

## **Bajo la tierra: escucha porosa de modernidad en el metro de México**

**Por Ximena Alarcón**

**Publicado en Revista de Arte Sonoro y Cultura Aural, No 3, Mayo 2017**

El sueño de crear un metro virtual que pusiera en contrapunto diferentes culturas me ha perseguido desde 1997, cuando por primera vez tuve la experiencia de viajar en un metro. Sabía que esta infraestructura nunca llegaría a mi ciudad natal, Bogotá, y creía que si bien éste había sido una solución para la movilidad en las grandes urbes, llevaba algo extraño en su conformación. El extrañamiento se originaba en lo que esta infraestructura imponía en su desplazamiento en la ciudad al viajar y en los sentimientos de miedo y excitación que se generaban allí.

El espacio subterráneo ha inspirado a la humanidad, a partir de sus rituales y fantasías, desde los primeros intentos de industrializarlo y explotarlo. Rosalind Williams sugiere que lo *sublime* hace parte de la experiencia subterránea, dependiendo de un “delicado contrapeso de emociones en conflicto” (Williams, 2008). En el viaje cotidiano en metro me interesaba escuchar lo que pasaba allí, y con ello las huellas sonoras que quedan en nuestra memoria individual y colectiva, influidas por la aniquilación del “continuum tiempo y espacio que caracterizaba la antigua tecnología de transporte” (Schivelbusch, 1996: 36) liderada por el tren. Pensé que las diferentes perspectivas y experiencias individuales de escucha y sus resonancias, podrían conformar un acercamiento a una memoria colectiva sonora de ciudad.

Entre 2003 y 2009 un trabajo de investigación a través de etnografía sensorial (Pink, 2009) y práctica artística (Alarcón, 2007; 2011a; 2011b; 2013) me llevó a la creación del espacio virtual *Sounding Underground* (SU)<sup>2</sup>, una obra interactiva sonora en Internet que actúa como plataforma para acceder a estas perspectivas de escucha y los espacios intermedios que surgen en la mezcla de la vida cotidiana en los metros de Londres, París y México.

La metodología que apoyó la creación de *Sounding Underground* involucró a pasajeros en las tres ciudades, quienes participaron a través de entrevistas semi-estructuradas sobre sus memorias de escucha en sus viajes cotidianos, grabaciones de sus viajes, escucha de las grabaciones y selección de momentos sonoros significativos para ellos en México y en París. Los entrevistados también reflexionaron sobre el contraste de su experiencia con el metro de Londres. Para culminar el trabajo de campo, participaron en la práctica artística de improvisación en red (Alarcón, 2011b), intercambiando memorias de escucha en el metro en tiempo real. Todas las entrevistas fueron transcritas, analizadas y catalogadas por temas emergentes de acuerdo con la metodología *Interpretative Phenomenological Analysis* - IPA (Smith, Flower & Larkin, 2009).

Con este trabajo, mi intención fue ofrecer una experiencia de escucha contemporánea que cruzara fronteras geográficas y experiencias de infraestructura industrial entre períodos históricos diferentes y culturas distantes.

En este ensayo me voy a referir de manera específica al trabajo de campo realizado en Ciudad de México, el primer metro del proyecto de modernidad Latinoamericana.<sup>3</sup> Mi reflexión resuena con culturas híbridas, contradictorias (Canclini, 1989, 1995) y de *modernidad múltiple latinoamericana* (Marín & Morales, 2010). Sugiero que la perspectiva sonora bajo la tierra ofrece una perspectiva *porosa expansiva*, móvil y trascendente de nuestra(s) modernidad(es): lo que se vive, lo que se es, y lo que se amplifica, a pesar de, y gracias a sus contradicciones.

### **En Ciudad de México: dieciséis pasajeros escuchando**

Como toda gran urbe latinoamericana y sus inmensos contrastes entre riqueza y pobreza, la forma de la ciudad de México responde al desarrollo económico y de crecimiento urbano de la ciudad Latinoamericana (Gilbert, 1994). Desde los años '40 los procesos de urbanización han desplazado masivamente a la población rural. Hoy en el siglo XXI se perciben dos ciudades con modelos contrastantes de movilidad y progreso: el norteamericano de automóviles y el europeo de trenes. Miles de trabajadores del campo llegan a la ciudad todos los días a ganarse la vida vendiendo sus productos que transportan en el metro; ellos constituyen una amplia representación rural de pasajeros, la migración interna del campo a la ciudad:

...casi toda la gente que toma el metro son mexicanos de clase media, todo el mundo se parece, son mexicanos, verdaderos mexicanos, es la imagen del mexicano que ves en los medios, con pelo negro [...] Pero cuando estás arriba, no es la gente que tú ves, la gente de arriba parecen muy europeos [...] [Pareciera] como si esta gente no se cruzara. (Wilfrid).

Convocados a través de la técnica conocida como *snowball sampling*, que consiste en regar la voz entre conocidos y sus redes sociales, dieciséis pasajeros en Ciudad de México interesados en explorar el sonido en sus viajes de metro, respondieron a la investigación y conformaron la muestra etnográfica en el año 2008. Fue clara para mí la distribución social inmediata que generó la llamada de esta convocatoria, la cual no podía ser solamente a través de las redes virtuales. Se distribuyeron afiches de papel, con un ícono identificable del tiquete de metro, para que se incluyeran personas que no tienen acceso a Internet.<sup>4</sup> En este estudio la mayoría de los participantes fueron estudiantes y trabajadores de clase media, los que por voluntad se abstienen de usar automóvil, bien sea por razones ambientales, de distancia, o de sentido común para evitar quedar encerrados en un atasco por la movilidad lenta en transporte privado. El transporte público en México es aún un símbolo de bajo estatus y clase social:

...hay un poquito la pregunta `por qué andas en el metro, ¿qué no tienes dinero?' [...] la velocidad de un taxi de aquí al metro Viveros es el doble, [...] que si me voy en el metro son 20, 25 minutos, que es muy muy sencillo. Pero la gente no está acostumbrada en México. (Magali).

Describiéndolo como un metro democrático<sup>5</sup>, una *limusina naranja*, y el sitio donde se mezclan “el olor de apio con el channel”, los dieciséis pasajeros de manera reflexiva escucharon en términos de tiempo y espacio el fenómeno sonoro de mezcla y división social. Evocaron memorias e impresiones sonoras: el espacio acústico externo, lo que queda en su mente, memorias e imaginación y también lo que se escucha en su cuerpo. Grabaron sus viajes, escucharon las grabaciones y seleccionaron los trozos sonoros más significativos.

¿Cómo se escucha la ciudad de México bajo la tierra y qué nos propone esta escucha para Latinoamérica desde su modernidad?

### **Respirar desde abajo**

El historiador David Pike menciona el espacio subterráneo dentro de la ‘ciudad vertical’ como una imagen dominante de modernidad desde finales del siglo XVIII:

“un sitio de crisis, de fascinación, y de verdad escondida, un espacio de alguna manera más real pero también más amenazador y de otro mundo, que el mundo ordinario de arriba” (Pike, 2007: 1). Desde abajo en esta ciudad vertical del siglo XXI, el metro se hace escuchar en la superficie lanzando su aliento hacia arriba:

Hay unas como rendijas, en el exterior, ah pues, si has visto la imagen clásica de Marilyn Monroe, no?, exacto pues esos son los respiraderos del metro y cuando pasa el metro, parte del aire, el sonido, sabes que está pasando el metro. (Lorena).

Una vez que se baja al metro en Ciudad de México se empieza a olvidar el sonido de los automóviles, y en esta “ciudad del no carro” sobresalta el sonido de los pasos de la multitud:

...cuando llegas con toda la gente y vas caminando se escuchan los zapatos de todas las personas, sobre todo los tacones porque la gente va a trabajar pues llevan sus zapatos de tacón, sus zapatos de trabajo que son los que tienen suela dura, entonces se escuchan todos los pasos en el piso, y ese sonido me gusta mucho [...] y se escuchan los pasos de todos coordinados como un ejército. (Mariana).

Añadidas a los tacones del trabajador ejecutivo, el sentido de dirección y de tiempo se disuelven en diversidad de ritmos y texturas:

...mientras que en Londres van los zapatos y los pies a una velocidad impresionante, aquí la gente va en calma, a cualquier hora, y además la gente no va recta, así como con un rumbo muy fijo, sino que la gente es mucho más relajada entonces no se oye un taconeo, sino más bien lo que se ve es oleadas ¿no? [...], van avanzando, es curioso, en términos de sonidos [...] es otro ritmo de vida, y yo creo que mucho por la civilización indígena anterior, hay otro sentido del tiempo. (Magali).

Esta percepción de ritmo nos invita a entrar a espacios más profundos de memoria. En la estación Pino Suárez se pueden apreciar restos de la pirámide de Ehécatl (pirámide del viento), de la antigua Tenochtitlán, hoy Ciudad de México. En el Codex Mendoza se muestran lugares y acciones de ritual y control en “segmentos de tiempo histórico y mítico” (Carrasco, 1999: 23). Evocando a un tiempo mítico, hoy se podrían percibir otros rumbos diferentes y rutinas:

...se escuchan a muchos invidentes arrastrando su bastón en el piso de mármol, chocándose en los escalones. (Oscar).

Este ritmo pierde su paso cuando en las estaciones más profundas, como la línea naranja, se deben utilizar las escaleras eléctricas; una nueva tecnología que genera inseguridad para los pasajeros que “proviene de las afueras”: la precaución y lentitud contrastan con la velocidad imperante impulsada por el transporte.

Entre miles de cuerpos abarrotados en las horas pico, los pasajeros caminando o navegando entre cuerpos, pierden la noción del tiempo y de identidad:

Estando arriba [la ciudad] nos da más anonimato el mismo espacio. En el metro estamos más concentrados y te tienes que restringir en ciertas formas de actuar o cosas así [...] Como en el metro se mueve una gran cantidad de gente puedes perder tu identidad. (Daniel).

Encuentros acústicos entre las ciudades de arriba y abajo se dan en estaciones como La Raza, donde el arrastre de maletas de rueditas de gente que va rumbo al aeropuerto se cruza con el arrastre de cajas de gente que va rumbo al terminal de autobuses. Este cruce recuerda la porosidad del sonido, que se mueve en múltiples direcciones sin control.

Me pregunto, en el contexto latinoamericano, ¿qué percepciones tenemos de nuestras múltiples identidades y a qué nos referimos cuando perdemos una identidad? Y si el tiempo/ritmo que se pierde

es el tiempo/ritmo designado por la ciudad de arriba, y si esta pérdida a su vez nos invita a experimentar (¿recuperar?) otro tiempo y espacio imaginados o recordados que respiran desde abajo.

## **Gritar a pulmón**

El espacio acústico reverberante del metro en México se ha apropiado como un espacio “popular”. La actividad social entre la multitud es también la plataforma para vendedores callejeros que en estaciones centrales se apropian de los corredores y algunas entradas para ofrecer sus productos a todo pulmón: “Gráfico tres peeesooooos!”.

Si entendemos el metro como un gran espacio de performance y ritual urbano sonoro, muchas voces se amplifican y expanden: la actividad cultural y comercial, el poder institucional público, el rebusque y la auto-reflexión. De acuerdo con Emily Thompson, distinguir entre ruido y señal se hizo un importante constituyente de un “nuevo elemento de ‘vida moderna’” (Thompson, 2002: 247). Legado de hábitos “modernos” de escucha son el control ejercido sobre los espacios acústicos a través de nuevos materiales arquitectónicos utilizados en teatros de concierto, y el hábito de consumir “nuevos productos electroacústicos” como “micrófonos, altoparlantes, radios, sistemas de amplificación pública” (Thompson, 2002: 7).

En la plataforma, esperando abajo del reloj que tiene el “tiempo detenido”, se escuchan algunas conversaciones y a Radio Metro, la radio oficial que ofrece mensajes institucionales y a través de la cual se marca el comienzo y cierre de la rutina con el himno nacional. Aquí se marca el espacio con un símbolo de identidad nacional, que es común en todas las emisoras radiales en México. Durante el día se emite música “para la espera”, como boleros, clásica, tradicional, y música extranjera. El “guitarreo” libre en las plataformas es censurado.

Pareciera que el grito y la conversación fueran, además de experiencias culturales, actos de resistencia al silencio y al control. Sin embargo, la gente aún no se cohibe tanto en este espacio público para hablar de historias privadas; la gente se besa, se escuchan los besos. El espacio arquitectónico del metro constituye un lugar de libertad para la intimidad y la espontaneidad.

Después de una corta espera en la plataforma, mientras, el tren se anuncia, ésta se transforma en un lugar mágico para Berenice:

Incluso me ha tocado estar parada esperando que viene el metro [...] y escuchas como se siente el aire que viene y escuchas su *sonidito* a los lejos, eso me gusta mucho. Incluso no volteas. Yo cuando iba a la Universidad

quería experimentar si por medio de escuchar, sin que yo lo viera a lo lejos [...] el aire cuando entraba al túnel entre una estación y otra. (Berenice).

En otra expresión fascinante de competencia y/o resistencia sonora con la maquinaria, Lorena recuerda los gritos que solía hacer en su adolescencia cuando el tren llegaba; una superposición de sonidos para perderse en el anonimato necesario:

...cuando pasa rápidamente, ese sonido me gusta. De hecho cuando era adolescente, cuando pasa el metro así me gustaba gritar en el metro. Como que me desahogaba, y como nadie me escuchaba, me hacía sentir bien, pues todos escuchaban un ruido pero no sabían que era yo. (Lorena).

En el contexto sonoro Augoyard y Torgue (2005) usan la palabra *Sharawadji* para describir un efecto sonoro que expresa lo sublime en la cotidianidad: “para alguna gente”, ellos dicen, “sonidos de trueno de origen tecnológico o industrial pueden sugerir una preocupante, pero bella extrañeza”; ritmos discontinuos, en cualquier combinación, pueden estimular este efecto: “la invisible, pero presente excepción en lo ordinario” (Augoyard & Torgue, 2005: 119).

La llegada del tren, me atrevería a decir, es la que encierra momentos sónicos más sublimes envolviendo escucha, sonido, cuerpo, movimiento e imaginación. Otro de los sentimientos expresados por los pasajeros son la angustia que se siente por lo que pueda pasar cuando llegue el tren: la posibilidad de caerse, de no alcanzar a seguir la señal de las puertas y el impacto que genera el pito que el tren realiza para anunciar que ha llegado. Todo ello se combina con el placer de saber que ya casi se va a llegar al destino.

## **Muchos Cuerpos**

La modernidad en México no reduce ni remueve la metáfora del cuerpo en el sentir de los pasajeros; éste resalta en la experiencia del viaje tanto como agente de percepción, expresión e imaginación.

En el tren, el rechinar de las llantas se percibe como un “cuerpo dentro de otro cuerpo” (Álvaro).

El aire y los ventiladores continúan la narrativa de la respiración, y con ella las metáforas de vida y de muerte. La memoria de ver cuerpos inertes, en una clase de medicina en la Universidad, para Miguel, contrasta de manera fuerte con los cuerpos móviles que se presencia en el metro; éste le sugiere una profunda auto-reflexión sobre la humanidad y su fragilidad. En un primer encuentro de infancia con la maquinaria del vagón el tren...

...te hace sentir algo raro en los pies (Olga).

La sensación de movilidad sobre los rieles propone al cuerpo una relación temporal extraña con la tierra que normalmente se pisa. Con la imaginación también se expresa resistencia a aceptar una máquina que avanza, cuando al cerrar los ojos se intenta sentir que el tren va para atrás:

...cuando era niña leí un cuento sobre una chica que va en un tren y como empieza a imaginarse lo que quiere dentro del vagón, como sentir que el metro va para atrás, y entonces [...] trato de sentir que el metro va para atrás, sí, como en el cuento. (Olga).

Berenice usaba su rutina en metro como un espacio de relajación, un placer generado por el seseo, y movimiento del tren:

...escuchas el aire como a la velocidad que va el metro escuchas el aire, es muy relajante ese zumbidito de aire así, que nadie esté platicando, que impida esa tranquilidad. (Berenice).

El viento, indicador de la velocidad, se une con sonidos inesperados del tren como “el poncharse” de una llanta o algo similar, equiparado con otros medios de transporte familiares y con sonidos aprendidos como el *tururú*, señal sonora que precede a los anuncios en los altoparlantes, y que dan confianza y al mismo tiempo incertidumbre dentro del sistema tecnológico.<sup>7</sup>

### **Y dentro del cuerpo está la voz amplificada**

El vagón constituye un gran estudio acústico para amplificar lo que en la ciudad de arriba se dispersa. Escuchar a los otros es amplificar hábitos culturales de conversación: los pasajeros recuerdan que las señoras hablan de sus hijos, los niños de la escuela, y los señores, de fútbol, “casi nunca hablan de la familia”. Se escuchan lenguas indígenas; es como si bajo la tierra se amplificara lo que socialmente ha sido reprimido. Los jóvenes universitarios utilizan el metro como palestra pública, debatiendo temas de injusticia social y distribuyendo el periódico comunista *El Machete*. Se escuchan promotores de asociaciones del SIDA, gente cantando y algunos niños entonando canciones populares que distorsionan en su propio estilo, por unas monedas. Se escuchan mendigos, y los *fakires* urbanos con sus camisetas cargando vidrios; el extendido firme de los vidrios sobre el suelo del vagón anuncia una escena escalofriante de desesperación de la pobreza, causando miedo y conmoción.

Las líneas del metro marcan sectores de la ciudad contrastando voces ciudadinas y de ruralidad:

...podría decir que en la línea que va de observatorio a Pino Suárez, [...] es mucho más citadino el acento que una verde, que pasa por la Merced, y que como es el gran Mercado de la ciudad, hay gente indígena que llega allí hablando lenguas y cargan toda su mercancía (Álvaro).

Espacios acústicos inéditos se crean en los vagones exclusivos para mujeres<sup>8</sup> en las horas pico:

Entonces de pronto estamos todas las mujeres metidas en los vagones, la idea es protegernos de los hombres. Entonces es un sonido muy bonito. A mí me gusta porque entonces se da este tipo de conversación entre las mujeres, que es como más íntima, más pausada, que la competencia en ese momento no se manifiesta [...] son conversaciones como muy de amigas [...] es un murmullo, son voces no sé más moduladas, más bajas, todo es como más sereno. (Magali)

El estricto *peep* del cierre de puertas enmarca la acción sonora del adentro y del afuera. El sonido más amplificado está dominado por los vendedores ambulantes quienes empiezan su ritual de venta adaptando su voz al espacio para ser escuchados:

...porque se esfuerzan demasiado y para vender tienen que diferenciarse, entonces adoptan ciertas voces, ciertos tonos en la voz, ciertas actitudes que son a veces muy graciosas y que hasta les compras (Lorena).

Ellos han adaptado estrategias de imposición sónica aprendidas para fortalecer el rebusque de esta actividad comercial. Usan altoparlantes de diferentes tipos, y pareciera que la memoria de evangelización y alfabetización estuviera inscrita en estos aparatos:

Como las que se ponen en las paredes de los coches, o en las portezuelas, pero acá en lugar de estar así, usualmente llevan una mochila de hombros, o una mochila cruzada, como los sacerdotes que usaban así para ir a comunidades, que son como bocinitas de mochilita de cruzarse, que son no de hombros, que son como una cajita, y entonces a través de eso sacan el sonido desde un CD. (Sara Noemí).

Los pasajeros a su vez adaptan su escucha bloqueando este sonido, o...

...“pidiéndoles a gritos que no griten” (Álvaro).

Muchos se animan con la música de turno o fascinan con la sabiduría yerbatera:



“puede ser música muy variada, desde música andina, peruana, hasta el otro día estaba escuchando a un tipo que llevaba jazz” (Álvaro).

“vienen a anunciar sus medicinas naturistas [...] cremas para este quitar los barros de la cara, pero la manera en que lo dicen, y hacen versitos”. (Magali).

Dicotomías de silencio llegan: cuando el tren se detiene en la mitad del túnel, el silencio impactante, sin sonidos de maquinaria deja espacio sólo para la conversación y tarde en las noches, cuando se es solo un pasajero en el vagón, se experimenta el

“estar solo, con tu propia humanidad” (Álvaro).

Cuando por la rutina, en el metro los vínculos sociales se empiezan a perder, se suben de repente payasos, vendedores, o alguien sencillamente a saludar de mano en mano. La gente se ríe.

## **¿Salida?**

En Ciudad de México, icónica de Latinoamérica, el control iniciado por el metro como proyecto de modernidad trae experiencias de escucha porosas que se expanden en posibilidades de intervención y reverberación que incluyen al cuerpo como agente de escucha e imaginación entre la maquinaria, resonancias de tiempo y espacio ancestrales, rurales y de clase social, experiencias sublimes y resistencias sonoras que desafían, desde el rebusque, a prácticas modernas y condiciones históricas de infraestructura que suprimen el sonido de la conversación humana. Propongo éstas como oportunidades para escucharnos desde nuestras contradicciones y modernidad(es) e intervenir con resonancias alternativas.

## **Notas**

1. Me interesaba encontrar una interface a esa memoria ‘trivial’ identificada por Marc Augé (2002: 25).
2. Alarcón, X. (2009). Sounding Underground [Espacio Sonoro Interactivo]. Recuperado de: <http://soundingunderground.org/environment/sounding.html>
3. Terminado en 1969, es el primer metro de la modernidad latinoamericana modelado con tecnología francesa. Aunque el primer metro de Latinoamérica es el de Buenos Aires (1913), éste se construye a la par de la modernidad Europea.
4. Vale la pena anotar aquí la simplicidad iconográfica del metro de México, que en su introducción en 1969 se diseñó para llegar a una población con bajos niveles de lectura.
5. El metro de México, subvencionado por el Gobierno Federal, tiene el boleto más barato del mundo.

6. El codex muestra el establecimiento de Tenochtitlán como performance de autoridad y guerra, y también como modelo de orden cosmológico.
7. Schivelbusch explica cómo históricamente en la conciencia de la industrialización el “aspecto siniestro de la maquinaria que al principio fue evidente y temeraria, gradualmente desapareció” el miedo fue reemplazado “por un sentimiento de seguridad basado en familiaridad” (Schivelbusch, 1986: 160-161).
8. En horas pico se han destinado vagones exclusivos para mujeres y niños, medida implementada como respuesta al abuso sexual.

## **Bibliografía**

Alarcón, X. (2013). Creating Sounding Underground. *Digital Creativity Journal*, 24, 3 (1), 252-258. doi: 10.1080/14626268.2013.813380

Alarcón, X. (2011a). Sounding Underground: Listening, Performing and Transforming the commuting experience. *Sensate Journal. A Journal for experiments in critical media. [on-line publication]*, (Spring). Recuperado de: <http://sensatejournal.com/2011/03/ximena-alarcon-sounding-underground/>

Alarcón, X. (2011b). Listening and Remembering: Networked off-line improvisation for four commuters. *Journal of Science and Technology of the Arts, Autumn (3)*, 20–30. Recuperado de: <http://artes.ucp.pt/citarj/article/view/27>

Alarcón, X. (2007). *An Interactive Environment derived from commuters memories of the soundscape: a case study of the London Underground* (PhD Thesis). De Montfort University: Leicester.

Augé, M. (2002). *In the Metro*. Minneapolis, MN: The University of Minnesota Press.

Augoyard, J.F., & Torgue, H. (2005). *Sonic Experience. A Guide to Everyday Sounds*. Montreal: McGill-Queen's University Press.

Carrasco, D. (1999). *City of Sacrifice. The Aztec Empire and the role of violence in civilization*. United States of America: Beacon Press.

García Canclini, N. (1995). *Hybrid Cultures. Strategies for entering and leaving modernity*. Minneapolis, MN: University of Minnesota Press.

Gilbert, Alan A. (1994). *The Latin American City*. London: The Latin American Bureau

Marín, A & Morales, J. (2010). Modernidad y Modernización en América Latina: Una Aventura Inacabada. *Nómadas, Revista Crítica de Ciencias Sociales y Jurídicas*, 26(2). Recuperado de: [https://pendientedemigracion.ucm.es/info/nomadas/26/marinbravo\\_moralesmartin.pdf](https://pendientedemigracion.ucm.es/info/nomadas/26/marinbravo_moralesmartin.pdf)

Pike, D. L. (2007). *Metropolis on the Styx. The Underworlds of Modern Urban Culture, 1800-2001* (First.). Ithaca: Cornell University Press.

Pink, S. (2009). *Doing Sensory Ethnography*. London: Sage Publications.

Schivelbusch, W. (1986). *The Railway Journey. The Industrialization of Time and Space in the Nineteenth Century*. Berkeley, CA: The University of California Press.

Smith, J. A, Flower P. & Larkin M. (2009). *Interpretative Phenomenological Analysis*. London: Sage Publications.

Thompson, E. (2002). *The Soundscape of Modernity: architectural acoustics and the culture of listening in America, 1900-1933*. London, Cambridge, MA: MIT Press.

Williams, R. H. (2008). *Notes on the Underground: An Essay on Technology, Society and the Imagination*. Cambridge, MA: MIT Press