

Recibido: 05 de Diciembre 2025
Aceptado: 28 de Enero 2026

SUBJETIVIDAD Y PAISAJE SONORO EN EL TRAMO ELEVADO DE LA LÍNEA 12

SUBJECTIVITY AND SOUNDSCAPE IN THE ELEVATED SECTION OF LINE 12

Cristian Tonatiu Velazquez Solis

*Doctorante de Ciencias Sociales, UAM Xochimilco,
Cd. Mx., México.*

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-9065-044X>

Email: tonatiu.velazquez3303@gmail.com



Resumen

El presente trabajo se concentra en la discusión entre algunos conceptos que pueden articular una reflexión en relación con una conformación territorial y los procesos sonoros de un espacio determinado como lo es la línea 12 del STC Metro para discutir y producir un modo de conformación subjetiva entrelazada por estos procesos sociales. Además, esta discusión se da desde una lectura de la subjetividad y el sujeto muy venida a cuenta desde la psicología social. La intención principal es el discurrir contextual y conceptual de la conformación de la Línea 12, en específico, del Tramo Elevado de la línea, con la cual podemos dar cuenta de los procesos que articulan el paisaje sonoro de la región.

Palabras clave: Subjetividad, Paisaje sonoro, Línea 12 del STC Metro, Territorio, sonoridad.

Abstract

This work focuses on a discussion of concepts that can frame a reflection on the territorial configuration and sound processes of a specific space, namely Line 12 of the STC Metro, in order to explore and develop a subjective understanding intertwined with these social processes. Furthermore, this discussion is informed by a reading of subjectivity and the individual, drawing heavily on social psychology. The main objective is to provide a contextual and conceptual framework for the formation of Line 12, specifically the elevated section, through which we can understand the processes that shape the soundscape of the region.

Keywords: Subjectivity, Soundscape, Line 12 of the STC Metro, Space, sound.

Introducción

Los módulos básicos para medir el entorno acústico son el oído y la voz humana. R. Murray Schaffer, *El paisaje sonoro y la afinación del mundo*.

Este trabajo está centrado en comprender las resonancias subjetivas del paisaje sonoro en el Tramo Elevado de la Línea 12 del Sistema de Transporte Colectivo (STC) Metro desde una mirada contextual, teórica y reflexiva a partir de un abordaje de contenidos escritos y de apreciaciones en el tránsito cotidiano de quien escribe este trabajo, por ello, no es una exploración empírica con elaboración de un trabajo en

campo, con una metodología concreta o un uso claro de herramientas de construcción del campo empírico.

Este trabajo no propone discutir los elementos concretos de la sonoridad, sino el contexto que la compone y los ejes conceptuales que pueden problematizarla. Esta proposición asume que el sonido no solo se da en los procesos concretos que se pueden registrar, sino que el contexto previo y su propia historización dan cuenta de las condiciones sonoras que componen el paisaje sonoro. La sonoridad en este abordaje no es, por ello, especulativa, sino his-

tórica, subjetiva, territorializada desde los procesos que componen la constitución social del campo a analizar.

Esta forma de trabajar parte de comprender la producción subjetiva de la sonoridad, principalmente del Tramo Elevado de la Línea 12 del Metro, pues puede ser considerado como una situación analizadora de la producción social, al igual que con las alcaldías de (Iztapalapa y Tláhuac), siendo contextos concretos para el desarrollo de sujetos, grupos o instituciones.

Desde su construcción, la línea 12 del Metro no puede pasar desapercibida. Forma parte de la composición territorial en la zona, teniendo una presencia en la cotidianidad de sus habitantes. Esta influencia tiene que ver con su injerencia en los procesos sociales de la demarcación. Por un lado, ha sido un transporte público que acorta los tiempos de traslado y, por otro, ha sido un productor de problemas en tanto medio de transporte.

Las modificaciones que ha tenido la zona donde se inscribe el Metro, principalmente en el Tramo Elevado, han dejado marcas complejas, las cuales subyacen a la intención inicial del traslado. Su edificación modificó la producción subjetiva de la zona, lo cual, permite pensar que su influencia en los procesos sociales que acontecen alrededor de ella tiene implicaciones en el propio traslado.

Es importante destacar lo que Murray Schaffer elabora cuando habla de la relación entre espacio y sonido: “El espacio afecta al sonido no solamente modificando la estructura que percibimos de él mediante su reflejo, absorción, refracción y

difracción, sino que influye asimismo sobre las características de la producción sonora” (Murray Schafer, 2013, p. 298). Por ello, se puede abordar el Tramo Elevado a partir de los procesos sonoros, la producción subjetiva y la influencia que tienen en la conformación del paisaje sonoro, partiendo de que este “consiste en acontecimientos escuchados, no en objetos vistos” (Murray Schafer, 2013, p. 25), es decir, son eventos concretos, en los cuales, la participación de los procesos sociales los conformará, operando en su constitución misma.

Contextualización

Zemelman (2009, p. 20) nos pregunta “¿cómo me coloco ante el contexto?”, con lo cual, busca profundizar en las bases epistemológicas de la conformación de un proceso de investigación en Ciencias Sociales. El autor nos contesta: “Lo que quiero señalarles es que una cosa es la exigencia del contexto y otra cosa es la exigencia del sujeto ante el contexto, porque el colocarse ante el contexto ya no es sólo propio de una postura estrictamente teórica” (Zemelman, 2009, p. 21). Con ello, convoca a pensar más allá de los entresijos conceptuales que dan un fundamento a las investigaciones apostando en la operativización de los procesos de investigación con respecto al contexto, asumiendo que es desde donde pasan las acciones del problema de investigación, por tanto, tiene una profundidad importante en la elaboración de la misma, los cuales deben discutirse en el extenso de la escritura, no únicamente en un apartado de la investigación.

Hablar del “sujeto ante el contexto” como principio organizador implica reconocer su producción ligada a los com-

ponentes precedentes, de los cuales, también es participe. En este anclaje, sujetos y contextos dan sentido a las elaboraciones conceptuales y no a la inversa. Por ello, situar las particularidades de las condiciones sociales darán cuenta de las formas de hacer investigación, como también, de la reconstrucción de aquellos elementos que dan el sustento social desde el cual puede posicionarse. La encomienda de construir desde la contextualización implica pensar la honda marca que deja dichas condiciones en la producción de subjetividad, de sonidos y territorio.

Primeros antecedentes: condiciones de la ciudad, el transporte y el proyecto Metro

Podríamos tomar como precedente del metro el crecimiento de la población de la Ciudad de México a mitad del siglo XX debido a la migración de zonas rurales del país a la capital, producto del desarrollo industrial de los cincuenta (Cruz, 2019, p. 17). La creciente mancha urbana trajo consigo, entre muchas otras problemáticas, la dificultad de traslado por parte de la población que ocupaba puestos en la industria en la ciudad, lo cual se expresó en los diferentes transportes que ya existían (camiones, taxis y autos particulares¹). Ante esta situación, era necesario un proyecto de movilidad que permitiera acortar los tiempos de traslado entre diversas zonas.

Hablar en la actualidad de la Alcaldía Tláhuac implica hablar de su transformación rural-urbana, en donde mucho de su suelo puede ser reconocido como suelo de conservación ecológica (Chávez, 2024, pag. 15). Por lo tanto, muchos de sus asen-

¹ Por centrarnos solo en el transporte motorizado, en el no motorizado también se encuentra presente la bicicleta.

tamientos se reconocen como irregulares al establecerse en suelo que no está destinado a la vivienda, lo cual, es contradictorio con respecto a la estructuración de una Línea de Metro que cuenta con los servicios básicos (como acceso a agua potable, electricidad, drenaje, etc.) que las colonias que se encuentran en estas condiciones, no las tienen.

La atención del transporte en la Ciudad de México empezó a tener modificaciones tras esta migración interna, haciendo que hubiera mayor demanda de transporte en el ámbito público y privado, lo cual suponía una mayor inversión estatal o privada, de la cual Islas en Pradilla Cobos *et al* (2016), da cuenta de un ámbito procesual con respecto a los autobuses:

[La evolución de este servicio de transporte se dio de la siguiente manera] 1) de 1916 a 1960, cuando el servicio lo ofrecían en su totalidad empresas privadas; 2) de 1960 a 1981, periodo en el que se dio la coexistencia de un servicio concesionado a 86 empresas privadas y una empresa descentralizada del sector público; 3) de 1981 a 1994, periodo en el que se dio el mayor crecimiento de Ruta-100, absorbiendo la totalidad del servicio de las empresas privadas; y 4) de 1995 a 2000, cuando se revierte la política y se vuelven a otorgar permisos concesionarios a privados para operar el servicio ofrecido por Ruta-100. (“Emilio Pradilla Cobos (Coord.), Zona Metropolitana del Valle de México. Las políticas urbanas metropolitanas”, p. 178)²

² Además de reconocer estas 4 Etapas, los autores relevarán otro momento que va de 200 a 2014 en el cual entra otro proceso de estatización del transporte creando la Red de Transporte de Pasajeros (RTP)

Con ello, vemos una herencia continua del transporte de autobuses y su gran influencia en la ciudad, la cual antecedió la creación del Metro, pero también ha ido acompañando su trayecto, siempre influenciada por los intereses de empresas particulares. Como reconoce Pradilla (2016), por momentos ha sido el medio más vinculante con sectores populares de la sociedad, siendo entonces el sistema de transporte más recurrido en la ciudad.



Foto 1. Ciudad de México en 1950. Revista Nosotros, 2007.

El Metro aparece en la escena como un posible proyecto incentivado por la empresa Ingenieros Civiles y Asociados S. A. (ICA) en los años cincuenta, pero es hasta finales de los años sesenta cuando se logra consolidar. La intención era “contar con un tren urbano que permitiera a la población realizar de sus viajes cotidianos utilizando un transporte ágil y ‘moderno’” (Pradilla (coord., 2016, p. 172). Este transporte traía consigo la intención de colocar a la ciudad dentro de las grandes urbes que habían podido desarrollar este sistema de movilidad en sus países (El caso de Londres, Nueva

York y París son los más emblemáticos), en aras de promover un proyecto de “ciudad moderna” (Cruz, p. 12).

En 1969 se consolida un proyecto que dará lugar a tres estaciones. Desde sus inicios hasta el año 2000 se construyeron 11 líneas. De ahí en adelante, se dejó de lado el famoso “Plan Maestro” del Metro y no se proyectó otra línea o la ampliación de alguna, hasta el 2007 con la planificación de la línea 12 (Cruz, 2019, p. 19).

En principio, el proyecto del Metro parecía más una adopción de un proyecto de sustentado en la capacidad financiera y técnica de la ICA que un proyecto de movilidad y transporte que fuera necesario (Pradilla (coord.), 2016). Poco a poco, la influencia de este medio de transporte y su extendido crecimiento a lo largo de los años fue modificando patrones de movilidad, hasta formar parte de un “entramado multimodal del transporte capitalino (autobuses, tranvías, trolebuses, taxis)” (Pradilla (cord.), 2016, p. 173).



Foto 2. Primer día de actividades del STC Metro. Portal Web del Gobierno de México. 2016.

Con el Neoliberalismo (que inicia en 1982 con el Sexenio de Miguel de la Madrid) se reorganiza la ciudad, privilegian-

do la lógica de los corredores urbanos que conecten con municipios mexiquenses y se extrapola a zonas más distanciadas del centro de la metrópoli. La lógica de los corredores urbanos limita la circulación de los sujetos y vehículos por las calles, incrementa la “violencia urbana”, desaparecen los espacios públicos y los servicios sociales accesibles para todos (Pradilla y Pino, 2017, p. 80).

Esto tiene una injerencia en los procesos de construcción del Metro, pues al incentivar el automóvil como medio de transporte y al planificar la urbe en relación con este traslado, los otros medios de transporte públicos empiezan a tener un rezago económico en su mantenimiento, sostenimiento y modernización, como también, se relegan otros proyectos de movilidad que podrían beneficiar a poblaciones para su transporte. La preferencia al sistema individualizado de transporte genera repercusiones en el sistema de transporte público.

Por tanto, hablar de “segregación” como un proceso social de construcción de sujetos en relación con la urbanización apunta a reconocer las desigualdades delineadas que edifican los transportes público.

(...) esta desigualdad toma forma en la cotidianidad y en la representación del hábitat del cual son parte las personas. La situación clave para entender los problemas de movilidad tiene que ver con el espacio y la desigualdad física y social a la que se ven expuestos los sujetos. (Silva, 2017, p. 10)

La desigualdad planificada en el transporte de la Ciudad de México da cuenta de una serie de condiciones del traslado como

sociales: pensada para traslados largos sin tener en cuenta una conformación integral de espacios que reúnan funciones primordiales (casa, trabajo, escuela, por ejemplo). El traslado aparece como un elemento que construye la relación entre el sistema político-económico y las implicaciones que tiene en la experiencia una decisión como incentivar el traslado automotriz privado.

Las condiciones sociales de la Línea 12

Poner un punto de anclaje en la construcción de la Línea 12 implica reconocer las condiciones previas para su consolidación. Delgadillo en Chávez (2024) nos permite pensar que uno de esos elementos es el incremento en la densidad poblacional en la Ciudad de México³. Del 2000 al 2005, principalmente en delegaciones como Iztapalapa, Tláhuac, Xochimilco, Milpa Alta, Magdalena Contreras, Tlalpan, Álvaro Obregón y Cuajimalpa. Este periodo fue reconocido, como vimos anteriormente, como uno donde no se optó por otros servicios de transporte como la Red de Transporte de Pasajeros (RTP) antes que de la ampliación o construcción de nuevas líneas de Metro.

Podemos decir que la Línea 12 surge como un proyecto de transporte que se inscribe dentro de la creciente población a la que tiene que atender, como a los procesos de conformación poblacional que han ido cambiando con los años. El recorrido de su trazo, que va de Tláhuac a Mixcoac tiene una razón de ser pensada en el crecimiento población de dos alcaldías con altos índices de densidad poblacional

³ Anteriormente llevaba el nombre de Distrito Federal (DF). De ahora en adelante hablaremos de Ciudad de México (CDMX) para referirnos a ambas nomenclaturas.

(Iztapalapa⁴ y Tláhuac) como su influencia en otras demarcaciones como Milpa Alta y Xochimilco, alcaldías de la CDMX, como en entidades municipales del Estado de México como Chalco y Atizapán. La razón del crecimiento poblacional en estas dos alcaldías, como da cuenta Chávez (2024), remite al bajo costo del suelo que hay en la zona con respecto a otras alcaldías, lo cual incentivó su crecimiento poblacional.

La principal población a la cual se quería dirigir el STC Metro en esta Línea era la que se encuentra en Tláhuac, antecedida por un acceso restringido o poco funcional hacia las Alcaldías de Coyoacán o Benito Juárez, las cuales, son zonas donde se establece la industria comercial, a la cual, tienen que acceder principalmente para cumplir funciones laborales. De igual manera, para mucha gente que vive en las zonas conurbadas al Tramo Elevado, esta línea pasó a ser primordial para sus traslados cotidianos.

Hasta aquí podemos reconocer que aquello que ha ido construyendo a los sujetos que se circunscriben a la Línea 12 del Metro se pueden pensar a partir de un crecimiento poblacional en la ZMVM, lo cual tiene una influencia no solo en sus medios de traslado, sino en sus condiciones de asentamiento habitacional, en los cuales, pueden reconocerse procesos de segrega-

⁴ La Línea 8 (Constitución de 1917-Garibaldi/Lagunilla) es la línea del Metro planeada para dar servicio de manera primordial a la población de Iztapalapa, la cual tiene una afluencia dirigida hacia el centro de la ciudad. La línea A (Pantitlan-La paz) conecta también con unas zonas de Iztapalapa como Tepalcates, Guelatao, Peñon Viejo, Acatitla o Santa Marta. Esta tiene una relación más cercana con el Estado de México. Si bien estás se pueden considerar como un transporte con una injerencia más preponderante a alcaldías como Iztapalapa, Iztacalco o municipios como Chalco o Atizapan, la Línea 12 permite ampliar la movilidad de estas poblaciones a otras zonas.

ción, en donde hay problemas para acceder a servicios básicos o que tienen condiciones de trabajo complicadas en el acceso al transporte para poder trasladarse a sus funciones básicas. El contexto, como nos hace pensar Zemelman (2006), deviene en condiciones que viven en el discurrir cotidiano, en los procesos sociales que imperan en sus condiciones contextuales.

Historia de la construcción de la Línea 12

La Línea 12 aparece en un contexto particular. Tras dos sexenios en los que el PRD, partido visto como la oposición al gobernante (PRI), se encargará de la gestión de la Ciudad. Es en el tercer mandato consecutivo en el que comienza la planificación de la Línea 12 del Metro, la cual tuvo pocas variaciones de su propuesta inicial a la que se logra consolidar⁵. En 2012 fue la fecha en la que se pensaba echar en marcha la Línea 12 del Metro, pero debido a problemas de “deformaciones ondulatorias en los rieles de varias curvas” y por un “desgaste prematuro de las vías” se pospuso su apertura hasta el 30 de octubre, pero su entrega definitiva se realiza hasta el 08 de octubre de 2013 (Pardo, 2018, p. 22).

La línea 12 surge como proyecto en el Gobierno de la Ciudad del periodo de 2006 a 2012, con Marcelo Ebrad a la cabeza. Es en 2008 cuando se anuncia la construcción de la “Línea dorada” como un proyecto de movilidad urbana que permita acortar tiempos de traslado para los habitantes de Tláhuac, además de enmarcarse en el Bicentenario de la Independencia de México y el Centenario de la Revolución. Actual-

⁵ Solo una estación no se pudo construir, la cual se encontraba entre Mexicaltzingo y Ermita (Tramo Subterráneo).

mente circula de la Estación Tláhuac y se dirige a Mixcoac, por tanto, se construyó en cinco alcaldías de la Ciudad de México: Tláhuac, Iztapalapa, Coyoacán y Benito Juárez.

De la Estación Tláhuac a Culhuacán⁶ se construyeron puentes de carga para que la línea pasara por alto, mientras que, de Atlalilco a Mixcoac se construyó por debajo del suelo; por eso podemos hablar de un Tramo Elevado y Tramo Subterráneo. Los vagones que dan servicio a la línea cuentan con rodadura férrea⁷, los cuales generan mayor vibración y producen mayor sonoridad. Este tipo de rodadura también se asocia a los desperfectos ya que la construcción metálica hace que haya mayor vibración en la estructura de concreto, son generadoras de desgaste del concreto que las sostiene como el desgaste ondulatorio en las vías, lo cual ha requerido mantenimiento o sustitución de las últimas.

Reconocer la diferencia entre Tramo Elevado y Tramo Subterráneo no parece un dato menor, esta alude a una diferenciación en las prácticas cotidianas, ya que la mayor población usuaria suele tener más relación con la zona de Tláhuac e Iztapalapa, corres-

pondiente al Tramo Elevado⁸, él cual ha tenido mayores problemas con respecto a su edificación, pues se ha tenido que suspender en actividades en tres ocasiones.

En marzo de 2014 se anuncia la suspensión en el Tramo Elevado (de Tláhuac a Culhuacán) por fallas estructurales de la vía, lo cual conlleva a una saturación de la Avenida Tláhuac⁹, en 2017 se da otro cierre en el Tramo Elevado debido a problemas en algunas columnas y en 2021 por el derrumbe ocurrido entre la estación San Lorenzo Tezonco y Olivos¹⁰. En estos cierres, los Transportes emergentes fueron trolebuses y microbuses gestionados por el Gobierno de la Ciudad, pero no daban abasto a la cantidad de gente que los requerían, lo cual trajo consigo el incremento de tiempo en traslados.

Los paros de actividades de la Línea tienen una injerencia importante en la historia y actualidad de esta, pues son parte del conjunto contextual que la compone, por tanto, también son parte de la producción de sentidos subjetivos y en la conformación contextual de la que hablábamos al inicio con Zemelman (2006); el discursar histórico-social de la línea demarca una

6 Si bien su construcción se encuentra en estas zonas, su área de influencia se extiende a otras alcaldías o municipios del Estado de México, como Xochimilco (de CDMX) o Chalco (de EDOMEX).

7 Este tipo de rueda solo se utiliza en dos líneas del STC Metro, la línea A y la línea 12. En el caso de la línea A, que no nos detendremos a profundizar en ella, su trayecto pasa por Iztapalapa e Iztacalco en la CDMX y en el municipio de Los Reyes en el Estado de México. Destaco este dato porque son dos poblaciones que podrían tener similitudes en características poblacionales.

8 Las estaciones Atlalilco, Mexicaltzingo y Ermita aun pertenecen a la Alcaldía Iztapalapa y son del Tramo Subterráneo, mientras que Culhuacán, San Andrés Tomatlán, Lomas Estrella y Calle 11 también pertenecen a Iztapalapa, pero son estaciones del Tramo Elevado. Parece que Iztapalapa está en el medio de la construcción. Todas las estaciones de Tláhuac pertenecen al Tramo Elevado.

9 La cual se redujo en carriles para la colocación de los pilares que sostendrían los rieles de esta.

10 Hago referencia principalmente a Olivos cuando me refiero a dicho derrumbe porque el tramo que cae está más cerca de dicha estación y en ella se colocó un memorial (que ahora no está) para los afectados. Este fue el único cierre para toda la Línea, los anteriores solo cerraron el Tramo Elevado.

serie de condiciones que operan en la experiencia de los sujetos, en el habitar cotidiano y en el tránsito de la Línea.

Hasta ahora hemos puesto mayor énfasis en abordar el problema de las conformaciones de la línea 12 del Metro, pero la intención es poder redondear las condiciones del problema. Hasta ahora, la vía de asentamiento de la línea nos da algunos elementos a tener en consideración: 1) las condiciones de la población que habita la zona, 2) la diferencia entre Tramo Elevado y Subterráneo y la importancia de esta división y 3) la Avenida Tláhuac como un lugar específico en donde se asienta la línea y cómo sus condiciones también dan forma a la producción de sentido del traslado en la zona.



Foto 3. Acciones de reforzamiento de la Línea 12 tras caída en 2021. La jornada. 2022.

¿Qué sonidos produce la contextualización?

El contexto produce una sonoridad, como vemos, hay todo un desarrollo urbano que deviene de un proyecto político-económico que genera un paisaje sonoro en la ZMVM. Si bien los camiones, taxis y carros inician esta recapitulación histórica, el Metro aparece con sus vías férreas y neumáticas, con sus construcciones subterráneas

y elevadas, eso sin dejar de lado los distintos proyectos de movilidad en camiones, los cuales nos llevan al RTP. Hasta acá, el transporte público, podemos imaginar, se va construyendo con voces, con movimiento de la gente entre calles o avenidas.

En términos sonoros hay una diferencia entre el Tramo Elevado y Subterráneo: mientras que el túnel del tramo profundo contiene el sonido, la altura dispersa el sonido del paso del Metro. Es decir, la exposición de los sonidos tiene diferencias con respecto a su configuración. El Tramo Elevado lleva más lejos su presencia sonora, mientras que el Tramo Subterráneo lo deja para quienes lo utilizan, no para las zonas aledañas.

Hablar de la zona de Tláhuac e Iztapalapa parece importante, en tanto son las alcaldías que tienen una relación con el Tramo Elevado de la línea, pero, sobre todo, es la relación que se establece con la Avenida Tláhuac, que es la línea conductora donde se erige la Línea conectando Iztapalapa y Tláhuac¹¹, lo cual, en términos sonoros, también tiene una relevancia importante, pues es en estas alcaldías donde se pueden expresar desigualdades más marcadas, el sonido también forma parte de estas configuraciones. Por ejemplo, cuando la Estación Olivos cayó, las personas que transitan la vía tuvieron problemas para encontrar rutas de acceso, lo cual aún se vio más complicado por la utilización de transporte terrestre emergente para susti-

¹¹ Aunque se llama Avenida Tláhuac, también se encuentra en Iztapalapa. Anteriormente era un canal que conducía hacia Xochimilco y Chalco, pero ya en tiempos coloniales se constituyó como avenida que conducía principalmente al centro de Tláhuac (antes Cuitláhuac). Esta avenida conecta con Iztapalapa (hacia Ermita-Iztapalapa). Dicha avenida también conduce a otras zonas como Xochimilco, Milpa Alta, Chalco o Ixtapaluca.

tuir el Metro, y lo mismo con el transporte privado, haciendo que los trayectos se tardaran más de lo habitual y que produjeran un barullo sonoro más intenso que en otras condiciones.

Además, la producción sonora tiene acá un conato específico; ante el tráfico, la desesperación por trayectorias más largas en tiempo ¿Qué sonidos ha producido y ha permitido constituir en los sujetos? ¿Cómo se ha ido conformando sonoramente el espectro auditivo de quienes conforman este Tramo Elevado? La específica condición de la Línea da cuenta de un sonido particular y de la producción de sentido que conlleva esta injerencia subjetivante.



Foto 4. Tramo Elevado de la Línea 12. Proceso. 2023.

Subjetividad: sonoridad y territorialidad

Sonoridad

El sonido no puede ser abordado solo desde las lógicas de la física, en donde suele aparecer como una onda, con una dispersión específica, las cuales darán cohesión a sus modos de expresar en sus términos de constitución (tono, timbre y volumen). El sonido existe en tanto entra en contacto con un sentido interpretativo, hay una relación de producción de sentido con respecto al escucha, (O'Callaghan, 2009). Por tanto, el sonido no puede ser desligado de la escucha, fenómeno totalmente subjeti-

vo. La escucha es un modo interpretativo, producto de una conformación subjetiva. Para algunos (Nancy, 2015) la escucha es un posicionamiento en relación con el mundo, por tanto, la producción de sentido siempre resonante entre los cuerpos, coartado por la lógica signifiante que pueda lograr, o incluso, por el contexto de producción (la lengua, el lugar o la intencionalidad, por ejemplo).

Así, hablar de sonido puede fijarnos en una figura constituida y no en constante devenir, la propuesta tal vez deba centrarse en su condición productiva: sonoridad. El sonido, entonces, tiene una lógica de producción subjetiva, en tanto “la producción de subjetividad constituye la materia prima de toda y cualquier producción” (Guattari y Rolnik, 2006, p. 42), pero también, en tanto está fijada a un contexto sociopolítico de conformación de los sentidos de los sujetos, en relación con un modo imperante de sostener la vida en estas condiciones. El caso del contexto del Tramo Elevado constituye un ámbito de producción en movimiento, entrelazado con la disposición de habitar y conformar experiencias en tránsito.

La sonoridad también comparte una lógica semiótica que compondrá el sentido articulado de la subjetividad, al ser productos entrelazados por procesos de singularización, entendidos como procesos de conformación de sí ante un contexto sociopolítico, en donde se reconocen diversos niveles. Dirán Guattari y Rolnik (2006) que son “instancias intrapsíquicas, egóicas, microsociales”, se encuentran “descentrados”, son producto de “máquinas de expresión”, remitiendo a procesos macro y micropolíticos, por tanto, la sub-

jetividad es producida por “agenciamientos de enunciación”, es decir, procesos de expresión que devienen de procesos extra-individuales y de naturaleza infrahumana, conformando así la construcción maquínica producida de los agenciamientos. Tales agenciamientos no dejan de tener lugar a partir de las capacidades humanas. Todos son puestos en funcionamiento desde el agenciamiento enunciativo (Guattari y Rillnik, 2006, p. 45-46).

Siguiendo esta ruta, no es sino la multiplicidad de agenciamientos de subjetivación que fabrica al sujeto; en este caso, la Línea 12, el contexto de las alcaldías y de la ciudad en los últimos años, como la conformación de poblaciones que son atravesadas por procesos de segregación que los han ido conformando, dimensión que también conforma la sonoridad que, al igual que el contexto, los recubre cotidianamente. Es necesario tener presente la condición de “fabricación” desde estos autores, pues expresa los modos de constitución y los modos procesuales: “la subjetividad está esencialmente fabricada y modelada en el registro de lo social” (Guattari y Rillnik, 2006, p. 46), por tanto, son procesos de modelamiento, de planeación y montaje de los sujetos; el sonido es producto de la maquila social, de la condición estructurante de los procesos de conformación.

Así, el sonido no remite a una representación, es una expresión constituida subjetivamente por las “máquinas de escucha”, es decir, de la fabricación contextualizada, de la capacidad de agenciar procesos micropolíticos a la constitución de sujetos. Producciones del ámbito social que enuncian un estado constitutivo. El sujeto evoca una mirada que amplifica el espectro

sonoro, de los modos de fabricación de su posicionamiento y posibles agenciamientos, lo cual implica reconocerlo como un producto/productor subjetivo. Plantear el abordaje del sujeto, desde esta mirada, implica reconocer que los procesos de micropolítica evocan elementos macropolíticos de la constitución subjetivante.

La condición sonora que construye al Tramo Elevado tiene que ver con la producción subjetiva que emerge desde estas disposiciones. Construye a los sujetos en relación con los procesos micropolíticos que se transitan o relacionan con la conformación de este transporte, ya sea para construir modos particulares de habitar frente a esta estructura, como a los procesos de tensión y distensión del poder que constituye su lugar frente a una estructura que modificó las lógicas de una zona donde se habitaba.

La fabricación sonora de la Línea 12 tiene efectos en el territorio, da sentido y cohesión a un proyecto de movilidad urbana, como también, delinea un modo de concebir y trabajar en una zona determinada por su densidad población, su relación con la ciudad o con la posibilidad de habitar un espacio dentro de un proyecto de Zona Metropolitana. Hay procesos de agenciamiento que enuncian los elementos de un contexto, de un modo de acontecer y de prácticas concretas que tienen un lugar en estos procesos de relación con el contexto, todo ello puesto en la escucha que invoca el Tramo Elevado y sus sujetos, la construcción subjetiva en devenir.

Ahora bien, es necesario profundizar sobre la noción de paisaje sonoro para poder darle otro lugar al sonido. Esta surge

como una propuesta para comprender los sonidos asociándolos a un contexto determinado:

básicamente [es] un ambiente sonoro que puede referirse a entornos reales (naturales o urbanos) o a construcciones abstractas (música, arte sonoro, montajes). Es un ambiente sónico que hace énfasis en el modo en que este es percibido y entendido por el individuo o por la sociedad. (R. Murray Shafer en Pujol, 2021, p. 32).

Esta perspectiva reconoce que el sonido, natural o producido, tiene un contexto en donde acontece y es participe de las lógicas que impera en su conformación. Entonces, el paisaje sonoro puede ser creado o analizado, conformado o cuestionado, intencionado o fortuito. Puede, además, asociarse a la fabricación social que deviene del contexto, pues son las condiciones de estructuraciones de territorio los que dan sustento y sentido a los procesos subjetivos.

En nuestro caso, el paisaje sonoro del Tramo Elevado puede ser abordado desde las conformaciones urbanas que enuncian, relatan, visibilizan o conforman problemáticas sociales. Son fabricaciones subjetivas del sonido, por ello es importante el entrelazamiento entre paisaje sonoro y subjetividad, en tanto procesos en sinergia, de reproducción de los procesos sociales. El paisaje sonoro del Tramo Elevado permite interpelar una serie de sentidos precedentes, histórico sociales que se tejen desde antes de su constitución, pero que han tomado otra relevancia desde su construcción. El chirrido de la Línea, la vibración al paso de los trenes, produciendo golpeteos metálicos en los rieles, da cuenta de una condición prevista por el contexto socio-

político, que da lugar a las condiciones de segregación de los sujetos que habitan y transitan en estas demarcaciones.

La línea 12 del Metro suena. En realidad, todas las líneas lo hacen con sus particularidades, las cuales pueden narrar un contexto específico, un modo de pensar el transporte y un estado actual de dicha conformación. Solo que, deben ser leídas bajo una serie de lógicas que les dan sustento. Pienso, ¿por qué el Tramo Elevado se conformó en la zona de Iztapalapa y Tláhuac? ¿Por qué otras líneas no han sufrido derrumbes y esta, a menos de 10 años de su construcción, si le pasó? ¿por qué rechina el paso del Metro por sus curvas? ¿qué escucha la gente de su Metro? ¿Qué dice la gente de su Metro?

Ahora bien, Bieletto-Bueno (2020) cognitiva, sensorial i afectiva alude a un proceso importante en la construcción del sonido; ella hablará del silencio como un registro sonoro, donde el sonido debe tomar el lugar del relato en los procesos políticos de los regímenes aurales, es decir, el sonido vendría a sustituir la narración como elemento de producción discursiva y compondría toda reconstrucción colectiva; esta postura supone que el sonido es en sí tan potente que puede construir y sustituir relatos, pero no toma en cuenta que siempre será desde la posición de un sujeto que interpretará el sentido en relación a una conformación social, es decir, el sonido será un acto de narración.

Desde este abordaje el sonido no puede superponerse al relato, debemos considerar al sonido como una instancia narrable, es decir, dependiente y entrelazado por el lenguaje, por un proceso de construcción entre un nosotros colectivo, siempre conectado con la experiencia entrelazada o con necesidad de desenrollarse; al ser un

registro temporal en la constitución de sujeto, el sonido como relato evoca elementos del recuerdo para poder erigirse como una instancia de producción de sentido, pero es en posibilidad de ser producto del intercambio, de la relación con otro que permite la interlocución.

En su condición narrable, además, es donde encuentro su relación con la experiencia. Al ser un registro de los elementos que constituyen al sujeto en un acontecimiento, cifrarán los procesos que evocaran el sonido, no será abordado como una reacción, sino como un sentido de producción subjetiva, es decir, como un elemento que interpela al sujeto en su sustento, dando cuenta de su condición a partir de lo colectivo. Es la posibilidad de agenciamiento del sonido en tanto producción micro y macropolítica que cifrará la condición subjetiva del relato sonoro.

Bartra (2018) dirá que la experiencia es aquello que acontece en la cotidianeidad y su presencia hace que ya no se vuelva a ella de la misma manera. Además, tiene que ver con su conjunción colectiva; no es solo eso que me pasa, como dirá Larrosa (2006), es aquello que me pasa e interpela un contexto social, una producción subjetiva en torno a los procesos de conformación. El sonido es producto de la cohesión social que narrará nuestra condición de intercambio, no adquiere sus condiciones hasta que se hace registro en el lenguaje de su condición principal; el intercambio de los sentidos que produce su presencia.

Territorio

La dimensión territorial es otro de los registros que compone la producción subjetiva del paisaje sonoro, siendo también el

lugar de conformación del transporte público del Tramo Elevado y del trayecto cotidiano. El espacio, como concepto, tiene una discusión histórica en Latinoamérica que ha propugnado por decantarse más bien por otras elaboraciones conceptuales que permitan articular los procesos que tienen una relevancia entrelazados a la región¹². Por ello, parece más pertinente hablar desde el concepto de territorio dado que tiene un recorrido histórico en Latinoamérica y forma parte de una discusión de diversos campos disciplinares que van desde la filosofía, el urbanismo, las ciencias sociales, la geografía, la ecología, etcétera.

La psicología social también ha trabajado estas conceptualizaciones en términos más metafóricos, entre los grandes aportes al respecto se encuentra el reconocimiento del “terreno” como una conformación del “campo de investigación” pero que recorre una mayor amplitud del abordaje, en el cual, se reconocen elementos que sobrepasan la situación en un lugar en específico y se hablará de todos los elementos que el investigador puede leer en torno al problema de investigación que lo acompaña (Manero, 2020).

El terreno de investigación, en este caso, aludirá a aquella conformación del proyecto, todo aquello que da un telón de fondo a los procesos de indagación sobre el campo problemático, como lo son también, los elementos vivenciales, las metáforas o las investigaciones que reorganizan la pro-

¹² Algunas de estas apuntan a la connotación de espacio elaborado más desde la geometría, lo cual hace difícil entrelazar el concepto con “procesos de producción de relaciones concretas” (Pradilla en Ramírez & López, 2015), desvinculando la relación entre los sujetos, poblaciones o colectivos con respecto a esa condición espacial. La intención latinoamericana ha ido por articular procesos sociales y la acción del sujeto.

ducción de sentido del texto. Así, todo proceso asociado con la investigación, reconocido como un aporte, será un elemento de constitución del terreno de investigación. El Tramo Elevado de la línea 12, bajo este esquema ha sido construido como terreno dentro de este proceso investigativo, pues es desde sus precedentes, no desde una puesta en marcha de la indagación en campo, como he podido reconstruir sus condiciones para pensar un posible modo de abordaje.

En principio decidí retomar a Guattari para abordar este campo problemático, debido a que su conceptualización de subjetividad inmiscuye procesos territoriales. Dirá que la subjetividad debe ser entendida como “conjunto de condiciones por las que instancias individuales y/o colectivas son capaces de emerger como Territorio existencial sui-referencial, en adyacencia o en relación de delimitaciones con una alteridad a su vez subjetiva” (Guattari, 2015). En su modo de referenciar la subjetividad hay una serie de procesos, instancias y condiciones que dan sentido a los procesos sociales que conforman al sujeto, pero que, además, nos permiten un abordaje de los procesos tanto territoriales como sonoros, en tanto “Territorios existenciales sui-referenciales”.

Ahora bien, Ramírez y López (2015) realizan un arduo trabajo por poner algunos elementos constitutivos del concepto de territorio, el cual, permite abocarnos a su construcción histórica y su relevancia en nuestro contexto, en donde su abordaje inicia con la construcción del concepto desde una mirada naturalista, evocando al territorio como una “instancia” o “superficie” (Ramírez y López, 2015, p. 129), en-

tendiendo dicha conceptualización como una demarcación física, sin características particulares, una simple denominación.

Conforme otras disciplinas fueron retomando el concepto, fue tomando mayores matices y complejizando su constitución, lo cual la llevó a tener otros nuevos modos de complejizar los procesos sociales. Para destacar algunos de manera somera habría que tener en cuenta que para los antropólogos, la conceptualización implicaba elementos culturales y simbólicos, para los economistas había procesos de “control y usufructo de los recursos” y para el ámbito político, la relación entre Estado y territorio implica un reconocimiento de acciones de regulación y de reconocimiento de los compatriotas en dicha demarcación (Ramírez & López, 2015).

Las autoras se concentran en trabajar con una lectura más actual (aunque tradicional entre las nuevas perspectivas) en la visión políticas. El reconocimiento del poder como una instancia que conforma al territorio, dotando también del “control individual del entorno socialmente apropiado, en donde se incluye también la naturaleza económica y simbólica del poder” (Ramírez y López, 2015, p. 137). Es decir, está mirada complejiza los procesos territoriales de los procesos situados en el ámbito subjetivo, pero también, me parece, en el reconocimiento de los procesos de los sujetos en relación con esta instancia.

La conceptualización de Haesbaert, consultada por Ramírez y López, amplía una serie de elementos dentro de los cuales hay que reconocer que:

los territorios parecen ser hitos que demarcan la acción cotidiana de los agentes sociales, independiente-

mente de que éstos sean de carácter natural o social. El papel del sujeto externo es importante cuando se marcan los límites, pues muchas veces el desconocimiento de los códigos internos de un espacio es lo que aglutina a los que están adentro que delimita el territorio.” (Ramírez y López, 2015, p. 140)

Entre estas conceptualizaciones se encuentran los diferentes procesos que narran Deleuze y Guattari (1985), hablando de desterritorialización y reterritorialización, que, retomando a las autoras, describen como:

La desterritorialización implica, entonces, la ruptura o fragilidad de los vínculos con una porción de la superficie terrestre [...] La desterritorialización se encuentra en relación dialéctica con su contraparte, la reterritorialización, descrita por Guattari y Rolnik (2005:272-273) como el intento de recomposición y recuperación del territorio.” (Ramírez y López, 2015, p. 153)

Esta mirada permite reconocer una dualidad procesual del territorio devenida de los modos de articularse en relación con una configuración en donde la producción subjetiva dará cuenta del modo de consolidar dicho espacio, dando pie a pensar al territorio como una posibilidad abierta de su conformación, producida por las tensiones adyacentes a su modo particular de constituirse. A diferencia de los procesos espaciales, muchas veces vistos de manera estática¹³, en donde se puede pensar solo desde su materialidad o condición física.

¹³ *Sobre todo, en perspectivas más tradicionales, como la geometría o el naturalismo.*

Desde esta perspectiva, el territorio está siendo conformado por los procesos subjetivos, en donde los sujetos son agentes singularizantes de su conformación y disputa. Haesbaert (2011, p. 29) asumirá un abordaje “multiterritorial” en donde se intensifican los procesos y se amplifican sus diferentes modalidades, todas conjugándose y articulándose, como también, los procesos subjetivos que darán cohesión al sujeto y sus procesos.

¿Es posible leer los procesos de Tramo Elevado desde la territorialidad en tanto instancia que demarca una condición cotidiana del discurrir subjetivo? ¿Se puede establecer un modo particular de conformación de los sujetos desde los procesos que la territorial adviene en su condición procesual? ¿se puede pensar en procesos de multiterritorial en la conformación del Tramo Elevado? ¿Cómo imperan los procesos de multiterritorialización en los intercambios de quienes se circunscriben (trabajando cerca, trasladándose, viviendo cerca, etcétera) al Tramo Elevado de la Línea 12?

El territorio enuncia los procesos subjetivos desde la sonoridad. El sentido deviene de un entrelazamiento producido entre estos registros, al estar en un continuo proceso de conformación, el registro de la producción de sentido deviene en estos elementos como una dimensión articulada que narrará los procesos de composición territorial, subjetivos y sonoros, es decir, un paisaje sonoro de la composición subjetiva de los procesos adyacentes al Tramo Elevado de la Línea 12.

La producción subjetiva a la que me aboco a pensar es la consideración de los procesos experienciales, los cuales, pue-

den o no tener que ver con el movimiento o el traslado en el Metro. La seña particular será el sonido y su huella en los sujetos, desde donde lo vivan, desde donde lo puedan narrar y construir. Por tanto, el Tramo Elevado tiene un papel importante, pues produce sonido y tiene una injerencia con la población con la que intentaré trabajar, pero es ante todo un lugar que estructurará físicamente los trayectos o las actividades sociales de los sujetos, pero no así sus alcances.

El sonido, en tanto expresión narrable, dará cuenta de las formas de construcción social del sujeto, pero también de elementos que han ido produciendo los sujetos como producto de las diferentes injerencias territoriales, de habitabilidad o de traslado, por ejemplo. Considero que la producción sonora enuncia modos de constitución de los sujetos, pues son producto de una serie de elementos constitutivos del territorio. El Tramo Elevado suena, no solo la construcción del Metro, sino sus alrededores, entonces, el contexto produce un sentido desde su producción sonora y esta tiene una injerencia constitutiva en el sujeto.

Reflexiones finales

Como pudimos abordar, la subjetividad tiene un lugar preponderante en los procesos sonoros, los cuales, pueden ser leídos y elucidados por una herramienta teórica-metodológica como lo es el paisaje sonoro. El Tramo Elevado del metro dilucida elementos de la constitución de ese espacio de conformación, dándole lugar y sentido, forma y fondo a los procesos de constitución del ámbito subjetivo.

Al evocar las resonancias que tiene el paisaje sonoro en los procesos subjetivos

del Tramo Elevado de la Línea 12 del Metro se plantea un recorte problemático, espacial y temporal. La producción sonora deviene de las condiciones estructurales del Tramo Elevado y este, a su vez, de los procesos sociales de la zona.

Pensar la sonoridad en la producción de un paisaje sonoro como articulación de los procesos de conformación en el Tramo Elevado de la línea 12 coloca en el centro los procesos psicosociales del territorio, es decir, concebir un modo particular de indagar sobre los modos de entrelazamiento entre diferentes registros que comparten una problemática y la constituyen.

Es importante también tener en cuenta que esta lectura interroga los modos de pensar las diversas funciones sociales que tiene el transporte público como su injerencia en la configuración de los territorios, es el sonido el que expresa los procesos en donde se entrelazan conceptos y procesos como micropolítica, singularidad o territorialidad. El recorte de estos permite un diálogo constitutivo de los sujetos y sus contextos problemáticos.

Ahora bien, reconocer al sonido como un relato es abordar su condición social como un despliegue de sentidos generalizados en la producción subjetiva. Puede ser pensada su condición desde el chillar del metro, pero también en los tramos donde no rechina, en la música que lleva al interior o la diferencia de sonidos entre Tramo Subterráneo y Elevado, por ejemplo. El relato es la construcción del paisaje sonoro, el cual, tiene la lógica de una constitución de un registro inscrito en una conformación específica. Al ser relato, habrá que ver cómo nos interpela su condición

La condición relatable del sonido da pie a una comunicación posible del sonido; permite desplegar los modos de construir un sujeto y su relación con un contexto, como sus decisiones y posiciones ante el mundo. Pero no solo es el sonido del Metro, es la producción del sujeto y su relación con él medio de transporte lo que dará sentido, en tanto posibilidad narrativa. La especificidad de los procesos de constitución subjetiva da pie a concebir y problematizar su espectro sonoro.

Bibliografía

- Bartra, Armando (2018); *Experiencias Desnudas*, Mc Editores/UAM Xochimilco, 2018, pag. 518.
- Bieletto-Bueno, N. (2020). Resignificaciones sociales del silencio y socialidad de la escucha en Ciudad de México. *Memoria, historia y sentidos en el México contemporáneo*. Digithum, 25. <https://doi.org/10.7238/d.v0i25.3202>
- Chávez Gutiérrez, Karen (2024), *La línea 12 del metro de la CDMX y las afectaciones en la calidad de vida de los usuarios*, Trabajo terminal para obtener el grado de Licenciada en Sociología, UAM Xochimilco. Pag. 75.
- Cruz Ramos, Andrea Guadalupe (2019), *Consecuencias sociales en la Línea 12 del metro*, Trabajo recepcional para obtener el título de Licenciada en Ciencia Política y Administración Urbana, UACM, Ciudad de México.
- Guattari, F. (2015). *Caosmosis*. Manantial.
- Guattari, F., & Rolnik, S. (2006). *Micropolítica: Cartografías del deseo* (1a edición). Traficantes de Sueños.
- Larrosa Bondía, Jorge (2006), «Sobre la experiencia». *Aloma: revista de psicología, ciències de l'educació i de l'esport Blanquerna*, Núm. 19, p. 87-112
- Manero, R. (2020). Cuestiones epistémicas y metodológicas derivadas del análisis de las implicaciones. *Pensamiento y praxis en la investigación social*, 153-180.
- Murray Schafer, R. (2013). *El paisaje sonoro y la afinación del mundo*. INTERMEDIO.
- Nancy, Jean-luc (2015). *A la escucha*. Editorial Amorrortu. Argentina. p. 96.
- O'Callaghan, C. (2009). *The word of Sounds*. *The Philosophers' Magazine*.
- Pardo, María, Vázquez, Marcela (2018), *¿Un evento complejo? La historia de la puesta en marcha de la línea 12 del Sistema de Transporte Colectivo Metro en la Ciudad de México*, *Revista Gestión política Pública*.
- Pradilla Cobos, E., Pino Hidalgo, R. A., Moreno Galván, F., Díaz Flores, L., Diego, C., Nemeth Chapa, F., Santiago, C., & Ríos, C. (2016). *Emilio Pradilla Cobos (Coord.)*, *Zona Metropolitana del Valle de México. Cambios demográficos, económicos y territoriales*.
- Pradilla Cobos, E. & Pino Hidalgo, R. A. (2004). *Ciudad de México: de la centralidad a la red de corredores urbanos*. Obtenido de: <https://hdl.handle.net/11191/7275>

Pujol Martínez, I. (2021). Sonotopia. La producción del espacio sonoro. (1era edición). Universidad Iberoamericana-Universidad Autónoma de la Ciudad de México.

Ramírez, B., & López, L. (2015). Espacio, paisaje, región, territorio y lugar: La diversidad en el pensamiento contemporáneo. Universidad Nacional Autónoma de México y Universidad Autónoma Metropolitana.

Zemelman, H. (2009). Reflexiones en torno a la relación entre epistemología y método (Cerezo Editores).