastante y estoy agradecido por eso. Pero estamos hablando aquí de manera micro y sería conveniente verlo de una perspectiva macro. ¿Qué pasa con los/as otros/as ciudadanos/as que residen lejos de las estaciones? ¿Se les hará igual de sencillo llegar a la nave como a Vega y a mí? Los/as otros/as ciudadanos/as tienen la tarea de dejar su carro en un estacionamiento de alguna estación (ojo, que no todas las estaciones tienen estacionamiento) y tener la suerte de encontrar un espacio en este.

Mi viaje por el metro definitivamente ha sido tema sobre el cual escribir. Quiero cerrar mencionando un último concepto del antropólogo francés Marc Augé en su texto *De los lugares a los no lugares*. Según Augé:

> La distinción entre lugares y no lugares pasa por la oposición del lugar con el espacio. [...] El espacio es un "lugar practicado", "un cruce de elementos en movimiento": los caminantes son los que transforman en espacio la calle geométricamente definida como lugar por el urbanismo. [...] Si un lugar puede definirse como lugar de identidad, relacional e histórico, un espacio que no puede definirse ni como espacio de identidad ni como relacional ni como histórico, definirá un no lugar. (Augé, 2005: 85)

El *no lugar* como espacio no puede concretarse como espacio de identificación entre el habitante y el lugar. Es producto y causa de la *sobremodernidad*. Los sujetos no establecen una relación de identificación con esos no lugares. Considero el espacio en los vagones de la nave como no lugares. No existe ninguna relación entre el tren urbano y sus pasajeros/as. Por causa de esta ciudad en que la vivimos a velocidad, el tren mayormente se usa para llegar a un destino y darle dirección a nuestro andar por el día. Pocas veces es usado para el tiempo de ocio, excepto en

las fechas de las fiestas de las calles San Sebastián que es donde único se ve esa relación orgánica entre las personas y el tren, cuando lo hacen su lugar.

Miradas vacías… miradas desiertas… La mirada desde el cuerpo carga con una abundancia de códigos y normativas que afloran un lenguaje simbólico en cada ciudadano/a. Es de eso de lo que trata el ambiente dentro de la nave. Muchas miradas efímeras que transmiten y ofrecen una abundancia de información. Sólo basta con mirarle los ojos a la persona que tienes al lado para saber si quieres que te levantes del asiento para que él o ella puedan pasar. Es eso, pues, lo que ha causado el tren urbano, una educación de interpretación de miradas. La otredad perpetuamente es seguida por el temor. Se nos hace difícil y nos causa angustia tener intercambios sociales con esos/as otros/as que, por razón alguna, ponen en crisis nuestro recorrido por la ciudad. Quizás, aún en ese silencio, en ese estar al lado de otro hay intercambio.

Sueño con un tren donde las personas desafíen su temor a las otredades. Sueño con un tren que me pueda llevar alrededor del país. Sueño con un tren que me posibilite conocer todas las subculturas que existen entre la gente. Sueño con un tren o un sistema de transportación colectiva eficaz que me permita tener más movilidad en esta mi isla preciosa. Llego a la estación *Universidad*, agarro mi mochila y me bajo de la nave. Cojo las escaleras, saco la tarjeta del tren, la deslizo, se abre el sésamo del entorno. Entro a mi universidad y me dirijo al salón de clases. El vicio de la rutina hace pasajero mi recorrido por la nave urbana.

Bibliografía:

Augé, Marc. "De los lugares a los no lugares." *Los no lugares. Espacios del anonimato*. Barcelona: Gedisa, 2005. 81-118. Impreso.

Bonet, Antonio. “Morfología urbana” *Urbanismo y Arquitectura durante el Antiguo Régimen en España.* Barcelona: Gustavo Gilis, 1978. 66-67.

Crespo, Gisela. "80grados.net » De San Juan a Ponce en tren, como antes." *80grados.net*. N.p., 5 Nov. 2010. Web. 8 Nov. 2012. Consultado: http://www.80grados.net/de-san-juan-a-ponce-en-tren-como-antes/

Foucault, Michael. “Of Other Spaces: Utopias and Heterotopias.” En Neil Leach (compilador) *Rethinking Architecture: A Reader in Cultural Theory*. Nueva York: Routledge. 1997. 330-336.

Marqués, Juan. "¡Tremenda máquina! Un siglo de carros por la ciudad de San

Juan." *San Juan siempre nuevo: arquitectura y modernización en el Siglo XX.* Editor: Enrique Vivoni. 1. ed. San Juan, P.R.: AACUPR, 2000. 202-225.

Vega, Ana Lydia. "Estación de Río Piedras." *Mirada de doble filo*. San Juan: Editorial de la Universidad de Puerto Rico, 2008. 59-64.