

**Trovadores posmodernos.**  
Músicos en el Sistema de  
Transporte Colectivo metro

Olivia Domínguez Prieto

Domínguez Prieto, Olivia

Trovadores posmodernos : músicos en el Sistema de Transporte Colectivo metro / Olivia Domínguez Prieto.

-- México : UNAM, Coordinación de Estudios de Posgrado, 2010.

380 p. : il. ; 21 cm. -- (Colección Posgrado)

Bibliografía: p. 365-376

ISBN 978-607-02-1451-6

1. Metro (Sistema de transporte colectivo) -- Aspectos sociales -- México (D.F.). 2. Transporte urbano -- Aspectos sociales -- México (D.F.). 3. Música popular -- Aspectos sociales -- México (D.F.).

I. Universidad Nacional Autónoma de México. Coordinación de Estudios de Posgrado. II. t.

388.428097252--scdd20

Biblioteca Nacional de México

TROVADORES POSMODERNOS.  
MÚSICOS EN EL SISTEMA DE  
TRANSPORTE COLECTIVO METRO

Universidad Nacional Autónoma de México



Coordinación de Estudios de Posgrado

Programa de Maestría y Doctorado en  
Urbanismo



**Colección Posgrado**

La Colección Posgrado publica, desde 1987, las tesis de maestría y doctorado que presentan, para obtener el grado, los egresados de los programas del Sistema Universitario de Posgrado de la UNAM.

El conjunto de obras seleccionadas, además de su originalidad, ofrecen al lector el tratamiento de temas y problemas de gran relevancia que contribuyen a la comprensión de los mismos y a la difusión del pensamiento universitario.

*Olivia Domínguez Prieto*

**Trovadores posmodernos.  
Músicos en el Sistema de  
Transporte Colectivo metro**



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO

2010

# Universidad Nacional Autónoma de México

Dr. José Narro Robles  
Rector

Dra. Rosaura Ruiz Gutiérrez  
Secretaria de Desarrollo Institucional

Dra. Annie Pardo Semo  
Coordinadora de Estudios de Posgrado

Dra. María del Carmen Valverde Valverde  
Coordinadora del Programa de Maestría y Doctorado en Urbanismo

Dr. Víctor Valdés López  
Secretario Académico de la Coordinación de Estudios de Posgrado

Lic. Lorena Vázquez Rojas  
Coordinación Editorial

Primera edición 30 de junio de 2010

D.R. © Universidad Nacional Autónoma de México  
Coordinación de Estudios de Posgrado  
Ciudad Universitaria, 04510, Coyoacán, México, D.F.  
D.R. © Olivia Domínguez Prieto

ISBN 978-607-02-1451-6

“Prohibida la reproducción total o parcial por cualquier medio sin la autorización escrita del titular de los derechos patrimoniales”.

*Impreso y hecho en México*

*Esta investigación es un reconocimiento al trabajo y la inspiración de todos los músicos vagoneros, en particular, para los que más que sujetos de estudio se convirtieron en mis amigos: Salvador, Carmen, Efraín, Edgar, Hugo, Angélica, Fernando, David (†), Raúl, Edwin, Rey y Enrique.*

*A una gran melómana, mi inspiración intelectual,  
mi madre la doctora Olivia Prieto Elízaga.  
A Ismael Bracamontes quien ha hecho las veces de padre,  
en las buenas y en las malas.*

*A mi baterista favorito, Óscar Clorio, por sonorizar con tu  
compañía y amor cada espacio de mi vida.*

*A mi familia, amigos —y sobre todo amigas—  
a mis profesores y a mis alumnos.*

*Una dedicatoria especial a los músicos de todos los tiempos,  
lugares y géneros que alguna vez fueron ignorados,  
perseguidos, rechazados e incomprensidos por una sociedad  
que nunca logró entender que la música es un lenguaje  
complejo, pero capaz de trascender cualquier frontera de  
pensamiento, creencia, ideología o nacionalidad.*





<i>Prólogo</i> .....	13
<i>Introducción</i> .....	33
<b>1. El transporte urbano: diferentes propuestas para su análisis</b> .....	47
Definición de transporte .....	47
El problema del transporte .....	51
El problema del transporte en la ciudad de México .....	54
Un recorrido a través del tiempo: el transporte en México .....	54
El problema del transporte en la Zona Metropolitana de la Ciudad de México (ZMCM) .....	59
<b>2. El metro de la ciudad de México: aspectos históricos</b> .....	69
Reconstruyendo un contexto .....	70
La línea 3 del Sistema de Transporte Colectivo metro y las teorías sobre los valores del suelo urbano .....	81
<b>3. La infraestructura, el funcionamiento y la organización del Sistema de Transporte Colectivo metro</b> .....	109
Infraestructura .....	110
Organigrama institucional .....	117
Los trabajadores y el sindicato .....	118
<b>4. El metro: un espacio para la difusión cultural</b> .....	133
Un concepto de difícil definición: la cultura .....	134

Cultura institucional del Sistema de Transporte Colectivo metro: los antecedentes .....	139
<b>5. Una ciudad subterránea: la etnografía de la línea 3 y de sus actores .....</b>	<b>151</b>
La etnografía como técnica de investigación .....	153
Consideraciones sobre el espacio público y el espacio privado .....	154
Los recorridos: para conocer el metro hay que vivirlo .....	155
“Los otros”. Identidades sociales en el metro .....	163
Algunas reflexiones .....	175
<b>6. Políticas culturales excluyentes. El lugar de los músicos del metro .....</b>	<b>177</b>
Los músicos del metro. Un lugar en el esquema cultural .....	178
Los músicos del metro y la interacción social .....	181
Dos estilos musicales: el folclor latinoamericano y el <i>rock</i> .....	185
<b>7. Folcloristas latinoamericanos .....</b>	<b>201</b>
Consideraciones finales .....	262
<b>8. En la estación del metro Balderas. El <i>rock</i> viaja en el metro .....</b>	<b>267</b>
Consideraciones finales .....	319
<b>9. El usuario de la línea 3 del metro .....</b>	<b>325</b>
¿Quiénes son los usuarios del metro? .....	326
Los usuarios de la línea 3. Su percepción sobre el metro y la cultura .....	331
<i>Consideraciones finales</i> .....	355
<i>Fuentes consultadas</i> .....	365
<i>Índice fotográfico</i> .....	377

*En el principio estaba Eru, el Único, que en Arda es llamado Ilúvatar; y primero hizo a los Ainur, los Sagrados, que eran vástagos de su pensamiento, y estuvieron con él antes que se hiciera alguna otra cosa. Y les habló y les propuso temas de música; y cantaron ante él y él se sintió complacido. Pero por mucho tiempo cada uno de ellos cantó solo, o junto con unos pocos, mientras el resto escuchaba; porque cada uno solo entendía aquella parte de la mente de Ilúvatar de la que provenía él mismo, y eran muy lentos en comprender el canto de sus hermanos. Pero cada vez que escuchaban, alcanzaban una comprensión más profunda y crecían en unisonancia y armonía.*

J. R. R. Tolkien, *El Sirmarillion*.



## Metro-medusa, metro-perseo: diversidad, ritmos y densidad urbana

*Solo es la experiencia que he experimentado, aunque esta es la ruta que me lleva al trabajo, hoy estoy dispuesto a mandarla al carajo, llévame hacia Hidalgo, hacia donde quieras, pero no me cruces, no... por la estación Balderas.*

Rockdrigo González, Metro Balderas.

*Yo siento que cuando es quincena la gente anda feliz y bondadosa y te dan diez, veinte pesos.*

Angélica, trabajadora musical del metro.

*Nadie me manda. Bueno, ¡salvo que me manden a la delegación!  
No todo es miel sobre hojuelas.*

Efraín, músico del metro.

*...pero pues yo he tenido que sacar carácter y  
“¿sabes qué? ¡No me bajo!”*

Carmen, trabajadora musical del metro.

**E**ste libro titulado *Trovadores posmodernos. Músicos en el Sistema de Transporte Colectivo metro*, escrito por Olivia Domínguez Prieto, explora una metodología interdisciplinaria para abordar la ciudad mediante uno de sus productos más emblemáticos: el metro. Emblemático, porque realiza física, visual y simbólicamente su carácter ma-

sivo, su densidad y sus ritmos, es decir, sus diferentes velocidades e inercias. A estas tres características hay que sumarle que el metro expone la diversidad citadina —aunque limitada por la clase— y en este sentido es también el *espejo* en el que la población se mira: es una forma de actualizarse en cuanto a las imágenes corporales de nuestra ciudad.

La autora inicia este libro abordando el espacio, el proceso de su construcción, describiéndolo y etnografiándolo junto con los territorios y lugares; a todos ellos los hace dialogar con las políticas públicas, los equipamientos y construcción de los medios y contextos, la infraestructura, organización y funcionamiento, para luego abordar las políticas culturales, institucionales y las formas de apropiación de los usuarios-trabajadores-ambulantes, emplazando biografías —es decir, memoria— en las rieles de la prisa y el congelamiento de la *mirada-metro*, mirada que sintetiza mejor la forma en que los sentidos se adaptan al ritmo de una ciudad que promueve, por un lado, la velocidad y *apertura*, y por el otro, la rutina-hábito del *encierro*, pero donde también algunos encuentran pequeños oasis, como lo hacen los músicos en los vagones y estaciones del metro de una de las ciudades más grandes y pobladas del planeta.

Emplazado el metro en la ciudad y su historia, la autora enfrenta el problema de abordar a los usuarios, y en especial a las políticas culturales, en función de dos ejes de observación articulados: lo estructurado e institucional —como el programa “Para leer de boleto”— así como lo reglamentado y normativo, frente a lo efímero y lo alternativo; y la relación singular entre lo público y lo privado introducido por los usuarios, al hacer que el metro no sea un mero medio de transporte sino de proliferación de actividades comerciales, culturales y de toda otra índole.

En el nivel metodológico —ya que la autora articula el metro con la ciudad— se puede destacar el criterio fundamental con el que se elige la línea 3 del metro para su estudio: si bien tiene singularidades que la distinguen,<sup>1</sup> esta línea une territorios muy diversos que representan una buena exposición de la heterogeneidad de la ciudad de México. En este sentido, posibilita imaginar cómo, si cada estación del metro se tiñe más cercanamente de su entorno inmediato —lugar de partida del viaje del *metronauta chilango*— la estación de llega-

da lo puede exponer a la diferencia o la reiteración, según sea el motivo del viaje y de los *urbícolas* con quienes interactúa.

Así, aun cuando la línea 3 muestra una cierta homogeneidad social —limitada, solo entendible por comparación con las otras líneas— en sus usuarios, los cruceros del sistema metro posibilitan que más diferentes y desiguales se transporten y compartan el mismo espacio, e inclusive hagan de ella su “lugar” de trabajo: muchos de los vendedores, músicos, mendigos, etcétera, vienen de Neza, Iztapalapa, entre otros lugares.

Mirar quién sube, dónde, cuánto dura su viaje, dónde se baja, puede ser ilustrador: un viaje puede emprenderse desde la condición social hacia la pretensión social, y puede resultar la verificación de las impotencias. En este sentido, el metro se opone al barrio cerrado y manifiesta el cosmopolitismo de la urbe, aunque la mayoría de los viajes sea de reiteración de la condición social, por ejemplo, cuando una rutinariamente sectores sociales diferentes: muchas empleadas domésticas bajan en la estación Polanco, no podemos saber exactamente de qué colonia vienen, pero sí, que vienen de la pobreza y la periferia; precisamente por el carácter articulador de los *cruceros*, es allí donde los usuarios encuentran las “conjunciones” para leer la ciudad.

Este libro posibilita reflexionar acerca de la relación entre la identidad y el espacio. Sabemos que el lugar de la residencia indica la identidad social de cualquier ser humano; sin embargo, esta definición o condicionamiento del lugar de origen es disminuida en la ciudad por los desplazamientos, puesto que la misma ciudad impele al movimiento y éste, a su vez, pone en contacto con los otros. En este sentido, el arquitecto ateniense Stavros Stavridis señala algo que me parece muy importante:

Los lugares a los que va, a dónde necesita ir, acaso nos muestra algo más: señala los límites de la propia identidad mientras ésta se *ejerce*, es decir, mientras sucede, mientras se forma y se reproduce en el espacio y en el tiempo del acto de habitar<sup>2</sup> [definiendo las “órbitas” personales, desplegando mapas de la “ciudad” de cada uno, que no es igual ni siquiera para los miembros de la misma familia].<sup>3</sup>

Esto es así porque una característica central del habitar urbano es que ofrece la *posibilidad*<sup>4</sup> de *optar* por los lugares y espacios que se usarán

para la residencia, para el trabajo, para el entretenimiento, para el abastecimiento —es decir, la finalidad del desplazamiento, “a qué va”— y la posibilidad de usarla sin restricciones.

Por ello, a pesar de que algunos estructuran ciertas fronteras hacia los otros y a veces se encierran en sus barrios, cuando se suben al metro pueden reconfigurar su *perspectiva de la ciudad*,<sup>5</sup> quizá ya no de fronteras, sino de los umbrales, es decir, una ciudad de espacios de encuentro, pero también con el potencial de ratificar sus estereotipos a los que puede alimentar el miedo o la repulsión de la *otredad*.

### ***El metro: ¿no lugar?***

Se ha considerado al metro como la metáfora más expresiva de las ciudades contemporáneas. Como dice Carlos Monsiváis, “en batalla álgida por el oxígeno y el milímetro” se desplazan cerca de cinco millones de pasajeros diariamente en el metro de la ciudad de México. Marc Augé<sup>6</sup> lo considera como el prototipo de los “no lugares” producidos por la sobremodernidad, a pesar de la coexistencia no se da el intercambio ni se produce identidad. Cortázar lo ubica en la intemporalidad y el laberinto.

En este libro Olivia Domínguez confronta a Augé y a Cortázar, afirma que el metro se opone a los otros medios de transporte porque crea su propio clima y construye su *ambiente* y sus espacios “como escondiéndose de la ciudad”; pero se parece a ella por su imagen de infinitud, por su inabarcabilidad, pues, como diría Groys: “su totalidad puede ser concebida pero nunca experimentada”;<sup>7</sup> o bien, como dice un usuario: “es un mundo subterráneo que cada uno vive de distinta manera”; sin embargo, otro “alguien”, un usuario frecuente del metro, afirma: “lo que se vive aquí arriba, es lo mismo que lo que se vive allá abajo”.

Por su parte, Juan Villoro señala algunas de las características más importantes del metro:

Se depende por completo de un orden superior, es un espacio regulado, bajo control, el pasajero ve fragmentos de la construcción, pero el paisaje general permanece en tinieblas.<sup>8</sup>



Estas particularidades automatizan los desplazamientos del pasajero del metro, quien prácticamente es conducido “de la mano” por señales y masas que no permiten —en las “horas pico”— distracciones, juegos, ni recorridos individualizados.<sup>9</sup> Quizá cierta literatura haya enfatizado demasiado sobre las características del metro, que lo han hecho ver como un fenómeno con mucha autonomía conceptual en relación con el resto de la ciudad y del mundo; sin embargo, el tipo de metro de cada país está teñido, y muy fuertemente, por la atmósfera de la época, por su historia y por la cultura de su ciudad y país.

El metro, no solo en su sistema de señalización icónica y/o nominativa sino en cada experiencia cotidiana, actualiza las imágenes de la diversidad. Paradójicamente, la soledad viaja con el acompañamiento de rostros y cuerpos que coadyuvan a subrayar la indiferencia por el otro —que caracteriza lo ciudadano— así como por la contención de los sentidos que también tendrían el escenario propicio para desplegarse, y por la ignorancia de proyectos y recuerdos que, si bien puede adivinarse en cada rostro o circunstancia, es mejor ignorar o, como bien lo señala la autora de este libro, evitar.

Es cierto que el metro es la exposición más dramática a la soledad<sup>10</sup> compartida, en medio de las multitudes que “parecieran haber sido reclutadas” y obedecieran imperativos *ineludibles* en sus desplazamientos; sin embargo, el metro es también el espacio del reconocimiento y la definición. Construye, a la vez, la otredad y la mismidad, pues allí nos encontramos con semejantes y diferentes, en diversa gradación, así como con *personajes-metro* que parecieran pertenecerle y por ello caracterizarlo, como los invidentes y otros “infames” que se *exponen* para sobrevivir.

Es por ello que, a pesar de la señalada indiferencia ciudadana, el espacio del metro se “re-define” por la utilización de usuarios diversos y puede construir una cierta pertenencia por la frecuencia de su uso y el tiempo de permanencia. Gente que pasa de dos a tres horas diarias desplazándose en el metro, utilizándolo para trabajar y/o hacer arte —como los músicos que estudia Olivia Domínguez— dormir, pensar —quizá esto sea lo que más hace la gente, abstrayéndose— platicar —cuando lleva consigo su tribu— o leer; gente que ubica una buena parte de su vivencia en este espacio y conserva, de su contacto con él y con los otros usuarios, una memoria que si bien se ar-

ticula al conjunto del recorrido, adquiere un carácter diferencial, personalizado: posiblemente cada quien tenga su propia *experiencia-metro*. Asimismo, el metro también construye una subcultura que además se extiende hacia otras formas de representación urbana expresadas en la música, la poesía, la pintura, las historietas y caricaturas, los grafitis, entre otros, que personalizan y colectivizan las experiencias y crean espacios para expresividades específicas; por ejemplo, el lenguaje de los mendigos y vendedores ambulantes adquiere singularidad en este ambiente.<sup>11</sup>

A esta subcultura pertenece la producción de algunos grupos roqueros quienes diagnostican y expresan, por ejemplo, esta sensación colectiva del metro como metáfora del encierro, el anonimato, y la soledad y el diálogo intimista que peligrosamente borra el entorno y la memoria, abstrayendo al ser:

Y cuando en las noches pienso en ti / sé que tu te acuerdas de mí / pero aquí atrapado en este vagón / no sé si volveré a salir / y hay veces que te empiezo a extrañar / y me dan ganas de llorar / pues tu cara no puedo recordar / y no sé si te vuelva a besar (Café Tacuba, *El metro*).

El *ser-metro* aun siendo recluso, vuela con las alas del Perseo de la imaginación.

A diferencia de los lugares antropológicos que muestran una alta regulación ritualizada, construida biográficamente, cuyas normas se actualizan precisamente en la experiencia ritual, la censura, el control cara a cara y/o el chisme, en el sistema metro la reglamentación que se ejerce aparece como ajena, impersonal, graficada, impuesta por un poder explicitado, exterior, sin posibilidad de respuesta,<sup>12</sup> salvo la de acatarse, sin reservas ni postergaciones, so pena de sufrir las consecuencias, no solo por la acción punitiva de las autoridades sino también de la masa que se desplaza confiada en ese orden inevitable. El metro se distingue de la calle y plazas que permiten ciertos extravíos y ritmos corporales diferentes que él mismo impele:

Al bajar a los andenes / escuché esta cantaleta. / Al mirar llegar los trenes / no se aviente para entrar; si en diecisiete segundos / no ha podido... ni se meta, / ni se baje la banqueta / que se puede rostizar (Salvador "Chava" Flores, *Voy en el metro*).

Es la marcha grupal la que impone el ritmo y la velocidad del paso, desapareciendo a la persona y sus iniciativas, salvo la emergencia de eventos, hechos, individuos excepcionales o accidentes (suicidios, por ejemplo). El relato recogido por Olivia Domínguez ilustra ejemplarmente esta diferencia entre el viaje en la superficie y en los túneles del metro:

Los camiones aparte de que llevan un motor muy ruidoso, van muy rápido, van y vienen y como que son unos cafres, puedes estar tocando y de pronto me voy a caer, voy a salir volando. Luego hay veces que no te dejan salir a tocar, les haces la parada y se siguen. Aquí no tengo que pedir permiso a nadie, el ruido es muy leve, solamente cuando hay ventiladores es cuando sí molesta, pero menos que un camión. Luego, supongamos, tomo un camión y no sé dónde me va llevar, puede sacar de una ruta diferente a otro lugar, y sí me puedo regresar, pero me va costar tiempo. Mejor aquí me subo, no le pido permiso a nadie, no hay tanto ruido, hay mucha gente, voy y vengo por dos pesos (Hugo, músico del metro).

### *El tiempo en el metro*

El metro realiza, en el imaginario del usuario, el triunfo del tiempo sobre el espacio en el encierro que lo comprime y, por ello mismo, lo exagera. Dentro del metro, el usuario repasa, mentalmente o con el auxilio del plano, la ruta a seguir. Generalmente esto ya se ha realizado antes de salir de casa, en cuyo caso solo se procede a revisar el plan de viaje, es decir, las estaciones a recorrer, los transbordos necesarios, así como decidir qué se hará durante el viaje, pues dependiendo de las distancias y cruces se puede decidir *dejarse-llevar* o *estar-alertas*.<sup>13</sup>

Estos cálculos se realizan más en términos de tiempo que de espacio: es la hora de la cita la que los estructura. El espacio se traduce o interpreta en función del tiempo y la lectura del mapa urbano es de este carácter: el tiempo une a los usuarios en el vagón y el espacio —como itinerario personal— los dispersa y distingue. El usuario escribe en la ciudad su itinerario cotidiano como *sincronía* y la memoria como *diacronía*: es en este tiempo último donde lo individual y lo colectivo se conjuntan, sin por ello dejar de influir, nuevamente, en el *habla* del usuario-lector-viajero que realiza cada día.

El metro, además, relativiza la relación íntimo-privado-público, por ejemplo, en él se está siempre expuesto —en la *región anterior* goffmaniana— siempre en escena, con un auditorio de desconocidos, que si bien muta en sus integrantes, siempre está allí; sin embargo, algunas mujeres lo usan para maquillarse, trasladando el espacio-tiempo privado-íntimo del tocador, a estos desplazamientos compartidos con numerosos *otros* quienes no pertenecen al círculo de conocidos, pero que por su anonimato e indiferencia pueden ser considerados más como *un fondo* del escenario, que seres reales. El maquillarse en el metro es la forma más expresiva en que se muestra el tiempo de la prisa de las ciudades.

El metro es el espacio donde la ciudad se expone. La indefinición del tiempo —“no sé cuando es de día o de noche” (Café Tacuba)— su inabarcabilidad, así como su uniformidad estructural,<sup>14</sup> no borran la presencia urbana que habla en un lenguaje que pone al límite la imagen de fragmentación y encierro urbanos —en una suerte de “gnoseología del topo”—. Es también un espacio público en el que la comunicación es mínima, basada en el sobrentendido, aunque la individualidad debe adecuarse a los ruidos y silencios, esperas y desplazamientos conjuntos, exposición cercana y constante a la *otredad*, que caracterizan también a la vida urbana que se comparte con los otros, reducidos a su condición de “usuarios”, es decir, no ciudadanos.<sup>15</sup>

El metro extrema la condición ciudadana —que no necesariamente es condición urbana— aunque produce también sus propios seres, como lo señala Olivia Domínguez: vendedores “de lo que sea”, ciegos de múltiples ocupaciones —aunque destaque, significativamente, la venta de discos de música— faquires, poetas, payasos, sordomudos, activistas, músicos que interpretan la amplia variedad musical nacional e internacional —entre la que destaca el *rock* y la música andina— indígenas —los de la Sierra de Puebla son ya parte del metro— enfermos, discapacitados y un etcétera muy largo. Es una vitrina de la diversidad popular, su condición clasista no impide esa exposición, al contrario, la estimula.

## Nombres, sistema y poder

La nomenclatura del metro es una concreción del ejercicio del poder que configura el espacio, por ejemplo, Miguel Hidalgo es un héroe nacional que, a su vez, es un lugar —calle, estación del metro, colonia, o bien, un estado de la República Mexicana—. La dependencia simbólica del sistema metro en cuanto al sistema histórico hegemónico cobra concreción en esa nominación, pero también tiene la intención de construir un sentido propio, un sintagma autónomo. La nominación del espacio, en el ejemplo anterior, verifica al sistema histórico, pero al mismo tiempo se le opone y lo diluye, en las prisas del transeúnte, cuando *realiza* su adscripción de marca territorial que guía el viaje, como el *habla* frente a la *lengua*.

Así, las nominaciones emplazan en el territorio las jerarquías del poder, aunque probablemente en la lectura y en el uso se añadan diferencias determinadas por el lugar de residencia y utilización temporal —más frecuente o esporádico— de cada una de las líneas y estaciones que hacen que la de Hidalgo —en una forma en que el *tiempo-historia* hace *espacio-territorio*— no sea equivalente al de Popotla, Bondojito o Tezozomoc.

Estas diferencias que se expresan desde el simple (des)conocimiento de determinadas estaciones y su respectiva valoración, han sido instauradas por sistemas de clasificación que preceden al sistema metro. Sin embargo, ambos sistemas —metro e histórico— constantemente dialogan con las lecturas de la ciudad que realizan los usuarios, en cuyas decodificaciones encontramos procesos de “connotación”, “re-connotación” y “de-con-notación”.<sup>16</sup> Recordemos que la propia concepción de la construcción de un sistema de transporte masivo ya presupone la diferencia y cierta exclusión que se verifica en quienes lo usan y quienes no, proveyendo una marca a la percepción del espacio social urbano; en este sentido, es significativa la *figura* que produce Salvador “Chava” Flores:<sup>17</sup>

Voy en el metro... ¡Que grandote, / rapidote y que limpiote! / ¡Que deferencia del camión / de mi compadre Jilemón / que va al panteón: / aquí no admiten guajolotes, ni tamarindos zopilotes, / ni huacales con elotes, / ni costales con carbón (Salvador “Chava” Flores, *Voy en el metro*).

Se acude a señales emblemáticas o estereotipadas para identificar la diferencia, que no por ser expresada de manera chistosa esconde el desprecio social, más bien, lo proclama para cuestionarla. Así, el metro refiere a un territorio y a su morfología social, constituyéndose en un clasificador donde la distancia social puede abreviar también de las marcas lingüísticas, gestuales, fenotípicas, entre otras. Juan Villoro lo indica cuando dice:

Pero el efecto último del metro no viene de la arquitectura sino de los hombres que viajan con rostros inexpresivos, como si los hubieran sobornado para trasladarse [...] Aunque son muchos, han sido seleccionados. Bajar las escaleras eléctricas es ser testigo de una precisa segregación racial. Los que pueblan la ciudad subterránea son [escoja su ultraje favorito] los morenos, los nacos, los indios, los mexicanos.<sup>18</sup>

Al principio señalé que un eje central de la investigación que sustenta este libro es la oposición entre lo institucional y lo alternativo; agregaría que al metro también lo constituye lo pragmático, que no tiene que ver con lo funcional-institucional, sino con la actividad comercial ambulatoria de miles de personas que trabajan como vendedores ambulantes, pues si algunos interpretan canciones o poemas, otros solamente venden mercancías. Sin embargo, todos utilizan el metro como espacio laboral de sobrevivencia y llegan a él desde los territorios de la exclusión y la segregación. Para la historia oficial que decide la nomenclatura del metro y los intereses que lo sustentan, éstos, los usuarios del metro, no cuentan, ellos son nuevamente “usuarios”, son “público”, es decir, ya no son “pueblo”, tampoco ciudadanos.

La nominación ejecutada por el poder, si bien define la estructura del espacio y de cierto tiempo del metro, no determina completamente los usos —principalmente los subjetivos— ya que delimitaciones y usos ocupan diferentes niveles y densidades, en contraste mutuo; lo histórico se opone con lo contingente: leer un texto de historia de la independencia y leer el croquis del metro nos remite a sus significaciones diferenciadoras, pues forman sintagmas distintos al marcar una ruta ubicable en inversiones de tiempo, trajines, esperas... del tiempo cotidiano, del presente que, generalmente, ignora la larga duración de la historia que el poder privilegió; la prisa anula dicha densidad temporal e instaura otra memoria más geográfica, individual y funcionalis-

ta, aunque también lúdica o transgresora, como lo expresan los bullis juveniles o los grafitis.

Un factor que lo condiciona es el carácter de la práctica y de la lectura de los signos del metro: viaje con objetivos circunscritos y lectura continua, lineal, aunque selectiva, de los íconos que representan a las estaciones; la lectura continua es condicionada por dos puntos funcionales de referencia, el de la partida y el de la llegada. La preocupación por seguir determinada ruta-croquis, “de-connota”, momentáneamente, la significación ideológica del signo para adscribirle la representación de un lugar específico, físico, del sistema de demarcación espacial, “reduciendo” su poder ideológico-histórico. Es la transformación de un *símbolo* en una *señal* que refiere a su empobrecimiento, aunque quizá pueda recuperar algo cuando cada usuario emplace un recuerdo en el espacio, constituyendo así un *lugar*.

En ese ejercicio de poder, la nominación del centro y de los lugares periféricos es también diferencial, pues en aquel se “re-marcán” los signos de la historia oficial, la de la clase en el poder que así se privilegia a sí misma ubicando sus nombres<sup>19</sup> en el centro. Esta situación refleja el carácter selectivo y jerarquizante de las políticas de la historia,<sup>20</sup> en tanto los hechos y personajes “re-nombrados” ocupan también lugares privilegiados en consonancia con los libros de texto, los discursos, los museos, nombres que emergen o se ocultan según las preocupaciones coyunturales y estratégicas de dicha clase. Por ello, las estaciones periféricas se nominan con nombres de plantas o de establecimientos modernos, toponimias, junto a nominaciones étnicas secundarias, hechos y lugares de menor “categoría”.

Así, la inscripción institucional procede como un mecanismo que despliega una cierta circularidad, una semiosis cerrada que dialoga consigo misma bajo el recurso de la *redundancia*. Por ejemplo, en el documento oficial que explica —y justifica— los significados de los íconos que señalizan las estaciones del metro, al describir el que se identifica con la estación La Raza dice:

Símbolo que trae consigo la silueta de la pirámide conocida como “monumento a La Raza”, la cual se encuentra próxima a la estación. Como referencia es punto importante de la zona. El símbolo está sobre fondo bicolor por ser la estación de correspondencia con la línea 5.

Un trabajo anterior de significación escultórica que integra varios signos distintivos de lo que se denomina “lo mexicano”, utilizando una representación analógica con la pirámide coronada por un águila con las alas abiertas, es ahora transformada en su significante para reafirmar complementariamente su sentido inicial; aunque en el sistema metro, primordialmente, signifique su propia ubicación ahora ya como referente de otro referente: una estación del metro que reafirma retrospectivamente al monumento y, a su vez, a la *mexicanidad*, al mismo tiempo que se beneficia de ella.

### ***La significación mercantil***

A la ocupación reglamentada del espacio hay que adicionarle el carácter de la intervención gráfica de la publicidad de las empresas comerciales y las formas en que los usuarios se vinculan con ella. Las ofertas comerciales en el metro conceptúan al usuario de manera “clásica”: “Conoce tus derechos. Asesoría legal gratuita”. Sus destinatarios son considerados gente con pocos recursos, apremiados por el tiempo y la precariedad, gustan de lo útil, tienen muchos problemas —de salud, laborales, de empleo, entre otros— esperan soluciones rápidas —casi mágicas— priorizan lo económico en dos sentidos, sin mucho costo y que resuelvan precisamente sus carencias: “Lo único realmente tuyo es tu tiempo, aprovecha ya, IMEI, computación fácil”.

Otras ofertas,<sup>21</sup> voces que vienen desde otra orilla, al parecer concuerdan con dicha concepción; voceadas y dramatizadas, vienen precisamente de esos sectores empobrecidos, los más vulnerables de la sociedad que traducen en lenguaje proyectivo con sus propias limitaciones: “Dos baterías ‘doble A’ por diez pesos, para el control remoto de la televisión, el juguete del niño o la niña, ya no pague su precio comercial”. Escucho, mientras mis ojos están frente a ofertas de seguridad y futuro: “Nueva Ley del Seguro Social. Tenemos Seguro Social para el siglo XXI”. La felicidad al alcance, vía bancaria, estética, educativa, azarosa —loterías, “a qué le tiras, cuando sueñas mexicano”— mientras las multitudes trasladan en ese viaje precisamente sus sueños y pesadillas, en sus rostros (in)expresivos de su condición.



El voceador ofrece una instrucción digerida, sencilla, como lo requieren los destinatarios: “Solución a los problemas de matemáticas, mínimo común múltiplo, razones y proporciones, cómo sacar el tanto por ciento, un regalo de gran utilidad”, interpelando a los públicos menos favorecidos, quienes hacen coherentes sus necesidades materiales con un capital escolar bajo, que consumen “sopas de letras” o crucigramas simples, el *Libro vaquero*, *Tierra brava: serenata de caricias ardientes*, *Presidio* o *La danza de la muerte*, *La Prensa*, *Ovaciones*, donde acumulan información fácil y funcional, corroboran su educación sexual y construyen su erotismo, así como su cosmogonía mediatizada por el cómic, mientras que el universitario de al lado lee *Tiempo libre* o *Proceso*, y establece otras redes sociales, conceptuales, simbólicas.

La publicidad en el metro se impone al pasajero: fijo, frente al *metronauta*, reducido a veces al mínimo espacio que ocupa su cuerpo, se le expone imperativo durante quince minutos, treinta, una hora... , lo que dura el viaje. La ubicación del viajero en el vagón condiciona su relación con la publicidad. Ir parado o sentado, cuando el vagón está lleno o vacío, tiene sus efectos. Los que van en el asiento lateral, tienen frente a sí la publicidad y no podrán evitar mirarlo reiteradas veces, ya sea para evitar las otras miradas o “para distraerse”, fijan su mirada en esos carteles pequeños una y otra vez, hasta el infinito. Paradoja ésta que “para distraerse” hay que insistir en lo mismo, como en las rutinas de las mayorías empobrecidas.

Es el espacio y el tiempo de la repetición incesante, en el que los componentes del afiche se aprehenden de memoria, aunque habría que ver cuánto y qué queda, o si la mirada fija encubre la ausencia, es decir, otro viaje y otro tiempo, con otros escenarios y actores<sup>22</sup> imaginarios, mostrando una especial articulación de la memoria y los lugares, relativizando su imbricación, reivindicando, a su vez, las lecturas más individuales de los viajes urbanos cuya construcción pasa por varios niveles alternativos, intermitentes.

A veces se puede acompañar al *otro* sin reciprocidad comunicativa, un músico invidente decía: “Como en todo lugar, aquí escuchas muchas historias, si sabes escuchar”.

### ***El cuerpo en el metro***

Otro tema que desarrolla Olivia Domínguez es el relacionado con el cuerpo vinculado a los desplazamientos masivos en el metro que “desaparecen” al cuerpo individual. Sin embargo, existen momentos singulares en que “re-aparece” el cuerpo, como en los avisos sobre personas desaparecidas colocadas en las paredes del Sistema de Transporte Colectivo —fotografía fotocopiada: Nombre: Oscar Villanueva Velásquez. Estatura: 1.60. Sexo: masculino. Edad: 24 años. Complexión: regular. Tez: blanca, etcétera—. En su brutal ausencia y la incertidumbre de “qué pasó”, el cuerpo descrito se reincorpora al imaginario del *urbícola* en la exigencia dolorosa de sus parientes y “seres queridos” y en la sentida posibilidad que amenaza a quienes leen estas invocaciones aunque, por su reiteración, insensibilice: “Oscar” retorna a la masa de la indiferencia luego de que se abandona el lugar.

También el cuerpo se “re-presenta” en la dramatización de la necesidad, pues muchos acuden a la compasión, a mostrar los “defectos”, a los hijos pequeños, exhibiendo en ellos su desgracia, haciendo emerger el cuerpo de manera protagónica desde el otro lado, mostrando sus miserias y estigmas<sup>23</sup> lacerantes. En contraste con el relativo cuidado en su presentación de la propaganda comercial, los “infames” exhiben su enfermedad o discapacidad, lo hiperbolizan para atraer los ojos de la prisa, en una puesta en escena que a veces transforma el drama en comedia, ridículo o simple repulsión, mediada por la sobreactuación: Una persona de aproximadamente 50 años golpeaba con su índice su ojo de vidrio, produciendo un sonido seco, reiterado, y amenazó, agresivo, con quitárselo para convencer a los incrédulos. La gente lo impidió al voltear el rostro y negarse a mirarlo, en una mezcla de “temor y asco”.<sup>24</sup>

Pero también, el metro es un espacio que puede conjuntar otras ofertas antagonistas: “Aunque no lo creas aquí hay ángeles. Uno podría estar cerca de ti. Ángel Face”. Mientras, una anciana con lentes oscuros, signo de su ceguera exhibida, canta: “Cuantas veces embozada / una lágrima asomaba / que no pude contener”. Miro hacia al frente y leo: “No dejes que tu rostro tenga más líneas que el metro: Ponds”.

Es posible también encontrar ciertas empatías inesperadas, donde la diferencia, inclusive radical, concede y se relaja: "... hoy mi noche se viste de amargura / porque tu barca tiene que partir...", canta un ciego; mi vecino, de aproximadamente 60 años se apresura a buscar una moneda y le entrega, mientras tararea, acompañando, para sí mismo, la canción que se va perdiendo conforme se aleja el invidente. Sin embargo, lo más recurrente son los desencuentros, como lo expresa David Garnica, quien no toca sus propias composiciones en el metro porque siente que no lo reciben bien, que prefieren lo conocido: "La gente no entiende y al no llegarle a la gente yo la veo frustrada, a mi me gusta ver a la gente con el pie así, sintiendo lo que yo estoy haciendo y eso me complace más, hasta la van cantando conmigo", reiterando el gusto por la reiteración.

Es la "sobre-presencia" de cuerpos en el metro que condiciona su invisibilidad: el cuerpo-masa difumina el cuerpo-individual, por lo menos en los desplazamientos, aunque luego, cuando se ubican los pasajeros en los asientos del vagón, se realicen exploraciones más individualizadas. Como dice Monsiváis:

A veces en el metro de la ciudad de México me siento atrapado, temo que los apretujones me hagan perder el gusto por el espacio, y se me revela con estruendo mi falta de malicia corporal; en otras ocasiones el metro me regala el acercamiento de una ciudad comprimida, atrapada en su riqueza fisonómica, extraviada en el laberinto de los fragmentos de diálogos a los que llegamos tarde y de los que nos ausentamos muy pronto".<sup>25</sup>

Por ello, la emergencia del cuerpo también se señala en la diferencia o el deseo:<sup>26</sup> una mujer muy bella, un estigmatizado, un cuerpo enfermo visiblemente, lo hace irrumpir y pone un paréntesis en la rutina, momentáneamente el ritmo se altera y hace remarcable lo efímero.

Sin embargo, como ocurre con los músicos que estudia Olivia Domínguez, hay también presencias que se reiteran y quieren durar, extender o solo afirmarse. En la salida del metro CU, delante del mural, unos 12 jóvenes, mujeres y varones con ropa "casual", sentados en el piso platican y parecen esperar a alguien. Me alejo y luego de dar una vuelta regreso al lugar y me encuentro con que dejaron un aviso en una hoja arrancada de un cuaderno, que dice: "Alfa-Omega. Esta-

mos en el jardín, enfrente de los camioncitos”. La voz de una pequeña tribu urbana que busca a uno de sus miembros, quienes, gracias al metro, van y vienen, se juntan y separan.

El metro con su bullicio y sus multitudes, con sus soledades compartidas y sus silencios en medio del ruido, con su lenguaje impersonal, con sus pasillos laberínticos para los recién llegados y la automatización de los desplazamientos para los usuarios duchos, con sus mendigos y ciegos, sus tangos, rancheras, norteñas, boleros, con sus diversas formas de *rock* y música folclórica mexicana y andina, con sus ambulantes que se disputan los espacios con transeúntes y vigilantes, en fin, con sus diversidades y homogeneidades, es una metáfora de una magalópolis; es probablemente su verdadero rostro, aunque quizá la ciudad carezca de un orden mayor que le sobra al metro. Tal vez el espacio de los ciegos, identificado por muchos usuarios con el metro, actúe como un símbolo de la manera peculiar de conocer e imaginar la ciudad de México. Comparte con ella también las miradas apocalípticas, el peligro real e imaginario:

¿Qué pasaría en caso de un desastre en el metro? ¿Cómo podría escapar la gente? Bueno, yo creo que el que no muriera por las llamas de un incendio o derrumbes de un temblor, moriría atropellado por el resto del gentío... pero sobre o bajo los puestos.<sup>27</sup>

Albert Ràfols-Casamada dice que la noción de dibujo se complejiza cuando se introduce a su “lector” como un sujeto activo, productor. Así, el paisaje puede traducirse en dibujo en la contemplación, a la que el pintor citado nominaría dibujo espontáneo:

A veces la espontaneidad del dibujo puede ser total. La huella de los pájaros en la arena húmeda de una playa desierta es una forma de dibujo, dibujo no intencionado que únicamente el ojo del que lo mira puede interpretarlo como tal dibujo. Hay dibujos efímeros como el de las primeras gotas de lluvia sobre el suelo, o la sombra de una hoja sobre una superficie blanca [...] El dibujo enseña a ver. La atención que ponemos en lo que estamos mirando cuando dibujamos es clarificadora, penetrante. Vemos más de lo que habíamos visto hasta entonces, [uno de los objetivos del dibujo es] definir la forma: hacer visible.<sup>28</sup>

Así, este libro nos enseña a ver el metro con otros ojos, delinea los trazos vigorosos de un dibujo complejo, siguiendo la ruta de los vagones

de la línea 3 y de sus usuarios y especialmente de sus personales. La autora, asistida por la interdisciplinaridad —de la antropología, del urbanismo, de la sociología y de la historia— observa espacios, territorios, lugares, los confronta con los actores, los usos alternativos que muchas veces enfrentan un orden que se dificulta en realizarse mostrando la fuerza de cultura de la sociedad en la que se edifica y a la que sirve. En el metro hacen oxímoron diversos tiempos, espacios, territorios y lugares, por ello, es tensión constante entre el estar y el ser, entre diferentes ritmos y velocidades.

El metro también es el espacio del tiempo efímero, de la velocidad, del trasbordo —de espacio, de sentido— pero también lo es de la quietud, de la rutina, de lo que no pasa nada —y no solo por ese orden institucional que se nos impone, sino por las propias inercias de la gente que saliendo de sus *reclusiones*<sup>29</sup>— del hastío, del dejarse llevar y del aburrimiento.

Medusa, la que petrifica con la mirada, y Perseo, el héroe alado, pugnan en el metro y, por los rostros que allí predominan, pareciera que la inercia y la petrificación se imponen, y sería mayor la fuerza de la pesadez si no fuera por los músicos que aligeran la atmósfera del *ambiente-metro*.

Abilio Vergara Figueroa<sup>30</sup>

## NOTAS

- <sup>1</sup> Este relato, que Olivia Domínguez recoge en este libro, lo muestra muy expresivamente: “Los expertos del metro nos decían que la línea más difícil es la 1 y te dicen que porque pasa por La Merced, Pantitlán... Imagínate, me contaba uno de los ingenieros del metro, hay un problema y yo tengo que decirles a los de la línea 3: — ¡Hay que desalojar los vagones!. Todos se levantan, desalojan los vagones y se van perfectamente... en la línea 1 digo: — ¡Hay que desalojar los vagones! ¡Y me echo a correr porque si no me matan! [risas] (Paloma Saiz).
- <sup>2</sup> Stravos Stavridis, “Atenas: el acto de habitar y la alteridad”, p. 4.
- <sup>3</sup> Piénsese en la diferencia que puede haber en la misma generación por ser mujer o varón, por estudiar en un plantel o en otro, por trabajar cerca o lejos, por quien va a recoger a los niños a la escuela y quien no, por la ubicación de la residencia de los familiares y/o amigos que visita o no, etcétera.

- <sup>4</sup> Destaco *posibilidad* porque si bien idealmente todos tienen el “derecho” para optar, la mayoría está arraigada —en el sentido *cuasi* judicial— en su barrio, por la pobreza. Quieren salir y no pueden.
- <sup>5</sup> Las cursivas son mías.
- <sup>6</sup> Marc Augé, *El viajero subterráneo. Un etnólogo en el metro*; y *Los “no lugares”. Espacios del anonimato. Una antropología de la sobremodernidad*.
- <sup>7</sup> Citado por Juan Villoro, *La ciudad es el cielo del metro*, p. 37.
- <sup>8</sup> *Ídem*.
- <sup>9</sup> Cortázar señala esta condición: “A diferencia de la marcha en la calle, donde las opciones y la vigilancia son incesantes, basta iniciar el descenso para que una mano invisible se apodere de la nuestra y nos lleve sin la menor posibilidad de elección hacia el destino prefijado [...] flechas y pasajes y carteles y escaleras anulan todo margen de capricho, todo *zigzag* de superficie. Pasajeros y trenes se mueven dentro de la misma relojería predeterminada, y es entonces cuando las potencias de la superficie se adormecen y puede suceder que accedamos a otros niveles; al liberarnos de la libertad, el metro nos vuelve por un momento disponibles, porosos, recipientes de todo lo que la libertad de la superficie nos priva, puesto que ser libres allá arriba significa peligro, opción necesaria, luz roja, cruzar en las esquinas mirando del buen lado” (“El metro” en *La Jornada*, p. 11).
- <sup>10</sup> “En esa estación del metro me fui quedando nuevamente solo, / solo como el último vagón que atraviesa la ciudad / sobre las altas luces de la indiferencia” (José Javier Villarreal, “Estación Cuauhtémoc”, pp. 44-45).
- <sup>11</sup> Habría que hacer un estudio más específico sobre los lenguajes: corporal, identitario, gestual, paraverbal, gráfico, entre otros, del metro.
- <sup>12</sup> Ver los códigos de carretera en Georges Mounin, *Introducción a la semiología*.
- <sup>13</sup> El “dejarse llevar” como el “estar alertas” significan diferentes formas de manejar el tiempo; en el primer caso, el tiempo *transcurre*, no importa mucho; en el segundo, el tiempo *apremia* al espacio, obliga a auscultar sus imágenes y al reloj.
- <sup>14</sup> La nueva línea, la 8, es quizá la que inaugura un tratamiento diferencial para la estética de cada estación. Antes, solamente Copilco, La Raza, Tacubaya y alguna otra tenían una decoración que las distinguía de las demás.
- <sup>15</sup> Una de sus expresiones podría ser la extrañeza con que ven a quien se “atreve” a reclamar por algo que considera injusto o abusivo.
- <sup>16</sup> Un ejemplo de una actuación “de-connotativa” es el mecanismo usual de la producción de las situaciones humorísticas o chistosas, es decir, llevar a su literalidad el mensaje connotado. Hace unos días, una niña pequeña contaba a su mamá un chiste que había escuchado a un payaso, en un “pesero”: —Dime palabras dulces... —Caramelo, chocolate, paletas... La “de-connotación”, al contrario de lo que pareciera, no cuestiona el carácter polisémico del signo y, más bien, en sus travesuras, lo verifica. Es allí, también, donde podemos observar una de las expresiones del carácter arbitrario del signo, pues jugando con los “sentidos naturales” de las “frases hechas”, *des-cubre* la posibilidad de reflexionar sobre otros sentidos posibles.

- <sup>17</sup> Calificado por muchos como el mayor cronista musical de la ciudad de México.
- <sup>18</sup> Juan Villoro, *op. cit.*, p. 38.
- <sup>19</sup> Aun cuando en dichos nombramientos se incluyan personajes o situaciones revolucionarias, dichos nombres serán incluidos solo cuando un procesos de “apropiación” anterior los ha “legitimado”, tal es el caso de Zapata, División del Norte, Hidalgo, etcétera.
- <sup>20</sup> Me refiero al poder requerido y a la dirección que se establece para concretarlo en la relación coyuntura y “larga duración”.
- <sup>21</sup> Hay que distinguir, en cuanto a ofertas, las que venden sin dar mayor explicación, de las que ofrecen mercancías —“De a peso los chicles, de a peso, goma de mascar, sale con clorofila, de a peso”— por el esfuerzo argumentativo que pretende ser más “instructivo” e intenta convencer a partir de saberes circunscritos que se analogan a las supuestas necesidades de los usuarios.
- <sup>22</sup> Véase Julio Cortázar, *El perseguidor*, pp. 20-23. Una canción escrita por David Garnica, un músico del metro, sintoniza con esa perspectiva de comprensión del tiempo y expansión del imaginario que desarrolla el escritor argentino y que se sintetiza en el oxímoron de su *Historia de un minuto*.
- <sup>23</sup> Utilizo aquí el primer tipo, de los tres, de la clasificación de estigma que desarrolla Goffman: “En primer lugar, las abominaciones del cuerpo —las distintas deformidades físicas—.” Las otras dos refieren a defectos del carácter del individuo y los estigmas colectivos: tribales, nacionales, religiosos, “transmitidos por herencia” y que contaminan (Erving Goffman, *Estigma. La identidad deteriorada*, p. 14).
- <sup>24</sup> Como me dijo después una muchacha que viajaba a mi lado.
- <sup>25</sup> Carlos Monsiváis, “Sobre el metro las coronas”, p. 7.
- <sup>26</sup> Algunos usuarios señalan estas experiencias: “La gente tiene desatado el instinto animal en el metro, miran a una mujer y empiezan a vacilarle”. “No más me tortean, como de paso, disimulado, y yo les grito”. Un “chavo banda” se queja por la suspicacia y la represión de los vigilantes: “Así me ven los policías y creen que queremos entrar de gratis o que vamos a robar a la gente” (testimonios en canal 40, julio de 1997).
- <sup>27</sup> Testimonio en el reportaje de Joaquín Herrera, “Paraderos del metro, sin administradores”, pp. 4 y 35.
- <sup>28</sup> Albert Ràfols-Casamada, “Dibujar”, p. 6.
- <sup>29</sup> En el sentido que le doy en mi libro *El resplandor de la sombra*, es decir, de arraigo de los pobres por su pobreza.
- <sup>30</sup> Profesor e investigador de la División de Posgrado de la Escuela Nacional de Antropología e Historia.





El Distrito Federal se encuentra enclavado en la cuenca del Valle de México y ocupa el 14% de su superficie, misma que comparte con el Estado de México y los estados de Puebla, Hidalgo y Tlaxcala.<sup>1</sup> Su extensión es de 1,525 km<sup>2</sup> aproximadamente.<sup>2</sup> La Ley Orgánica del Departamento del Distrito Federal (DDF) propuesta y aprobada el 31 de diciembre de 1941 designa a la ciudad de México como capital del Distrito Federal (DF), lo que se refrendó con el título de “capital federal”.

Desde el año de 1970, a partir de una nueva Ley Orgánica, el Distrito Federal conserva la misma división política conformada por 16 delegaciones, a saber: Cuauhtémoc, Miguel Hidalgo, Benito Juárez, Venustiano Carranza, Álvaro Obregón, Magdalena Contreras, Cuajimalpa, Gustavo A. Madero, Azcapotzalco, Iztacalco, Iztapalapa, Coyoacán, Tlalpan, Xochimilco, Tláhuac y Milpa Alta, cada una de ellas presenta características particulares en cuanto a actividad económica, nivel socioeconómico de sus habitantes, uso de suelo, densidad poblacional y comportamiento demográfico.

En el año 2000, según el *Censo General de Población y Vivienda*, la población del Distrito Federal ascendía a 8.6 millones de habitantes;<sup>3</sup> se puede observar en el cuadro 1, elaborado con base en una serie de censos de población —del IV al XII— la dinámica de crecimiento demográfico en el Distrito Federal durante los últimos 40 años, de 1930 a 1970, fenómeno propiciado por el crecimiento natural, el crecimiento social, así como por el lugar que ocupa dentro del panorama demográfico nacional.

**Cuadro 1.** Dinámica poblacional del Distrito Federal (1930-2000)

Año	Población total			Hombres (%)	Mujeres (%)
	Total	Participación en el total nacional (%)	Lugar nacional		
1940	1 757 530	8.9	1°	45.9	54.1
1950	3 050 442	11.8	1°	46.5	53.5
1960	4 870 876	13.9	1°	47.8	52.2
1970	6 874 165	14.3	1°	48.3	51.7
1980	8 831 079	13.2	1°	48.0	52.0
1990	8 235 744	10.1	2°	47.8	52.2
1995	8 489 007	9.3	2°	48.0	52.0
2000	8 605 239	8.8	2°	47.8	52.2

Fuentes: INEGI, *Censo general de población y vivienda, 1930-2000*; *Estados Unidos Mexicanos. Censo de población y vivienda, 1995*; y *Resultados definitivos, 1996*.

Como se puede observar, en el cuadro 2 encontramos que en algunas delegaciones se aglutinan determinados grupos de edad de manera evidente. También, de éste se desprenden dos datos significativos: por una parte, las delegaciones que cuentan con mayor número de habitantes y, por el otro, aquéllas cuyos residentes pertenecen a grupos de menor o mayor edad. Las delegaciones más pobladas en la actualidad son Iztapalapa, al oriente de la ciudad, y Gustavo A. Madero, al norte, donde se concentran la mayor parte de jóvenes, mientras que cuatro de las delegaciones centrales —Cuauhtémoc, Benito Juárez, Venustiano Carranza y Miguel Hidalgo— agrupan al 29% del total de la población de 65 años o más.

El Distrito Federal presentó, a partir de la década de los cincuenta, un aumento en las tasas de crecimiento media anual, lo que provocó la expansión territorial de la entidad. Este periodo marcó el inicio del crecimiento urbano provocado, principalmente, por el desarrollo social, es decir, por las oleadas de migrantes que la ciudad recibía procedentes del interior de la República; una década más tarde se convirtió en un problema, puesto que la ciudad no estaba preparada para recibirlos ya que no contaba con suficiente oferta de vivienda, abasto, transporte y otros servicios. Sin embargo, las tasas de crecimiento del Distrito Federal decrecieron notablemente en las décadas de los ochenta y noventa (véase cuadro 3).

**Cuadro 2.** Grupos de edad por delegación

Delegación	Grupo de edad				
	Total	0-14	15-64	65 y más	No especificado
	8 605 239	2 245 014	5 727 870	503 357	128 998
Azcapotzalco	441 008	106 631	297 603	30 115	6 659
Coyoacán	640 423	144 619	445 025	41 711	9 068
Cuajimalpa de Morelos	151 222	44 696	97 220	5 404	3 902
Gustavo A. Madero	1 235 542	320 136	823 595	78 333	13 478
Iztacalco	411 321	103 506	274 047	27 745	6 023
Iztapalapa	1 773 343	524 606	1 160 516	69 871	18 350
La Magdalena Contreras	222 050	61 127	145 637	10 997	4 289
Milpa Alta	96 773	31 679	59 889	4 020	1 185
Álvaro Obregón	687 020	181 503	459 587	37 621	8 309
Tláhuac	302 790	95 713	192 664	10 154	4 259
Tlalpan	581 781	155 600	391 506	25 516	9 159
Xochimilco	369 787	107 321	240 665	15 460	6 341
Benito Juárez	360 478	63 875	249 877	37 726	9 000
Cuauhtémoc	516 255	115 430	345 493	42 666	12 666
Miguel Hidalgo	352 640	73 466	238 324	31 102	9 748
Venustiano Carranza	462 806	115 106	306 222	34 916	6 562

Fuente: INEGI, *Tabulados básicos nacionales y por entidad federativa; Base de datos y tabulados de la muestra censal; XII Censo general de población y vivienda, 2000.*

**Cuadro 3.** Tasas de crecimiento media anual de la población, 1950-2000

Periodo	Nacional	Distrito Federal
1950-1960	3.1	4.8
1960-1970	3.4	3.6
1970-1980	3.2	2.4
1980-1990	2.0	-0.7
1990-2000	1.9	0.4

Fuente: INEGI, *Censo general de población y vivienda, 1950-2000.*

Existen distintas unidades territoriales que se utilizan para referirse a la ciudad de México sin que éstas sean necesariamente un sinónimo, como lo hacen notar diferentes autores.<sup>4</sup> Conceptos como ciudad de México, zona metropolitana de la ciudad de México, área metropolitana de la ciudad de México, conurbación y megalópolis, han sido utilizados indistintamente de manera errónea:

Su empleo como sinónimos no solo es incorrecto, sino que dificulta el entendimiento de la dinámica de crecimiento de la capital y, además, conduce a inferencias erróneas en los estudios intraurbanos y en los de índole comparativa, tanto nacionales como internacionales.<sup>5</sup>

Las dos unidades territoriales que suelen causar más confusión son los conceptos de área y zona metropolitana. El área metropolitana se refiere al área central a la que se le suman las zonas contiguas y está edificada en donde los usos de suelo son puramente urbanos, es decir, su continuidad es irregular pues se rompe al aparecer tierra de uso agrícola.<sup>6</sup> En el caso del Distrito Federal, delegaciones como Milpa Alta o Xochimilco no estarían consideradas dentro del área urbana de la ciudad de México (AUCM). Por su parte, la zona metropolitana está integrada por unidades político-administrativas concretas y delimitadas, ya sean delegaciones o municipios adheridos mediante conurbaciones:

Este término, que se emplea con mayor frecuencia al de área urbana, corresponde a una unidad territorial distinta de ésta última y constituye una envolvente de ella. Sus límites no son tan irregulares como cuando se sigue la continuidad física de la urbana, sino que están constituidos por los límites de unidades políticas o administrativas: en el caso de la ciudad de México, por algunos municipios del estado de México y por las delegaciones del Distrito Federal que cumplen los requisitos establecidos para la delimitación.<sup>7</sup>

La delimitación y los alcances de la Zona Metropolitana de la Ciudad de México (ZMCM) han sufrido importantes transformaciones desde la década de los cuarenta, cuando solamente se incluía a la ciudad central que comprendía el territorio que ahora ocupan las delegaciones Cuauhtémoc, Benito Juárez, Venustiano Carranza y Miguel Hidalgo, y las delegaciones —antes conocidas como “cuarteles”— Azca-

potzalco, Coyoacán, Gustavo A. Madero, Iztacalco, Álvaro Obregón y Magdalena Contreras.

Siguiendo el planteamiento sobre los modelos de crecimiento en las ciudades de Ernest W. Burgess —uno de los representantes principales de la llamada Escuela de Chicago— Javier Delgado considera que el crecimiento que vivió la ciudad de México durante el siglo xx se puede explicar a partir de las conurbaciones<sup>8</sup> en forma de anillos concéntricos.

La ciudad central que comprende la sede del poder político y religioso del país se expande desde la tercera década del siglo xx hacia su periferia, absorbiendo nuevas localidades en diferentes momentos, como se puede apreciar en el cuadro 4.

**Cuadro 4.** Crecimiento por conurbaciones

Periodo	Etapas	Delegaciones o municipios que comprende
1900-1930	Ciudad interior	Cuauhtémoc, Benito Juárez, Venustiano Carranza y Miguel Hidalgo
1930-1950	Primer anillo o contorno de las áreas intermedias	Azcapotzalco, Gustavo A. Madero, Álvaro Obregón, Coyoacán, Iztapalapa e Iztacalco
1950-1970	Segundo anillo o contorno de la segunda conurbación del DF con el Estado de México	Magdalena Contreras, Tlalpan, Xochimilco y municipios de Netzahualcóyotl, Naucalpan, Ecatepec y Tlalnepantla
1970-1986	Tercer anillo o contorno de la metropolización	Cuajimalpa, Tláhuac y municipios de Atizapán de Zaragoza, Coacalco, Chimalhuacán, Tlaxiáhuac, Huixquilucan, Cuautitlán Izcalli, Chalco, Chicoloapan, Ixtapaluca, Tecamac, Nicolás Romero y Los Reyes la Paz.
1986...	Cuarto anillo o contorno de los municipios de la próxima conurbación	Municipios de Atenco, Acolman, Jaltenco, Melchor Ocampo, Nextlalpan, Teoloyucan, Tepotzotlán, Texcoco, e incluso, Tizayuca (Hidalgo)

Fuente: Delgado, Javier, "De los anillos a la segregación. La ciudad de México 1950-1987".

Este cuadro muestra como la ZMCM se ha transformado al abarcar unidades territoriales diversas. Durante las tres primeras décadas del siglo xx la ciudad central se caracterizó por una alta concentración de equipamiento y servicios; a partir de los años treinta se formó una primera conurbación al interior de la ciudad de México con otras po-

blaciones periféricas como Tacubaya y San Ángel —por nombrar tan solo algunas— así, inmediatamente el Distrito Federal empezó a crecer hacia el norte, proceso que se vivió durante los años cuarentas y cincuentas cuando la naciente industria se estableció en esta área. La conurbación también se extendió a las delegaciones del sur, oriente y poniente de la ciudad, sin tocar aún al Estado de México.

Entre las décadas que van de 1950 a 1970 se manifestó una expansión de la ciudad hacia el Estado de México y la ZMCM llegó a abarcar algunos municipios que, eminentemente, dieron cabida a las crecientes naves industriales y otros, como es el caso de Netzahualcóyotl, que se convirtieron en un polo de atracción y una alternativa para satisfacer la demanda de vivienda de la población inmigrante de escasos recursos.

Para los años que van de 1970 a 1986 se presenta el periodo que Javier Delgado ha clasificado como la conurbación de “mayor conflicto”,<sup>9</sup> puesto que aunque las tasas de crecimiento poblacional descienden drásticamente, como puede verse en el cuadro 3, el impacto metropolitano sobrepasa el límite urbano impulsado, principalmente, por dos factores que actuaron como expulsores de población del centro hacia la periferia: “...el crecimiento industrial en Izcalli-Tultitlán desde 1971 y la restricción a nuevos asentamientos en el DF”.<sup>10</sup>

Así, desde mediados de la década de los ochenta hasta finales de los años noventas, el crecimiento de la ZMCM abarcó a 17 municipios conurbados y a otros 19 que estaban en proceso de conurbación.

**Cuadro 5.** Población en la ZMCM (1950-2000)

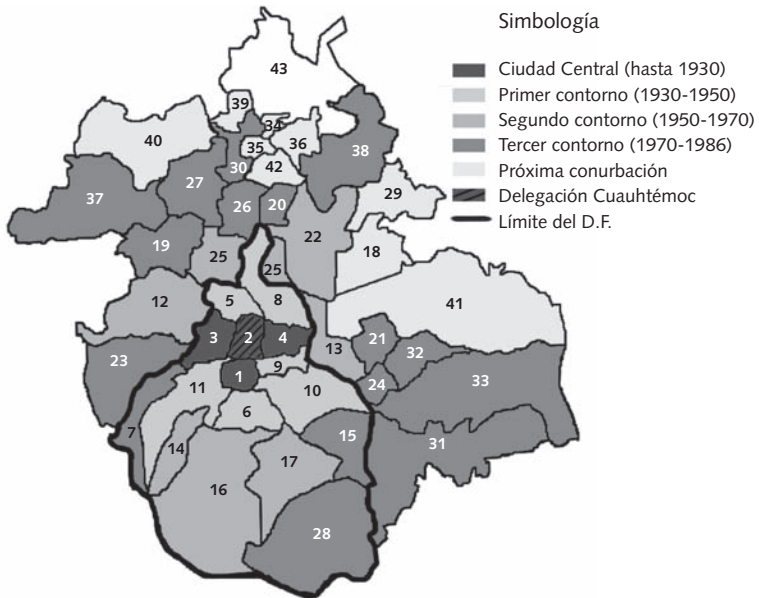
Periodo	Población
1950	3 137 599
1970	8 799 937
2000	17 800 000

Fuente: INEGI, *Censo general de población y vivienda, 1950-2000*.

Según las cifras de los censos de población difundidas por el Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI), el crecimiento geográfico que ha presentado la ZMCM se ve acompañado por un crecimiento poblacional al anexar nuevos municipios del Estado de México y aun de Hidalgo (Tizayuca). En treinta años la población de la ZMCM —prin-

principalmente de los municipios conurbados y no así del DF y sus 16 delegaciones— se ha duplicado, lo que remite a pensar en un patrón desigual de distribución poblacional que, a la par, significa una creciente demanda de servicios y de equipamiento urbano en estas entidades (véase plano de localización 1).

**Plano de localización 1.** Crecimiento de la ZMCM por conurbaciones



**Ciudad Central**

1. Benito Juárez; 2. Cuauhtémoc; 3. Miguel Hidalgo; 4. Venustiano Carranza.

**Primer contorno**

5. Azcapotzalco; 6. Coyoacán; 8. Gustavo A. Madero; 9. Iztacalco; 10. Iztapalapa; 11. A. Obregón.

**Segundo contorno**

12. Naucalpan; 13. Netzahualcóyotl; 14. M. Contreras; 16. Tlálpán; 17. Xoxhimilco; 22. Ecatepec; 25. Tlalnepantla.

**Tercer contorno**

7. Cuajimalpa; 15. Tláhuac; 19. Atizapán de Zaragoza; 20. Coacalco; 21. Chimalhuacán; 23. Huixquilucan; 24. Los Reyes la Paz; 26. Tultitlán; 27. Cuautitlán Izcalli; 28. Milpa Alta; 30. Tultepec; 31. Chalco; 32. Chicoloapan; 33. Ixtapaluca; 37. Nicolás Romero; 38. Tecamac.

**Cuarto contorno**

18. Atenco; 29. Acolma; 34. Jaltenco; 35. Melchor Ocampo; 36. Nextlálpán; 39. Teoloyucan; 40. Tepotzotlán; 41. Texcoco.

Fuente: Sistema de Información Geográfica del Observatorio Urbano de la Ciudad de México (OCIM).

Las proyecciones de población que surgen a raíz del censo del año 2000 resultan ser poco esperanzadoras, pues se calcula que para el año de 2010 el DF contendrá a 9,055,411 habitantes de los 20,462,242 o 20,479,423<sup>11</sup> que podría llegar a tener en su conjunto la ZMCM.

Una vez que se ha caracterizado, mediante indicadores demográficos, el crecimiento de la ZMCM, es necesario definir cuál es el papel del urbanista. Desde el siglo pasado, algunos de los estudiosos más destacados de la problemática urbana señalaron que uno de los planteamientos principales del urbanismo consiste en entender a la ciudad tan solo como una parte del conjunto económico, político y social que constituye la región.<sup>12</sup> Por lo tanto, es importante señalar que la ZMCM pertenece a la región centro del país y que, a su vez, juega un papel preponderante dentro del sistema nacional de ciudades.

Para Crescencio Cruz y Ana María Tepichini, la primacía de la ciudad de México no puede determinarse únicamente por el aumento de las tasas de crecimiento que presentó a partir de la década de los sesenta, ni esperar que haya una continuidad a futuro, pues, a nivel nacional, las tasas de crecimiento son mayores en las áreas urbanas que en las rurales. Un indicador, según estos autores, puede ser la comparación entre la población urbana del país y la de la ZMCM:

En 1960 esta proporción fue de 37.7%, de 38% [en 1970] y de 37% en 1980, por lo que puede decirse que permaneció prácticamente constante en el periodo 1960-1980 [...] En 1940, la población de la ciudad de México y los del resto del país era aproximadamente seis veces (6.8) la de Guadalajara, y podía contener casi cuatro veces (3.9) la suma de las poblaciones de Guadalajara, Monterrey y Puebla.<sup>13</sup>

Otro factor que actúa como un indicador para notar la posición de la ciudad de México respecto al sistema urbano nacional es que, a la vez que el número de ciudades aumentan entre las décadas de los cuarenta y los ochenta, su población llegó a ser equivalente a la de 24 ciudades mexicanas.<sup>14</sup> No obstante, en el contexto actual caracterizado por el fenómeno de la globalización, es necesario resaltar la primacía de la ciudad de México y de su zona metropolitana a nivel mundial; desde la década de los noventa, ocupó el segundo lugar entre las metrópolis más pobladas del mundo, únicamente superada por To-



kio- Yokohama.<sup>15</sup> Asimismo, en cuanto a su extensión territorial, se colocó en el octavo lugar a nivel mundial:

De acuerdo con los criterios oficiales, el área metropolitana de la ciudad de México incluye el territorio del Distrito Federal, 53 municipios del Estado de México y uno de Hidalgo. Los actuales planes de desarrollo urbano consideran como una sola región de planificación a la zona centro del país, que incluye seis estados y el Distrito Federal, comprendiendo una superficie de 97,969 km<sup>2</sup>. Sin embargo, como en el caso de las zonas de planificación de otras metrópolis, esta región no intenta definir estrictamente la extensión de la ciudad de México.<sup>16</sup>

Debido a las variables enunciadas en los párrafos anteriores es relevante recalcar que la ZMCM no solamente es una de las metrópolis más grandes del mundo, sino que a nivel nacional tiene un papel preponderante dentro del desarrollo económico y que, al mismo tiempo, considerando las proyecciones demográficas a futuro, cada vez será mayor su requerimiento de servicios y equipamiento para satisfacer las demandas básicas de sus pobladores y que dentro de éstas se encuentra, de manera especial, el transporte urbano de pasajeros.

El trabajo de los urbanistas, como especialistas en el estudio de la ciudad, consistirá, por tanto, en poner las reglas del juego para que la planeación que se proyecte para los próximos años cumpla con los requerimientos necesarios de esta gran urbe, considerando que las víctimas de una mala planeación son, en primera instancia, sus propios ciudadanos. Este principio del urbanismo fue manifestado de manera concreta en la llamada Carta de Atenas redactada en 1931:

El urbanismo está llamado a concebir las reglas necesarias que garanticen a los ciudadanos mejores condiciones de vida que salvaguarden no solamente su salud física sino incluso su salud moral, y que preserven la alegría de vivir que se deriva de ello.<sup>17</sup>

Por su parte, Le Corbusier sostiene que el urbanismo debe garantizar que los derechos humanos de habitar, trabajar y recrearse puedan llevarse al cabo en el ámbito de la ciudad, en las mejores condiciones posibles. Para ello, resulta imprescindible diseñar y mantener el buen funcionamiento de las redes por las que los habitantes circulan para pasar de una actividad a otra. Así, podemos definir el urbanismo como:

Una disciplina científica de remodelación de los espacios habitables, cuya aplicación provoca paisajes, pero no es esta su función específica. Todo ello debe tender al bienestar de una sociedad existente, cambiante, que se modifica todos los días, y no al aspecto formal bueno o malo de su arquitectura, esto es función del arte urbano.<sup>18</sup>

A partir de esta definición, se entiende que la función del urbanismo no es la obra arquitectónica en sí, sino el uso que la sociedad hará de ella. Es por ello que la propuesta de esta investigación —que se enfoca en el sistema de transporte masivo más importante para la ZMCM— es poder vislumbrar el uso que los pasajeros del metro hacen de su espacio, mediante la percepción que ellos mismos tienen, en donde el aspecto cultural juega un papel muy importante. Para esto, se han diseñado y aplicado técnicas de investigación y metodologías que son usuales en otras disciplinas como la sociología y la antropología social, y que permiten tener un mayor contacto con el habitante de la ciudad, pues cualquier diagnóstico o planeación propuestos por el urbanismo deberá conformar un esfuerzo interdisciplinario:

El urbanismo está íntimamente ligado con la sociología, tanto, que siendo ésta una ciencia teórica [...] podría decirse de aquél que es una forma de sociología aplicada.<sup>19</sup>

Sin embargo, las aportaciones que ambas disciplinas pueden dar al campo del urbanismo van más allá de aspectos teóricos, pues mediante las técnicas mencionadas se obtiene una versión directa del bienestar o malestar que una obra urbanística puede causar a quienes la utilizan día con día. Estos aspectos deberán ser tomados en cuenta por los planificadores para lograr lo que Jordi Borja ha llamado un “desarrollo urbano afortunado” que consiste, entre otras cosas, en conocer la ciudad y “caminarla con los pies”:

Para proponer programas viales y sistemas de transporte hay que andar la ciudad y mezclarse con su gente. El urbanismo no trabaja en un laboratorio sino en la calle, no se traslada todo el tiempo en auto sino que salta de un medio a otro, no habla solamente con colegas o profesionales sino con las diversas gentes que viven la ciudad. Hay que pisar en algún momento cada barrio y cada obra y entrar en las casas y hablar con su gente. *Transformar la ciudad supone un estilo de vida.*<sup>20</sup>

El primer capítulo de este libro, “El transporte urbano: diferentes propuestas para su análisis”, contiene la revisión de definiciones y proposiciones teóricas para su estudio, así como una descripción de las investigaciones más importantes que se han realizado sobre el transporte urbano en la ciudad de México, en especial, del eléctrico que se utiliza en la ZMCM. Se destaca la importancia que tiene como un producto social, más que por su función económica o técnica.

En el segundo capítulo, “El metro de la ciudad de México: aspectos históricos”, se hace un recorrido a través de la historia del STC metro, tomando en cuenta el contexto en el que fue diseñado, así como sus etapas de crecimiento. Comprende también la situación actual de las 21 estaciones de la línea 3, espacio de referencia de esta investigación, cuya localización se explica a partir de teorías sobre el suelo urbano.

En el tercer capítulo, “La infraestructura, el funcionamiento y la organización del Sistema de Transporte Colectivo metro”, se abordan temas técnicos que remiten a la infraestructura y funcionamiento del metro de la ciudad de México. Asimismo, se muestra el organigrama y los conflictos laborales de la institución.

El cuarto capítulo, “El metro: un espacio para la difusión cultural”, parte de la propuesta que algunos autores han hecho sobre el concepto de cultura desde diferentes disciplinas. Posteriormente, se hace un esbozo del esfuerzo institucional para hacer llegar la cultura a los usuarios del STC metro. No obstante, el apartado primordial de este capítulo se enfoca en la construcción de una tipología de los músicos que utilizan el metro como medio de subsistencia y de difusión cultural.

El quinto capítulo, “Una ciudad subterránea: la etnografía de la línea 3 y de sus actores”, abarca una descripción etnográfica del espacio a estudiar: la línea 3 del STC metro, con el objetivo de justificar por qué se ha preferido ésta sobre las demás.

El capítulo sexto, “Políticas culturales excluyentes. El lugar de los músicos del metro”, sirve de preámbulo a las historias de vida que se presentan en los siguientes apartados; en éste se describen los personajes y su actividad cultural: los músicos en el metro.

En los capítulos séptimo y octavo, “Folcloristas latinoamericanos” y “En la estación del metro Balderas. El rock viaja en el metro”, se expone la parte central de la investigación de campo. Mediante la narración de sus propias historias de vida, se muestran los casos de

músicos que trabajan en los vagones de la línea 3 del metro, con el fin de conocer el por qué han decidido dedicarse a esta actividad.

En el noveno capítulo, “El usuario de la línea 3 del metro”, se muestra la percepción de los pasajeros, obtenida mediante la aplicación de una foto-entrevista cuyas características y alcances se definen en este mismo capítulo. Para concluir, se encuentran las observaciones y aportaciones que este trabajo de investigación ha dejado.

## NOTAS

- 1 El Estado de México ocupa la mitad de la cuenca, Hidalgo el 26%, Tlaxcala el 9% y Puebla tan solo el 1%.
- 2 Dato consultado en: Consejo Nacional de Población, *La situación demográfica de México*. Sin embargo, el cálculo de la superficie varía según las fuentes consultadas, puesto que en el Censo General de Población y Vivienda de 1980 se señala que abarca 1,499 km<sup>2</sup> y en el Plan de Desarrollo Urbano, aprobado para la misma década, se señalan 1,503 km<sup>2</sup>.
- 3 Véase <<http://www.inegi.gob.mx>>
- 4 Cfr. Unikel, “El desarrollo urbano de México”; Graizbord y Salazar, “Expansión física de la ciudad de México; Delgado, *Ciudad-región y transporte en el México central. Un largo camino de rupturas y continuidades*.
- 5 Graizbord y Salazar, *op. cit.*, p. 120.
- 6 Cfr. *Ibíd*, 121.
- 7 *Ídem*.
- 8 La conurbación es un fenómeno de expansión de un área urbana donde diversas localidades quedan absorbidas.
- 9 Cfr. Delgado, *op. cit.*, p. 242.
- 10 *Ídem*.
- 11 Existen dos hipótesis dentro de las proyecciones de población para la ZMCM: la primera, sostiene que las tasas de migración, desde mediados de la década de los noventa, se mantendrán constantes en las siguientes dos décadas; la segunda, afirma que habrá una baja en las tasas de migración. Respecto al crecimiento natural ambas corrientes consideran los mismos factores (Consejo Nacional de Población, *Proyecciones de población*).
- 12 Cfr. Le Corbusier, *Principios de urbanismo (la carta de Atenas)*, p. 21.
- 13 Cruz y Tepichini, “Ciudad de México: ubicación en el sistema nacional de ciudades, expansión física y dinámica sociodemográfica (1900-1980)”, p. 119.
- 14 Cfr. *Ibíd*, p. 119.
- 15 Bases de datos en línea de la Organización de las Naciones Unidas (ONU) disponibles en: <<http://www.un.org/spanish/databases/databases.htm>>
- 16 Brambila, “Ciudad de México: ¿la urbe más grande del mundo?”, p. 148.

<sup>17</sup> Véase Art. 67 en Le Corbusier, *op. cit.*, p. 32.

<sup>18</sup> García Ramos, *Iniciación al urbanismo*, p. 22.

<sup>19</sup> *Ibíd.*, 34.

<sup>20</sup> Borja y Castells, *Local y global. La gestión de las ciudades en la era de la información*, p. 263.



## El transporte urbano: diferentes propuestas para su análisis

**P**ara realizar un estudio sobre aspectos específicos del Sistema de Transporte Colectivo metro de la ciudad de México, se requiere de un marco de referencia donde se aborde el problema del transporte de una manera más amplia. Por este motivo se ha decidido iniciar este trabajo con la definición misma de transporte, continuar con una revisión sobre las diferentes perspectivas a partir de las cuales se ha estudiado dicho problema y, por último, abordar la historia, características y relación que tiene con la urbanización en México y, de manera específica, en la Zona Metropolitana de la Ciudad de México (ZMCM).

En un principio se examinarán algunas propuestas acerca del transporte en general, posteriormente, se citarán y confrontarán algunos de los autores más importantes que han realizado estudios acerca de la situación del transporte en México; más adelante, se hará un recorrido por los diferentes medios de transporte eléctrico que se emplean en México, para concluir con algunas reflexiones acerca del metro.

### *Definición de transporte*

Para poder explicar el problema de investigación que compete a este trabajo, es oportuno partir de la definición del objeto mismo de estudio: el transporte. ¿Qué se entiende como transporte? ¿Cuáles son sus características principales? ¿Qué factores intervienen en su desarrollo? Una definición general es la que se puede encontrar en el *Diccionario de la lengua española*:

Acción y efecto de transportar o transportarse. // 2. Sistema de medios para conducir personas y cosas de un lugar a otro. *El transporte público*. // 3. Vehículo dedicado a tal misión. // Buque de transporte.<sup>1</sup>

Como se puede observar desde una perspectiva general, el vocablo *transporte* puede referirse a un verbo, un sistema o un vehículo. Es frecuente que al referirse al vehículo con el cual se realiza la acción de desplazarse de un lugar a otro, se encuentre como antecedente la palabra *medio*.<sup>2</sup>

No es posible debatir acerca del asunto del transporte sin tocar el aspecto de la movilidad. La movilidad es una actividad fundamental en los seres humanos que, empero, está restringida por las distancias. Los autores Hoyle y Knowles coinciden en que la movilidad es fundamental para llevar al cabo todas y cada una de las actividades humanas y que también es necesaria en todas las sociedades y tipos de economía para el traslado de los bienes y de las personas, además de ser un elemento necesario en términos funcionales y de desarrollo.<sup>3</sup>

Otros autores, desde una perspectiva más amplia, prefieren ser más específicos y han optado por hablar de un *sistema de transporte*, ya que desde su punto de vista para el funcionamiento del transporte se requiere de la concatenación de al menos tres elementos imprescindibles: a) contar con una infraestructura, es decir, una red; b) desarrollar un sistema de gestión; y c) la existencia de medios que compitan o se complementen.<sup>4</sup>

Ortúzar, por su parte, ha buscado delimitar las características generales del transporte que, según él, dependen de la demanda que pueda existir en una ciudad y considera que éste es un bien cualitativo y diferenciado, puesto que cada viaje que se realiza es distinto en cuanto a objetivos, lugar de partida, lugar de llegada, ruta y medio utilizado. Si la demanda no se logra satisfacer, el servicio de transporte resultará ineficiente, por tanto, la demanda del transporte debe de ser derivada, es decir, que surge a partir de la necesidad de realizar diversas actividades como ir a los centros educativos y laborales, de compras, de visita o de paseo.

La demanda del transporte está localizada en el espacio, es dinámica y para poder satisfacerla necesita, como se comentó anteriormente, de infraestructura y de vehículos que funcionen de acuerdo a reglas de



operación;<sup>5</sup> la infraestructura requiere de una inversión económica considerable, así como de tiempo. Esto podrá verse claramente en el siguiente capítulo donde se hace un recorrido por la historia del Sistema de Transporte Colectivo metro, cuya construcción ha significado un avance importante en la dotación de servicios urbanos, ya que se trata del mayor esfuerzo público en México en cuanto a transporte se refiere, y después de casi 35 años ha alcanzado, parcialmente, los planes previstos.

En el mismo tenor, se encuentra el trabajo realizado por Alberto Moreno Bonnet, quien ha seleccionado para su investigación la Teoría de Sistemas; la ciudad es concebida desde esta perspectiva como un sistema<sup>6</sup> que integra a otros subsistemas como son los servicios primarios, de eliminación de residuos, de superación y mejoramiento, de respaldo y reglamentación, así como de transporte y comunicación.

Si se analiza el problema del transporte desde esta perspectiva se estará en relación constante con los subsistemas antes mencionados que forman parte del gran sistema urbano, aspecto que deberá ser tomado en cuenta en la planeación. Así, los modelos que estudien el problema del transporte, deberán:

- a) Describir su operación actual (diagnóstico); b) estimar su comportamiento probable (pronóstico); c) construir escenarios para muy diversas condiciones, compararlos y evaluarlos; y d) recomendar acciones inmediatas a corto y largo plazo.<sup>7</sup>

Existen algunos trabajos que, aunque ajenos a la realidad mexicana, se han ocupado de estudiar aspectos trascendentales de lo que se ha llamado *geografía del transporte*. Este es el caso de Joana Seguí y Joana Petrus, quienes consideran que el problema del transporte se ha estudiado en los círculos académicos de múltiples países desde una perspectiva localista que ha descuidado elementos teóricos y metodológicos.<sup>8</sup> Destacan la existencia de tres enfoques principales en la geografía del transporte: cuantitativos, sociales y de dimensión temporal.

Los enfoques *cuantitativos* que analizaron estas autoras, son aquellos que se han dedicado al estudio de las grandes urbes y de sus áreas de influencia, donde la prioridad es detectar la localización de los centros emisores y receptores de los flujos de transporte:

Los enfoques cuantitativos tienen ya una larga tradición en geografía y entroncan la geografía del transporte con los estudios de región económica. En ellos, los análisis de la interacción espacial constituyen una temática muy destacada, así como los estudios dedicados a la descripción de los rasgos estructurales de las redes.<sup>9</sup>

Según Seguí y Petrus, este tipo de enfoque surge durante la década de los sesenta y su principal exponente es Edward L. Ullman<sup>10</sup> con su modelo de oportunidades. Entre otras temáticas, el enfoque cuantitativo se ha centrado en la red de transporte, sus conexiones y transformaciones, los flujos en las redes, su significado y la influencia de éstas en el desarrollo económico.<sup>11</sup>

Los enfoques *sociales*, por su parte, analizan el comportamiento humano, aunque sin dejar de lado la posibilidad de usar técnicas cuantitativas en su análisis:

Los enfoques sociales no excluyen la utilización de técnicas cuantitativas, ya que éstas son utilizadas, por ejemplo, en el seno de los trabajos behavioristas, en los estudios de distancias cognitivas. Sin embargo, los enfoques sociales se caracterizan, en general, por ser estudios a microescala, por lo que predominan en ellos los trabajos de geografía urbana, y por centrarse en los comportamientos individuales o en grupos socialmente diferenciados de los individuos, bajo el prisma común de la concepción del hombre sentimiento.<sup>12</sup>

De este modo, se entiende que en el estudio del transporte, desde una dimensión microsocia, puede ser de mayor utilidad el incluir aspectos subjetivos que en los estudios a mayor escala,<sup>13</sup> ya sea que se trate de comportamientos individuales o grupales. En este tipo de enfoque se considera la relación entre diferentes grupos de individuos y el transporte que utilizan. Así, conocemos los distintos niveles de interacción social que pueden darse en un espacio. Se considera que el espacio puede crear desigualdad social entre quienes tienen o no acceso a algún tipo de transporte en específico. La distribución desigual de los recursos provocará la irrupción de grupos marginados que están excluidos de la movilidad.<sup>14</sup>

Estas mismas autoras, consideran que los estudios de percepción, por lo general, se realizan a microescala y que los mapas mentales que se utilizan, tanto en los estudios de psicología social como en los de geografía humana —que no han sido trabajados de forma generalizada—

pueden mostrar las representaciones mentales que los individuos tienen de la movilización y la organización mental de los viajes:

El comportamiento de los individuos en el espacio transcurre en concordancia con sus mapas mentales y éstos reflejan la influencia de numerosos factores específicos vinculados entre sí, como la utilidad del lugar, el estilo de vida, el sistema de valores o la situación geográfica. Todos estos factores repercuten en la estructura del viaje, la elección del medio de transporte y de la ruta.<sup>15</sup>

El tercer enfoque que las autoras han considerado que destaca en los estudios sobre la geografía del transporte es la *dimensión temporal*, es decir, se trata de la perspectiva que está orientada por la relación que existe entre el espacio y el tiempo. La llamada *time-geography* surge en Suecia en la década de los sesenta, por sus planteamientos causó mayor impacto en los Estados Unidos de Norteamérica cuando autores como Pred, Carlstein, Parkes y Anderson, partieron del concepto de innovación —tecnológica— para poder desarrollar modelos sobre el espacio.<sup>16</sup>

Este tipo de estudios pretende ser un control de los movimientos de cada habitante de una ciudad mediante encuestas de origen-destino, que son útiles para poder distinguir el tiempo que los individuos tardan en trasladarse de un lugar a otro, la frecuencia de sus desplazamientos y, sobre todo, las actividades que realizan y el lugar en el que éstas se llevan al cabo.<sup>17</sup> Los estudios que rescatan la dimensión temporal aportan, a su vez, información específica en la que se hace la distinción entre diferentes grupos, ya sean por su edad, género, procedencia o nivel socioeconómico, entre otros.

### ***El problema del transporte***

El medio o sistema de transporte cuyos componentes y características se han decidido analizar en este libro es el metro, que tiene como principal característica el ser un medio de transporte utilizado en contextos netamente urbanos. Los metros —subterráneos y de superficie— tienden a ser construidos en ciudades que, por lo general, tienen más de un millón de habitantes y, en casos excepcionales, en urbes de menos de 500 mil. La existencia del metro no se puede estudiar de ma-

nera aislada puesto que se trata de un fenómeno netamente urbano; por ello, este trabajo se avoca a revisar los estudios sobre el transporte urbano en general.

A grandes rasgos, lo que se ha identificado como “problema del transporte” se refiere a los errores, carencias o situaciones que no han sido previstas, así como en las técnicas de planeación:

...la congestión, la contaminación, los accidentes y el déficit financiero de las empresas municipales de transporte público, siguen siendo hoy problemas tan o más importantes como antes.<sup>18</sup>

Desde los primeros años de la década de los setenta ya se mencionaba la existencia de un problema en el transporte, que surge como producto de los avances tecnológicos y que consiste en haber creado un círculo vicioso: se requieren vías y vehículos para trasladarse de un lado a otro; una vez que se cuenta con medios de transporte y éstos aumentan, se crea una aglomeración y un entorpecimiento en la movilidad:

El hombre de hoy, que ha resuelto el problema de los desplazamientos a través de grandes distancias creando ingenios que desarrollan velocidades verdaderamente increíbles, se encuentra prisionero en sus desplazamientos cotidianos. Las velocidades de desplazamiento en el interior de las ciudades disminuyen ostensiblemente. El hombre, que ha conseguido dominar las microdistancias, se ve, a su vez, dominado por las microdistancias.<sup>19</sup>

Pero ¿cuáles podrían ser las posibles vías para resolver este conflicto? Conforme ha pasado el tiempo, en los diferentes países de América Latina, se ha llegado a la conclusión de que la solución al problema del transporte no puede ser meramente tecnológica, sino que es preciso hacer uso de políticas públicas eficientes sin dejar de lado el aspecto económico, puesto que se requiere adquirir nueva infraestructura y dar mantenimiento a la que está en funcionamiento.

Jorge Valero planteó desde hace más de 30 años, algunos aspectos ineludibles para la resolución del problema del transporte:

- La necesidad de transformar la estructura urbana y la estructura de los transportes, ya que existe una tendencia a centralizar los lugares de empleo y descentralizar las zonas de residencia;<sup>20</sup> además, ha

aumentado el parque vehicular debido a la transferencia de viajes de transporte público a privado.

- La problemática que enfrentan las empresas de transporte público debido a que en las ciudades del primer mundo este tipo de transporte ha sufrido una disminución en el número de viajeros, lo que significa un decremento considerable en su demanda y recursos.<sup>21</sup> Según Valero, esto ocasiona que los vehículos y las instalaciones sean insuficientes en cuanto a seguridad, velocidad comercial, comodidad, rentabilidad y productividad.
- La planificación urbana, que se da a largo plazo, debe de tomar en cuenta la situación de la periferia en cuanto a su relación con el centro; ésta debe hacerse a la par que la del transporte. Esta planeación debe comprender la influencia sobre la demanda para que sea reducida y que el medio urbano se adapte a las necesidades de la superficie viaria.
- La coordinación de los transportes requiere de la elaboración de un plan que cubra todos los medios de transporte y toda la ciudad, pensándolo para un periodo de más de 25 años.<sup>22</sup>

Algunos autores opinan que, a pesar de que las grandes ciudades del mundo desarrollan problemáticas semejantes en cuanto al transporte, existen diferencias considerables entre los países en desarrollo y los desarrollados; problemas como la congestión y la contaminación no son exclusivos de las ciudades de los países llamados del primer mundo. Para urbes como México, Bogotá, Lima, Calcuta, Nueva Delhi, Buenos Aires y Montevideo, por nombrar solo algunas, es una situación cotidiana.

Hasta hace algunos años, la diferencia entre países desarrollados y países en vías de desarrollo, en cuanto a la problemática del transporte, estribaba en que éstos últimos carecían de infraestructura, es decir, no contaban con suficiente vías para la circulación, medios de transporte y conexiones entre las diferentes ciudades y su periferia. Conforme ha pasado el tiempo y estos países se han ido industrializando:

...sus problemas de transporte ya no son solamente la falta de caminos para conectar áreas rurales distantes con mercados, sino que también padecen los

problemas típicos del mundo industrializado. Desgraciadamente, los países en desarrollo tienen características distintivas que demandan un tratamiento específico: bajos ingresos, rápida urbanización y cambio, fuerte demanda por servicios de transporte público y escasez de recursos, incluyendo inversión y divisas, datos de buena calidad y personal calificado.<sup>23</sup>

El problema del transporte en los países desarrollados puede ser resuelto gracias al uso de nuevas tecnologías, así como por los avances en los sistemas automatizados que permiten eficientar el servicio; sin embargo, se deben atender más los asuntos de planeación y organización. En cambio, los países en desarrollo requieren de políticas públicas eficientes, de un sistema de planeación realista que considere el presupuesto que puede ser canalizado para que el transporte cubra las necesidades de la población y, por último, lograr abatir la corrupción y no permitir que los intereses políticos de algunos individuos o grupos prevalezcan sobre los de las mayorías.

### *El problema del transporte en la ciudad de México*

El presente apartado se divide en dos partes: la primera, comprende un viaje a través del tiempo, mediante una reseña concisa de los medios de transporte utilizados en la ciudad de México, desde sus primeros momentos hasta llegar a la construcción del Sistema de Transporte Colectivo metro, con la finalidad de dar cuenta de que su existencia no tiene precedentes y de que su proyección obedeció a las demandas específicas de una ciudad en expansión; la segunda, comprende el análisis de algunos de los trabajos que se han realizado acerca del transporte en la ZMCM, se ha considerado oportuna su inclusión puesto que el metro, como se ha recalcado, es un medio de transporte exclusivamente urbano.

### *Un recorrido a través del tiempo: el transporte en México*

Para desarrollar este apartado fue necesario apelar brevemente al papel del transporte en el México antiguo sin el afán de incurrir en lo

que, para Enrique Krauze, es el mayor peligro en el que puede caer un investigador, aquello que en un tono sarcástico ha llamado “origenitis”, es decir: “...la manía de remontarse a Tláloc para explicar el origen de la angina de pecho de Juárez”.<sup>24</sup>

En el antiguo México-Tenochtitlan, origen de nuestra actual ciudad de México, como en el resto de Mesoamérica, nunca se utilizó la rueda como instrumento motor, ni tampoco se hizo uso de las bestias de carga, pero existieron hombres capaces de levantar con su cuerpo objetos y grandes cantidades de productos pesados, se trata de los cargadores conocidos como *tlameme*, *tameme* o *tlamama*. Eran individuos de diferente origen étnico que procedían del tributo de los pueblos conquistados por los mexicas. Se considera que la actividad de los *tlameme* fue netamente urbana, ya que se les ubica principalmente en los mercados cargando la mercancía de los comerciantes o *pochtecas*.

Sin embargo, no hay que olvidar que México-Tenochtitlan fue fundado sobre un islote entre las aguas del lago de Texcoco y que, por lo tanto, requería de canales para comunicarse con el resto del Valle de México mediante canoas, principal medio de transporte de la época.

En el año de 1521, la ciudad de México-Tenochtitlan cayó bajo el dominio de los españoles quienes reconstruyeron la ciudad, convirtiéndola en la capital de la Nueva España. Alfonso García Bravo, uno de los conquistadores de Hernán Cortés, se encargó de realizar la traza de la nueva ciudad que comprendería la superposición del damero romano a la retícula prehispánica.<sup>25</sup> Por las calles circulaban carros y carretas tiradas por caballos, mulas y bueyes, a pesar de ello el papel que jugaban los *tlamemes* seguía siendo muy importante en cuanto a la transportación de mercancías; esto significó un cambio en la fisonomía de la ciudad ya que las calles se acondicionaron para la circulación de las carretas y de los carros:<sup>26</sup>

Carretas y carros eran vehículos de dos ruedas y llantas de hierro; tenían por lo común cubiertas de burda tela para proteger el cargamento. Los carros, bastante más grandes que las primeras, eran tirados por mulas. En los más pesados se llegaban a emplear hasta 16 de estos animales. Las carretas, en cambio, eran arrastradas por un par de bueyes. De algunos documentos de fines del siglo XVI y principios del siguiente, se pueden obtener indicios acerca del equipo necesario para construir y mantener los carros.<sup>27</sup>

De esta manera es como se mantiene el uso de estos medios de transporte hasta muy entrado el siglo XVIII, cuando el gobierno reguló las operaciones de los carros de alquiler que aún seguían siendo tirados por animales de carga. En ese entonces, la atención del gobierno se dirigía en su totalidad a los traslados foráneos y, principalmente, al transporte de carga de mercancías.

A principios del siglo XIX, el transporte predominante en la ciudad de México fue el ómnibus que representó el primer intento de colectivizar el transporte urbano. Su propósito fue enlazar a la ciudad de México con aquellas poblaciones que, desde la época prehispánica, habían representado la periferia: Coyoacán, Tacubaya, La Villa de Guadalupe y otras más; aún se utilizaban varios caballos como fuerza de tracción.

En el año de 1856, durante el gobierno del presidente Ignacio Comonfort (1812-1863) se construyeron las vías sobre las cuales circularían los tranvías, desde la calle de Bucareli hasta Tacubaya y, un año después, se inauguró el tramo México-La Villa de Guadalupe, donde se empezó a usar un tipo de energía suministrada por el vapor de agua. Un primer ordenamiento regulatorio de este medio de transporte se publicó el 2 de julio de 1858:

Entre otras disposiciones, se establecen los límites de capacidad de los carros en función del número de bestias de tiro —los carros tirados por dos bestias podían llevar 20 pasajeros sentados y 20 de pie, y aquellos tirados por cuatro o más bestias, 60 sentados y 60 de pie— una velocidad máxima de 10 kilómetros por hora, y la obligación para los conductores de hacer sonar una bocina en las bocacalles.<sup>28</sup>

A finales del siglo XIX y principios del XX, el impacto de la tecnología vehicular llegó a nuestro país en un marco determinado por la ideología del positivismo basado en el precepto del *orden y progreso*:<sup>29</sup> el transporte en la ciudad de México se transformó con el uso de nuevos tipos de energía y la introducción del automóvil.

En el año de 1896, México vivió una transformación importante dentro de la historia del transporte: la introducción de la energía eléctrica como fuerza motriz. Dos años más tarde, en 1898, se inauguraron los primeros tranvías eléctricos.<sup>30</sup>



Los tranvías eléctricos empezaron a funcionar en 1898 y para 1905 estaban en servicio aproximadamente 112 kilómetros de vías electrificadas, cifra que para 1909 se elevó a 264 kilómetros, con lo cual las principales ciudades de la República modernizaron los transportes urbanos.<sup>31</sup>

Un segundo cambio, no menos importante, fue la introducción del automóvil en México; en el año de 1898 se registró la entrada del primer auto al territorio nacional, lo compró el señor Andrés Sierra González, en el Paso, Texas.<sup>32</sup> Es un hecho que la élite porfirista, que anteriormente se transportaba en carruajes jalados por caballos, sería la primera en adquirir un automóvil. La clase pudiente se apropió rápidamente del símbolo del poder que representó el automóvil, mientras que el transporte colectivo se convirtió en la única opción para el resto de la población, es decir, la mayoría. Las calles de la ciudad de México tuvieron que ser pavimentadas para que los nuevos automóviles pudieran circular sobre ellas. De la misma forma, fue necesario elaborar un ordenamiento legal para conservar la armonía en el tránsito, ya que muchos conductores encontraron en los coches un medio de subsistencia al utilizarlos como transporte de alquiler:

El 25 de agosto de 1903 se publicó el Reglamento de Circulación de Automóviles, y el 28 de agosto de 1905 el Reglamento de Coches de Alquiler para la Ciudad de México. El primero establecía 40 kilómetros por hora como velocidad máxima en calzadas y caminos poco transitados y 10 kilómetros por hora en las calles de intenso tránsito.<sup>33</sup>

Estos dos nuevos medios de transporte fueron la oferta mayoritaria de transporte en la ciudad de México a principios del siglo xx. Sin embargo, en el año de 1916, ocurrió un hecho que dispararía el aumento en la adquisición de los automóviles de alquiler y otras ofertas de transporte urbano:

En 1916 el servicio de transporte de pasajeros en el DF estaba a cargo de los tranvías [...] al estallar el 31 de julio la huelga promovida por la Federación de Sindicatos del DF, este sistema se vio paralizado [...] cuando los trenes eléctricos reanudaron actividades, la nueva industria del autotransporte ya había nacido.<sup>34</sup>

En el año de 1917, en pleno periodo constitucionalista, derrocado el porfiriato y con la culminación del proceso revolucionario, el gobierno de la ciudad de México inauguró la línea de autobuses Santa María Mixcalco y Anexas. Un año más tarde, la ruta se amplió hacia Peralvillo, Cozumel y Guerrero —San Lázaro, Gustavo A. Madero y Martínez de la Torre—; estos camiones realmente eran automóviles transformados. En el año de 1920 las líneas de autobuses llegaron hasta Tlalpan e Ixtapaluca. Tres años más tarde, gracias a la Compañía Mexicana de Automóviles S. A. fue posible la introducción de dos omnibuses de 20 pasajeros que tuvieron como terminales el teatro Nacional y la hacienda de Los Morales —en la zona que actualmente se conoce como Lomas de Chapultepec—.

El inicio de la década de los cuarenta significó grandes transformaciones para la humanidad que vivía en medio de la Segunda Guerra Mundial y México no fue la excepción. Durante el sexenio del entonces presidente Manuel Ávila Camacho (1940-1946) el despegue económico de México fue posible gracias al *modelo de sustitución de importaciones* que consistió en producir los bienes de consumo que anteriormente se importaban, principalmente de los Estados Unidos de Norteamérica que había orientado toda su producción hacia la industria bélica.

La incipiente industria mexicana se asentó en el norte de la ciudad de México —Vallejo— y en algunos municipios del Estado de México —Tlalnepantla, Ecatepec y Naucalpan— lo que significó la demanda de servicios básicos, entre los que se encontraba el transporte, por parte de la naciente clase trabajadora que estaba compuesta principalmente por migrantes. Para el año de 1945, la ciudad de México contaba con transporte de primera y segunda clase, su población se había duplicado y estos medios eran insuficientes para trasladar a la fuerza de trabajo, por lo que se optó por modernizar el sistema tranviario e introducir nuevos modelos de trenes:

Un primer esfuerzo para poner a tono el nivel de los transportes de tracción eléctrica fue la adquisición de un nuevo tipo de tranvía denominado PCC, construido en los Estados Unidos. Este vehículo ofrecía un diseño moderno y aerodinámico, adaptado para el servicio urbano de transporte eléctrico para pasajeros. Contaba con un sistema de puertas automáticas, podía llevar hasta cien personas, y era notablemente más cómodo y silencioso que los tranvías conven-

cionales. El tranvía PCC dio servicio en la ciudad hasta la década de los ochenta y fue el antecedente inmediato del moderno tren ligero.<sup>35</sup>

El siguiente paso fue la introducción del trolebús en 1951, guiado también por energía eléctrica, cuya primera línea corrió de Tacuba a la Calzada de Tlalpan. Tal había sido el éxito de los trolebuses, que 14 años más tarde el sistema contaba ya con cerca de 170 unidades. Sin embargo, pasó más de una década para que el metro, el proyecto más grande en cuanto a transportes masivos eléctricos, hiciera su aparición<sup>36</sup> en la ciudad de México.

### ***El problema del transporte en la Zona Metropolitana de la Ciudad de México (ZMCM)***

Como se ha mencionado ya en este trabajo, los sistemas de transporte eléctrico como el metro son característicos de las zonas urbanas, motivo por el cual se ha decidido dedicar un apartado al marco geográfico en el que está adscrito el Sistema de Transporte Colectivo metro, esto es, a la ZMCM y a la forma en que se ha definido su problemática de transporte.

Como se señala en la introducción, el punto de partida para poder hablar de la ZMCM es la definición que Luis Unikel hace de la misma:

Es la extensión territorial que incluye la unidad político-administrativa que contiene a la ciudad central, y a las unidades político-administrativas contiguas a ésta que tienen características urbanas, tales como sitios de trabajo o lugares de residencia de trabajadores dedicados a actividades no agrícolas y que mantienen una interrelación socioeconómica directa, constante e intensa con la ciudad central, y viceversa.<sup>37</sup>

Sin el afán de recuperar la periodización completa que Luis Unikel y otros autores han hecho del proceso de crecimiento de la ciudad de México durante el siglo XX, aquí se pondrá énfasis en la importancia del periodo que va de 1950 a 1980, puesto que fue la época en que se vivió el crecimiento urbano a gran escala, en medio del cual se sentaron las bases de nuestro Sistema de Transporte Colectivo metro. El proceso que se vive en la ciudad de México durante el periodo aludi-

do consiste en la extensión de la ciudad de México que, para ese momento, había absorbido a diversos municipios del Estado de México. El crecimiento social de la ZMCM desde la década de los cuarenta se debió a la migración masiva de grupos de campesinos que buscaban insertarse a la economía industrial:

El ritmo de crecimiento de la ciudad fue asombroso, con tasas cercanas a 5% anual entre 1950 y 1970. En estos años la expansión se dio en todas direcciones, alrededor de la ciudad central. Se integraron a la ciudad unidades político-administrativas colindantes que incluyeron el área más próxima al estado de México. Estas unidades fueron los municipios de Tlalnepantla y Naucalpan que nacieron como zonas industriales y, posteriormente, Ecatepec y Huixquilucan, como zonas residenciales para aglutinar población de diversos estratos económicos.<sup>38</sup>

Este crecimiento provocó que la ZMCM, que para principios de la década de los noventa contaba con más de 15 millones de habitantes, requiriera de la satisfacción de demandas en cuanto a vivienda, drenaje, abasto y transporte, entre otras. Una solución para ésta última había sido la construcción del Sistema de Transporte Colectivo metro a finales de la década de los sesenta y el otorgamiento de permisos de circulación —casi en forma ilimitada— al transporte concesionado, a partir de la década de los ochenta. Sin embargo, en la ZMCM, a principios del siglo XXI, el transporte sigue siendo uno de los problemas fundamentales que ni gobiernos, ni ciudadanos, ni transportistas han logrado solucionar.

La mayoría de los autores consultados para realizar este trabajo estarán de acuerdo en que el problema del transporte en la ZMCM no obedece únicamente al crecimiento acelerado de la población —cuyas tasas no han aumentado considerablemente en los últimos años— sino también a diversos intereses políticos. Según María de los Ángeles Muñoz este problema está, desde sus inicios, determinado por las políticas públicas y la toma de decisiones:

En el contexto urbano, el problema del transporte tiene raíces políticas que se ven sujetas a serios rompimientos de continuidad y, en el caso particular de la Zona Metropolitana del Valle de México, se tiene la desventaja de contar con diferentes marcos legales, operacionales y administrativos. Por lo que ante la importancia que representa el proceso de urbanización, nos enfrentamos a un

panorama en el que la planeación de los sistemas de transporte juega un papel prioritario, mediante el cual se tendrá que establecer la normatividad necesaria para mantener un adecuado equilibrio ambiental, con un sistema de transporte integrado a nivel metropolitano, tomando decisiones con base en criterios técnicos, económicos, ecológicos y sociales, más que políticos.<sup>39</sup>

Bernardo Navarro Benítez, uno de los investigadores con más experiencia en esta clase de estudios en la ZMCM, considera que en el trasfondo del problema del transporte se encuentran cuestiones de índole político, puesto que se han tomado en cuenta criterios de rentabilidad clientelar entre autoridades, líderes, propietarios y conductores de unidades, y no la opinión de los pasajeros que son los clientes principales, situación que más que solucionar el problema, lo complica:

Las intervenciones estatales en el transporte tienden a incidir en sus principales contradicciones, viabilizando su carácter de condición general de la producción y reproducción. La canalización o resolución momentánea de las contradicciones genera un equilibrio inestable en la actividad que no hace sino posponerlas y las eleva a un nivel superior exigiendo nuevas intervenciones gubernamentales.<sup>40</sup>

Para Navarro, el problema de transporte consiste en que en las últimas décadas se ha dado un crecimiento importante en el llamado transporte de “baja capacidad”, es decir, automóviles particulares y taxis que trajeron consigo múltiples consecuencias como la congestión urbana y del sistema de comunicaciones; de forma indirecta, favoreció también la expansión de las periferias y, por supuesto, la polución del aire.<sup>41</sup>

Así, las soluciones planteadas por los diferentes gobiernos, en lugar de eliminar el problema del transporte en México y en el resto de América Latina, lo han profundizado. Este es el caso de los colectivos, actualmente conocidos como microbuses; los llamados “micros” son un tipo de transporte concesionado que surge, según lo comenta Navarro, como una solución transitoria que se hace permanente al convertirse en fuente de empleo para un importante sector de la población.<sup>42</sup>

A la larga, estos “micros” se han transformado en uno de los problemas más graves en cuanto a transporte urbano en la ciudad de México se refiere: constantes abusos en los cobros, inseguridad —asaltos

y violaciones en diversas rutas de la ciudad— choques, atropellados, heridos y decesos causados por la imprudencia de los conductores, es la nota roja de cada día en los medios informativos. Esto, aunado a la negligencia de las autoridades y cuerpos de seguridad, lo podemos observar tanto en el Distrito Federal como en los municipios conurbados del Estado de México.

Desde otra perspectiva, Miguel Ángel Cerbón, considera que la raíz del problema del transporte en las zonas urbanas, incluyendo a la ZMCM, está en la planeación, puesto que a partir de finales de la década de los cincuenta la demanda del transporte no se puede medir únicamente mediante proyecciones sobre las tasas de crecimiento de la población, sino que se le debe relacionar con el uso del suelo y la elección modal. Dicho problema se ha acentuado más al concentrarse la planeación en el tipo de transporte privado y descuidar el transporte público, que es el que utilizan la mayor parte de los individuos en esta ciudad.

Tanto la planeación a largo plazo, como la que se hacía a corto plazo, según Cerbón, resultaron ineficientes al no adaptarse a la situación de las ciudades, e incompatibles con la realidad política de los países en desarrollo:

Algunos planes contenían propuestas que no eran congruentes con el proceso político del país o, simplemente, lo ignoraban. [Por] falta de un presupuesto realista, las autoridades en planeación no tenían el enfoque de que los proyectos fueran financieramente factibles o que impulsaran los proyectos sin hacer caso del presupuesto, de ahí que muchos planes han sido archivados por falta de presupuestos [...] Carencia de un grupo de *staff* calificado (supervisión y consultoría), el personal local no contaba con experiencia en el seguimiento del estudio que se estaba llevando a cabo.<sup>43</sup>

La opinión de Cerbón, aunque abarca de manera general la problemática del transporte y las principales fallas que se han presentado en la elaboración de planes en los países en vías de desarrollo, no se centra en el caso específico de la ZMCM, pero es importante retomarlo en la medida en que plantea una solución que consiste en elaborar una planeación adecuada y acorde a la ciudad, a las necesidades reales de su población y al presupuesto con el que se cuente, a lo que se sumarían otras posibilidades de espacio e infraestructura.

Desde una perspectiva geográfica, Luis Chías aborda el problema del transporte criticando la perspectiva reduccionista y local desde la que se ha estudiado, propone analizarlo bajo una perspectiva geográfico-nacional cuyo alcance no se limite únicamente a las grandes ciudades, sino que se aborde también la situación de las ciudades medias en las que la problemática se ha acentuado por el aumento vertiginoso del uso del automóvil:

Así, aunque la mayor parte de los estudios del transporte se dedican al caso de la ciudad de México, ésta no es la única que presenta graves conflictos viales. Los problemas inherentes al transporte urbano e interurbano se están desarrollando a tal velocidad, en la mayoría de las localidades que integran nuestro sistema de ciudades, que su estudio ya no se debe abordar únicamente como si fuera un problema particular o exclusivo de cada ciudad.<sup>44</sup>

Otros autores consideran que el problema del transporte en la ZMCM reside en que la oferta de transporte público metropolitano no es eficiente y que en la medida en que éste mejore, será posible disminuir el uso indiscriminado del automóvil particular y sus efectos negativos. Enrique Riva Palacio, quien fuera Secretario de Comunicaciones y Transportes del Estado de México, durante la década de los noventa, comparte esta postura; reconoce que el transporte está en función del suelo y que la inadecuada zonificación y la ausencia de planeación provocan esta situación que, sin embargo, en el caso de la ciudad de México se ha convertido en una especie de “círculo vicioso” al incluir el factor del crecimiento de población:

Si tomamos en cuenta que la extensión de la mancha urbana crece estimulada por la disposición de medios de comunicación más rápidos, que permiten a la población ubicarse en zonas cada vez más distantes de los lugares de trabajo, resulta que el mismo crecimiento de la población influye en el deterioro de las condiciones de operación del transporte, los desplazamientos se han vuelto más lentos, inseguros y promotores de alta inficción. Sin lugar a dudas, el transporte es uno de nuestros principales retos, pues influye decisivamente en, prácticamente, todos los ámbitos del desarrollo de la ciudad.<sup>45</sup>

No obstante, esta situación puede modificarse al mejorar el transporte público, tomando en cuenta no únicamente factores de infraestructura sino también adecuaciones jurídicas y el establecimiento de con-

venios entre el gobierno del Distrito Federal, el gobierno del Estado de México e incluso el gobierno federal<sup>46</sup> —asunto nada fácil en la actualidad por la adscripción política de cada uno de sus representantes— pero, sobre todo, hay que contemplar la opinión y las necesidades del usuario.

Gonzalo Negroe Pérez apoya esta última noción acerca de las fallas existentes en el sistema del transporte metropolitano en la ciudad de México. Se trata de un transporte que aunque ha posibilitado la realización de actividades de toda índole, por su ineficiencia ha provocado costos sociales muy altos. En cuanto a la planeación, punto central en el análisis de diversos autores, no se ha logrado una visión integral en la que el transporte interactúe con otras partes del sistema:

El sistema de transporte, el urbano en particular, es producto de deficiencias en el crecimiento y desarrollo de usos de suelo, sus conflictos son efectos, no causa, y así habrá que considerarlo.<sup>47</sup>

Por su parte, José María Riobóo argumenta que el problema principal del sistema de transporte en la ciudad de México radica en su insuficiencia y ha causado graves complicaciones para los usuarios, como la pérdida de tiempo en los traslados, altos índices de contaminación y gastos innecesarios de combustible. Como solución plantea la ampliación de la red del Sistema de Transporte Colectivo metro, tomando en cuenta: la tecnología constructiva que busque costos menores y ejecuciones rápidas; la tecnología del equipo rodante que consiste en utilizar nuevas tecnologías y mantener o cambiar el equipo existente; y buscar opciones operativas que incluyan paralelamente el servicio ofrecido por el STC metro,<sup>48</sup> diversas elecciones de transporte colectivo privado, así como alternativas financieras que contemplen la participación de la iniciativa privada en el transporte.<sup>49</sup>

Bernardo Navarro y Ovidio González han reunido su experiencia en el estudio del transporte en su libro *Metro, metrópoli, México*, cuya pregunta central es: ¿Cómo ha afectado el metro de la ciudad de México a su estructura urbana y a los demás medios de transporte? Para estos autores, el metro es la columna vertebral del transporte en la ciudad de México, puesto que cumple con la función de movilizar



grandes volúmenes de pasajeros, abarca zonas importantes y zonas de alta densidad demográfica y ahorra tiempo en los recorridos. Para ellos:

El transporte en el Distrito Federal puede ser entendido entonces como la articulación entre un medio masivo, el metro [...] y dos medios colectivos que lo complementan: los autobuses urbanos de propiedad pública y los taxis colectivos de propiedad privada.<sup>50</sup>

Sonia List Mendoza, en su tesis de maestría en urbanismo *Impactos del metro en los usos del suelo y la vialidad en la estación Zapata de la línea 3 del metro*, considera que el problema del transporte urbano se resuelve entre varios medios de transporte, entre los cuales, el metro juega un papel preponderante. Su planteamiento principal es que cada estación es un fenómeno urbano, por lo que su tesis se centra en la estación Zapata.

Por todo lo antes mencionado, podemos afirmar que existe una diferenciación entre lo que se ha considerado el problema del transporte en las grandes urbes de los países desarrollados y en las de los países en vías de desarrollo. Si bien, en ambos casos el aumento del automóvil privado ha provocado la saturación de las vías y el incremento en los índices de contaminantes, en el caso de los países desarrollados, por lo general, las políticas públicas han abatido esta problemática al hacer más eficiente el transporte público y desalentar así el uso del auto, además de que destinan anualmente gran parte de sus ingresos a rebajar la polución del aire. En cambio, los países en vías de desarrollo no cuentan con infraestructura suficiente para ofrecer un transporte público de calidad, ni con políticas públicas eficientes.

En el caso de la ZMCM el problema del transporte en los primeros años del siglo XXI ha llegado a límites alarmantes, situación que no solamente se comparte con las ciudades más grandes —Guadalajara y Monterrey— sino que puede notarse de manera tangible en todas las ciudades medias. Los teóricos que han abordado el problema del transporte lo atribuyen a diferentes causas, muchas veces convergentes, entre las que destacan: a) los distintos intereses políticos que hacen caso omiso de las necesidades de la población; b) la planeación ineficiente en materia de transporte; c) la ineficiencia en los medios

de transporte administrados y concesionados por el Estado; y d) el aumento en el uso de los automóviles particulares.

No cabe duda que el metro surge en la ZMCM como una solución viable al problema del transporte por su capacidad masiva, su velocidad y la seguridad que ofrece, por lo que los encargados de la planeación urbana deberán poner atención especial en las propuestas para su ampliación, funcionamiento y mantenimiento.

## NOTAS

- <sup>1</sup> Real Academia Española, *Diccionario de la lengua española*, p. 2213.
- <sup>2</sup> Secretaría de Transporte y Vialidad, *Glosario de términos operativos (vialidad y transporte) auto transportes urbanos de pasajeros*, p. 11.
- <sup>3</sup> Cfr. Hoyle y Knowles, *Modern Transport Geography*, p. 3.
- <sup>4</sup> Cfr. Ortúzar, *Modelos de demanda de transporte*, p. 15.
- <sup>5</sup> Cfr. *Ibíd.*, p. 12.
- <sup>6</sup> El autor define como sistema aquel "...conjunto de partes coordinadas con objeto de lograr un conjunto de metas. Este sistema se ubica en un medio sobre el que influye y es influido, su ámbito" (Moreno, "Enfoque sistémico de la planeación del transporte metropolitano", p. 39).
- <sup>7</sup> *Ibíd.*, p. 44.
- <sup>8</sup> Los alcances del presente trabajo se han limitado a analizar un caso específico y local que, sin embargo, tiene conexión con fenómenos que ocurren en otras partes del mundo. Cabe aclarar que no es el afán de esta investigación aportar nuevos elementos teóricos al estudio del problema del transporte, sino aplicar técnicas de tipo cuantitativo para dar cuenta de la percepción que un grupo determinado de sujetos tiene de su relación con un espacio determinado.
- <sup>9</sup> Seguí y Petrus, *Geografía de redes y sistemas de transporte*, p. 12.
- <sup>10</sup> Edward L. Ullman (1912-1976) jugó un papel muy importante en la geografía norteamericana después de la Segunda Guerra Mundial. Propuso un modelo de núcleos múltiple que consiste en que el desarrollo de una ciudad no depende únicamente del CBD, sino que se mantiene en igual intensidad alrededor del centro.
- <sup>11</sup> Cfr. *Ibíd.*, p. 16.
- <sup>12</sup> *Ibíd.*, p. 12.
- <sup>13</sup> Uno de los propósitos principales de este trabajo es utilizar un enfoque de tipo social y, justamente, poder retomar los aspectos subjetivos de algunos personajes que utilizan el metro con fines que van más allá del traslado y de los usuarios del metro.
- <sup>14</sup> La utilidad de este tipo de estudios radica en los datos que aporta sobre factores culturales y simbólicos que las estadísticas no describen.

- <sup>15</sup> *Ibíd.*, p. 22.
- <sup>16</sup> *Cfr. Ibíd.*, p. 22.
- <sup>17</sup> Las encuestas origen-destino se han realizado desde hace algún tiempo en México y han aportado información específica sobre los movimientos que los individuos realizan y las razones que los motivan para movilizarse.
- <sup>18</sup> Ortúzar, *op. cit.*, p. 11.
- <sup>19</sup> Valero, *Transportes urbanos*, p. 197.
- <sup>20</sup> Este es el caso del centro histórico de la ciudad de México que mostró un decrecimiento, en cuanto a habitantes, desde la década de los cincuenta y que cobró mayor fuerza durante la década siguiente debido al proceso de expansión urbana hacia la periferia y, específicamente, por el cambio de uso de suelo de tipo habitacional a comercial y de servicios. Actualmente, uno de los proyectos propuestos por el gobierno del Distrito Federal consiste en su repoblación, aunque el número de visitantes se incrementa día con día.
- <sup>21</sup> A pesar del aumento que en esta última década ha tenido el parque vehicular, la situación descrita por el autor no corresponde al caso concreto de la ciudad de México.
- <sup>22</sup> *Cfr. op. cit.*, p. 198.
- <sup>23</sup> *Ibíd.*, p. 11.
- <sup>24</sup> Enrique Krauze, *Historiadores de México en el siglo xx*, p. 101.
- <sup>25</sup> *Cfr. Martínez, Los primeros tiempos de Nueva España*, p. 180.
- <sup>26</sup> En la iglesia de San Francisco de la ciudad de Puebla se encuentra el cuerpo del beato Sebastián de Aparicio (1502-1600), junto al cual se puede observar una placa en la que se asegura que el fraile realizó importantes obras materiales, entre las que destacan los caminos, a él se le debe la introducción de la carreta a la Nueva España.
- <sup>27</sup> Ortiz, *Caminos y transportes en México. Una aproximación socioeconómica: fines de la colonia y principios de la vida independiente*, p.126.
- <sup>28</sup> Información obtenida en los textos del Sistema de Transporte Colectivo, *Promoción comercial y comunicación social. Camino hacia el siglo xx*, 1997.
- <sup>29</sup> Durante las casi tres décadas del gobierno del general Porfirio Díaz (1830-1915) se vive un “afrancesamiento” en las clase dirigente mexicana, en la forma de vestir, de actuar y de vivir. El aspecto ideológico no podía quedarse atrás. Es así como Gabino Barreda introduce a la educación la doctrina de Augusto Comte, conocida como el positivismo, que consiste en el reconocimiento de la experiencia sacada de los fenómenos —la ciencia— como única fuente de conocimiento.
- <sup>30</sup> El ingeniero Neagu Bratu Serban define los sistemas de transporte eléctrico como: “...medios de transporte de mercancía y personas que utilizan la energía eléctrica tomada de un sistema de generación, para transformarlo en fuerza motriz” (Bratu, *Trenes eléctricos*, p. 9).
- <sup>31</sup> Secretaría de Comunicaciones y Transportes, *Apuntes para la historia del auto-transporte*.
- <sup>32</sup> Hecho citado en *ibíd.*, p. 15.
- <sup>33</sup> Hecho citado en *ibíd.*, p. 12.

<sup>34</sup> *Ídem.*

<sup>35</sup> Información consultada de la página electrónica del Sistema de Transporte Eléctrico <<http://www.ste.df.gob.mx/>>

<sup>36</sup> Si bien los trolebuses y el metro son los sistemas de transporte eléctrico que existen en la ciudad de México, se distinguen entre sí por el tipo de vía sobre la que corren, es decir, un trolebús circula sobre una vía asfáltica, mientras que el metro utiliza una férrea.

<sup>37</sup> Unikel, *El desarrollo urbano de México*, p. 116.

<sup>38</sup> Negrete, *Población, espacio y medio ambiente en la zona metropolitana de la ciudad de México*, p. 14.

<sup>39</sup> Muñoz, “Contexto del transporte en la zona metropolitana de la ciudad de México”, p. 73.

<sup>40</sup> Navarro, *Zona metropolitana de la ciudad de México*, p. 176.

<sup>41</sup> *Cfr. Ibíd.*, p. 181.

<sup>42</sup> *Cfr. Ibíd.*, p. 183.

<sup>43</sup> Cerbón, *Los retos del transporte urbano*, p. 36.

<sup>44</sup> Chías, *El transporte metropolitano hoy*, p. 118.

<sup>45</sup> Riva, *Los retos del transporte urbano*, p. 54.

<sup>46</sup> Los puntos en los que se debe trabajar, según el autor son: “1) ofrecer al usuario un transporte eficiente, cómodo y seguro; 2) reordenar el transporte; 3) mejorar las condiciones del servicio; 4) revisar y actualizar la normatividad del transporte; 5) consolidar la vigilancia para el cumplimiento de la normatividad; 6) apoyar el financiamiento para renovar y modernizar la flota vehicular; 7) impulsar el desarrollo del transporte masivo; 8) mejorar y construir la infraestructura vial necesaria —vialidades, terminales, paraderos, bahías de ascenso y descenso, etcétera—; y 9) ampliar los dispositivos de seguridad, tránsito y semaforización (*ibíd.*, p. 55).

<sup>47</sup> Negroe, *El transporte metropolitano hoy*, p. 25.

<sup>48</sup> Se consideraba que el “ecotren” o “tren elevado” podía ser una opción. Sin embargo, las diferentes asociaciones de vecinos rechazaron su construcción.

<sup>49</sup> *Cfr. Negroe, op. cit.*, p. 111.

<sup>50</sup> Navarro y González, *Metro, metrópoli, México*, p. 48.

## El metro de la ciudad de México: aspectos históricos

**E**l metro apareció desde finales el siglo XIX en Europa como una solución para canalizar el tránsito de las grandes aglomeraciones urbanas y se mantiene en la actualidad, a nivel mundial, con su configuración básica, aunque muestra importantes mejoras tecnológicas.

Por lo general, es casi imposible encontrar este tipo de transporte subterráneo en ciudades que tengan menos de medio millón de habitantes, en cambio, es común en ciudades de más de un millón.<sup>1</sup> Como resultado del crecimiento acelerado de la población, en la ciudad de México se derivó una demanda paralela de transporte;<sup>2</sup> en este sentido, el metro aparece como una oferta viable, como una macro solución para una futura megalópolis.<sup>3</sup>

El presente capítulo está dedicado a analizar las diferentes etapas de construcción y utilización del Sistema de Transporte Colectivo (STC) metro de la ciudad de México. En la primera parte, se toma en cuenta el contexto en el cual fue posible llevar al cabo un proyecto que buscaba solucionar el problema del transporte en la ciudad. En la segunda parte, para fines prácticos, se retoman las seis etapas de construcción de la red que el mismo STC ha distinguido, a saber: de 1967 a 1972, primera etapa; de 1977 a 1982, segunda etapa; de 1983 a 1985, tercera etapa; de 1985 a 1987, cuarta etapa; de 1988 a 1994, quinta etapa; y de 1994 al 2000, sexta etapa. Por último, se dedica la última parte a la línea 3 del metro y se muestran aspectos importantes de su historia, conformación de sus estaciones y situación actual.

### **Reconstruyendo un contexto**

Para la década de los sesenta la Zona Metropolitana de la Ciudad de México (ZMCM), como resultado de su proceso de industrialización iniciado dos décadas atrás, había alcanzado altos índices de crecimiento poblacional. Desde los años cincuenta iban en aumento los índices de población de la ciudad, provocando un crecimiento social debido a las constantes oleadas de migración que la ciudad de México recibía procedentes del interior de la República. Una década más tarde esto se convirtió en un problema, puesto que la ciudad de México no estaba preparada para recibir más gente, ya que no contaba con suficiente oferta de vivienda, abasto y transporte. Entre los servicios más demandados se encontraba este último:

El crecimiento industrial que registró México en esos años se basó, por una parte, en la expansión del mercado interno propiciada por el crecimiento urbano, y [...] por los efectos de la reforma agraria. Por otra parte, fue fundamental la consolidación de la imprescindible infraestructura como las comunicaciones, la energía, etcétera.<sup>4</sup>

En efecto, una ciudad en expansión requería de vías de circulación y de un sistema de transporte capaz de movilizar grandes contingentes de población. Ya desde finales del sexenio de Adolfo Ruiz Cortines (1952-1958) se había planteado como posible solución la construcción de un sistema de transporte colectivo subterráneo, propuesta que había rechazado el H. Congreso de la Unión por tratarse de un gasto considerable, además de que, a simple vista, se pensaba que las condiciones del suelo no eran las adecuadas debido al hundimiento que presentaba la ciudad de México, así como por el subsuelo lacustre y por la red de drenaje profundo.

Posteriormente, durante el sexenio del presidente Adolfo López Mateos (1958-1964), el ingeniero Bernardo Quintana Arrijoa, fundador de una de las empresas líderes en la construcción en América Latina —Ingenieros Civiles y Asociados S. A. (ICA)<sup>5</sup>— presentó el anteproyecto de una de las obras de mayor magnitud construidas en México, apoyándose en el trabajo de un grupo multidisciplinario de investigadores de la Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM):

Uno de los principales promotores del proyecto para construir un metro en la ciudad de México fue el ingeniero Bernardo Quintana, al frente de Ingenieros Civiles y Asociados, ICA. A partir de 1958, ICA realiza una serie de estudios que permitirían elaborar un anteproyecto y, más tarde, el proyecto de construcción de un metro para la ciudad de México, entre ellos destacan los siguientes: las características y el comportamiento del subsuelo de la ciudad de México; el hundimiento de la ciudad y la forma de contrarrestarlo en las construcciones subterráneas y de superficie; un análisis crítico de la construcción, instalaciones y operación de los 33 principales metros en el mundo, y un estudio de la situación de la red vial de la ciudad y de sus perspectivas.<sup>6</sup>

Junto con otras empresas, ICA concursó y obtuvo la aceptación del proyecto por parte del gobierno federal y, momentáneamente, del Departamento del Distrito Federal (DDF). Una vez aprobado éste, faltaba por resolver el financiamiento de una obra de tan amplias dimensiones. Después de analizar varias posibilidades, el gobierno federal decidió tomar en cuenta la propuesta de Carlos Abedrop Dávila<sup>7</sup> que consistía en poner en práctica el modelo de financiamiento utilizado en la construcción del sistema hidroeléctrico de Infiernillo, en Zacatecas, es decir, el gobierno aportaría la mitad de la inversión y, la otra parte, se solicitaría, en calidad de préstamo, a la banca francesa.

No obstante, a pesar de que el proyecto ya estaba aprobado y el problema del financiamiento resuelto, no se llevó al cabo hasta el siguiente sexenio. El motivo obedeció a una decisión del “regente de hierro” del Distrito Federal (DF), el licenciado Ernesto P. Uruchurtu (1952-1966), quien cayó en una grave contradicción: por una parte, no perdió la oportunidad de demostrar su afán por modernizar la ciudad “limpiando” de vendedores las calles y dando mantenimiento a su infraestructura; pero, por otra, sostuvo que el costo de construcción de vías rápidas sería menor que el de invertir en infraestructura para poner en marcha un transporte subterráneo.

Fue hasta la gestión de Gustavo Díaz Ordaz como presidente de la República (1964-1970) y con el general Alfonso Corona del Rosal al mando del DDF que, al evaluar la eficiencia del transporte colectivo conformado por autobuses, tranvías, trolebuses y taxis, concluyeron que éste era insuficiente. Se tomó así la resolución de abrir las calles y construir un sistema de transporte lo suficientemente eficaz para contrarrestar los efectos de la sobrepoblación. De esta manera, en 1967, dentro del marco de crecimiento económico conocido como *el mila-*

gro mexicano,<sup>8</sup> se inició la construcción del STC metro que implicó la excavación y construcción de túneles, vías y accesos subterráneos, así como la adquisición de trenes.

El día 5 de septiembre de 1969 se inauguró la primera línea del metro, la línea 1 o línea rosa, que conectó el oriente de la ciudad con Chapultepec. Un año más tarde, en agosto de 1970, se inauguró la línea 2, que corría de Tasqueña a Pino Suárez.

A continuación se hará un esbozo de cada una de las etapas de construcción del STC metro, resaltando los avances más significativos en cada una de ellas.

#### *Primera etapa (19 de junio de 1967 - 10 de junio de 1972)*

Una vez aprobado este gran proyecto se iniciaron las obras de construcción del STC metro el 19 de junio de 1967, fecha clave en la historia del transporte nacional, con la finalidad de resolver el problema de congestamiento vial en la ciudad de México.

El arquitecto Ángel Borja estuvo a cargo de la elaboración del proyecto “Estudio de las vías rápidas para la ciudad de México”, así como de coordinar los trabajos de cimentación en los que, según los anecdotarios del STC, trabajaría un equipo multidisciplinario formado por ingenieros civiles, geólogos, arqueólogos, economistas, abogados, electricistas, eléctricos, mecánicos, especialistas en ventilación, en estadística y albañiles, mismos que conformarían un grupo de cuatro mil trabajadores, cifra que se ajustaba a las necesidades de un plan tan ambicioso.

Este proyecto partió de la idea de abarcar los centros de mayor actividad económica, política, social y cultural, es decir, los puntos más importantes del centro de la ciudad de México y áreas aledañas hacia la periferia; buscaba, además, una complementariedad entre los usos de suelo que requerirían de proximidad como viviendas, comercios y estaciones.

ICA había propuesto la “solución anillo” que consistía en construir las tres primeras líneas del metro de manera interconectada, con la particularidad de formar un círculo alrededor del centro histórico de la ciudad de México. La decisión obedecía a lo que se conoce en las teo-



rías urbanas como *centralidad*, esto es, la concentración de actividades, infraestructura y equipamiento en el área central; actualmente, se habla de una *nueva centralidad* que se caracteriza por la concentración ya no de actividades sino de sistemas de gestión y control económico.<sup>9</sup> Las teorías que se apoyan en el concepto de centralidad plantean que el valor del suelo y las rentas urbanas desciende del centro hacia la periferia; por lo tanto, la aglomeración en la zona central atrae servicios urbanos, como es el caso del transporte.

Siguiendo este planteamiento espacial, las tres primeras líneas del metro de la ciudad de México se diseñaron de la siguiente manera:

- Línea 1 de oriente a poniente, desde Zaragoza hasta Chapultepec.
- Línea 2 de noroeste a sureste, desde Tacuba hasta Tasqueña; respetando la traza de las calzadas prehispánicas de Tlalpan y Tacuba.
- Línea 3 de norte a sur, desde Tlatelolco hasta Hospital General.

La velocidad en la construcción de túneles, vías y estaciones fue vertiginosa: en el año de 1970 el ritmo fue de un kilómetro de vía por mes, con lo que se convirtió en la obra más rápida en su tipo, a nivel mundial. Entre los años 1971 y 1976, durante la presidencia de Luis Echeverría Álvarez, la construcción del metro se detuvo sin causa justificada, se prefirió canalizar los recursos a proyectos que, en su momento, se consideraron más importantes:

Comenzó con un alza a los salarios de los trabajadores, los que nunca, en efecto, volvieron a gozar de un salario real como el que alcanzaron con Echeverría; pero no había producción ni aumento en el producto interno que sustentara el incremento salarial. En seguida, el presidente encontró la fórmula para activar el desarrollo nacional y canalizar los millones de millones de pesos que las prensas del Banco de México imprimían a toda velocidad: los fideicomisos, las comisiones y las empresas paraestatales, [así como] entidades y figuras jurídicas que le permitían escapar del riguroso control de la ley para agilizar los proyectos específicos. Algunos de ellos sí prosperaron, como el caso del desarrollo turístico de Cancún, en Quintana Roo, pero muchos otros, como el tristemente célebre fideicomiso Bahía de Banderas, en Nayarit, fueron un auténtico festín para saqueadores de las arcas públicas.<sup>10</sup>

Las obras se reanudaron durante el sexenio de José López Portillo, en el periodo conocido como el *boom* petrolero.

### *Segunda etapa (1977 - 1982)*

Después de la interrupción de esta magna obra durante el gobierno del presidente Luis Echeverría Álvarez y del primer año de la gestión de José López Portillo, por fin, el 7 de septiembre de 1977 se reiniciaron los trabajos. Un evento especial enmarcó esta fecha: la creación de la Comisión Técnica Ejecutiva del metro, la cual se encargó del manejo técnico de las ampliaciones en la red. Posteriormente, el 15 de enero de 1978 se creó la Comisión de Vialidad y Transporte Urbano (Covitur) del DDF.

Se puede afirmar que este periodo fue de gran importancia en la historia del transporte en la ciudad de México. El papel que jugó la Covitur fue vital puesto que le correspondió la planeación de la red del metro, la adquisición del equipo, así como la construcción, supervisión y ampliación de las obras.

Pueden distinguirse dos momentos importantes durante este periodo. El primero, se refiere a la ampliación de la línea 3 —en sus inicios abarcaba de Tlatelolco al Hospital General— con una estación más hacia el norte, La Raza y, posteriormente, al sur con cinco nuevas estaciones: Centro Médico, Etiopía, Eugenia, División del Norte y Zapata. La segunda fase empezó en 1980 con el diseño del primer plan maestro del metro: en un inicio se amplió la línea 4, de Martín Carrera a Santa Anita, y después se extendió la línea 5, de Pantitlán al Politécnico Nacional. Con lo anterior se pretendió satisfacer los requerimientos de transporte de los habitantes de la zona norte:

La línea 4 de Martín Carrera a Santa Anita se construyó como viaducto elevado, dada la menor densidad de construcciones altas en la zona; la altura es de 7.5 metros. Esta línea tuvo un costo mucho menor que las subterráneas, consta de 10 estaciones: 8 elevadas, 2 de superficie y 5 de correspondencia con otras líneas.<sup>11</sup>

Sin embargo, una vez construida la línea 4, ésta fue muy cuestionada puesto que hasta la fecha se considera que está subutilizada al viajar, es decir, casi vacía en comparación con otras.

En 1981 se inauguró el primer tramo de la línea 5 que va de Pantitlán a Consulado; un año más tarde se amplió hasta La Raza y, posteriormente, al Politécnico:

A la construcción de esta línea se le dio una solución de superficie entre Pantitlán y Terminal Aérea, y subterránea, tipo cajón, de Valle Gómez a Politécnico.<sup>12</sup>

Con estos ajustes, la línea 5 quedó configurada, en su totalidad, con terminales en Politécnico y Pantitlán; al finalizar esta etapa se logró, por primera vez, articular la red del metro con las rutas de autobuses existentes.

### *Tercera etapa (1983 - 1985)*

La tercera etapa en la construcción del metro comprendió las ampliaciones en las líneas 1, 2 y 3; y se inició la obra de la línea 6 y 7.

En 1983 se inauguró el tramo de la línea 3 que corre hacia el sur, de Zapata a Universidad, pasando por las estaciones Coyoacán, Viveiros, Miguel Ángel de Quevedo, Copilco y Universidad.

Durante 1984, la línea 2 se extendió hacia el Estado de México con la construcción de las terminales Panteones y Cuatro Caminos, y la línea 1 conectó Zaragoza con Pantitlán.

Respecto a las dos líneas cuya construcción se inició en este periodo, la línea 6, una de las más pequeñas de la red, comprendió en su inicio —1983— las estaciones El Rosario, Tezozomoc, Azcapotzalco, Ferrería, Norte 45, Vallejo e Instituto del Petróleo; esta línea sirvió de correspondencia en El Rosario con la línea 7 y en Instituto del Petróleo, con la línea 5. Cabe mencionar que la línea 7 es la de mayor profundidad debido a las características propias del terreno:

La línea 7 corre al pie de las estribaciones de la Sierra de las Cruces, que cierra el Valle de México por el poniente; el trazo queda fuera de la zona lacustre y los puntos que comunica están a mayor altitud que los hasta entonces enlazados por la red. Por ello, la solución que se utilizó para su construcción fue de tipo túnel profundo.<sup>13</sup>

Para 1984, la línea 7 comprendía las estaciones de Tacuba, San Joaquín, Polanco y Auditorio; un año más tarde se amplió con las terminales Constituyentes, Observatorio y Tacubaya; se concluyó a finales de 1985 con San Pedro de los Pinos, San Antonio, Mixcoac y Barranca del Muerto.

*Cuarta etapa (1985 - 1987)*

Esta etapa significó la ampliación de la red en 25.7 kilómetros que comprendieron el aumento de las estaciones de las líneas 6 y 7 y la construcción de la 9.<sup>14</sup> La línea 6 creció del Instituto del Petróleo a Martín Carrera con las estaciones Lindavista, La Villa, Basílica —cuyo nombre se transformó a finales de la década de los noventa a Deportivo 18 de Marzo, debido a las constantes equivocaciones de los pasajeros cuyo destino era la basílica de Guadalupe, que se localiza más cerca de la estación La Villa—. La línea 7 se amplió de Tacuba a la terminal El Rosario, con las estaciones de Refinería, Camarones y Aquiles Serdán.

Sin embargo, el avance más considerable en este periodo fue la construcción de la línea 9 que corre de Pantitlán a Tacubaya. La primera etapa se concluyó en 1987 con las estaciones Puebla, Ciudad Deportiva, Velódromo, Mixiuhca, Jamaica, Chabacano, Lázaro Cárdenas y Centro Médico; para 1988 se amplió hacia el poniente con las estaciones Chilpancingo y Patriotismo.

Con estos avances en la red, a finales de la década de los ochenta, el metro de la ciudad de México era considerado, por los especialistas, como uno de los proyectos más importantes de América Latina en cuanto a su desarrollo tecnológico. Era un símbolo de modernidad —como lo fueron los ferrocarriles durante la época porfiriana— y de eficacia, el gobierno estaba convencido de que representaba la solución al problema del transporte urbano:

Proeza técnica de ingeniería local (que ha sabido combinar las obras aéreas, de superficie, encerradas a veces a treinta metros de profundidad, todo en un sitio particularmente delicado por la naturaleza de sus suelos”, rapidez de la ejecución [...] dominio de la tecnología (el material rodante es producido localmente en un ochenta por ciento), modernidad (uno de los primeros con rodamiento sobre neumáticos), eficacia (sobre ciertas líneas se alcanza de hecho el límite técnico de noventa segundos de intervalo entre dos trenes), utilidad social (justificando el hecho de que el acceso era casi gratuito hace un año), orden y civilismo (en contraste con la imagen de la calle).<sup>15</sup>

### *Quinta etapa (1988 - 1994)*

En 1988 se inició la quinta etapa que representó la extensión de la red del metro al Estado de México, con la construcción de la línea A; ésta, a diferencia de las otras, se caracteriza por utilizar neumáticos y es guiada por ruedas férreas de manera superficial, por lo que se le conoce como el “metro férreo”. La línea A se inauguró en 1991 y parte de la terminal Pantitlán para llegar hasta el municipio de La Paz, Estado de México, pasando por las estaciones Agrícola Oriental, Canal de San Juan, Tepalcates, Guelatao, Peñón Viejo, Acatitla, Santa Marta, Los Reyes y La Paz.

Tres años más tarde, el 20 de julio 1994, se inauguró la primera etapa de la línea 8, que va de la estación Constitución de 1917, cruzando las terminales UAM Iztapalapa, Cerro de la Estrella, Iztapalapa, Atlatilco, Escuadrón 2001, Aculco, Apatlaco, Iztacalco, Coyuya, Santa Anita, La Viga, Chabacano, Obrera, Doctores, Salto del Agua, San Juan de Letrán, Bellas Artes, hasta llegara a Garibaldi:

Al finalizar la quinta etapa de construcción del metro se había incrementado la longitud de la red en 37.1 kilómetros, añadiendo dos nuevas líneas y 29 estaciones. Es decir, al finalizar 1994 la red del metro contaba ya con 178.1 kilómetros de longitud, 154 estaciones y 10 líneas.<sup>16</sup>

### *Sexta etapa (1994 - 2000)*

La sexta etapa de construcción del metro de la ciudad de México inició en el año de 1994, con la obra del metropolitano línea B que comenzó con la estación Buenavista, pasando por Guerrero y Garibaldi.

El año de 1997 significó un partaguas en la administración de la ciudad de México, se había llegado al acuerdo político de elegir al jefe de gobierno del Distrito Federal; los candidatos de los tres partidos políticos con mayor fuerza fueron Alfredo del Mazo, Partido Revolucionario Institucional (PRI), Cuauhtémoc Cárdenas Solórzano, Partido de la Revolución Democrática (PRD) y Carlos Castillo Peraza, Partido Acción Nacional (PAN). El 6 de julio se realizaron las

elecciones y Cuauhtémoc Cárdenas fue el candidato ganador, convirtiéndose en el primer gobernante electo para el Distrito Federal; tomó posesión el 5 de diciembre de 1997.

En ese momento, la red del metro contaba con 178 km, incluyendo los de la línea B que se encontraban en proceso de construcción. Cárdenas manifestó durante su gestión la preocupación que tenía acerca de la calidad en la infraestructura, el equipamiento y los servicios urbanos en el Distrito Federal, principalmente, en cuanto a la estructura y funcionalidad en la vialidad, por lo que implementó un transporte público eficiente y seguro, así como el mantenimiento del equipamiento ya existente.

En ese momento, poder avanzar en la construcción de la línea B no era una cuestión sencilla, puesto que se trataba de un proyecto ambicioso, de gran magnitud que llegaba más allá de la jurisdicción del gobierno del Distrito Federal:

La línea B de Buenavista a Ciudad Azteca tiene 23.7 kilómetros de longitud, con 13.5 kilómetros en el Distrito Federal, cruzando por las delegaciones Cuauhtémoc, Venustiano Carranza y Gustavo A. Madero y 10.2 kilómetros en el territorio del Estado de México, en los municipios de Nezahualcóyotl y Ecatepec; con 21 estaciones: 13 en el Distrito Federal y 8 en el Estado de México.<sup>17</sup>

Los avances en la construcción de la línea B continuaron durante la gestión del ingeniero Cuauhtémoc Cárdenas quien, en septiembre de 1999, decidió renunciar al gobierno del Distrito Federal debido a su postulación como candidato a la presidencia de la República por el PRD; cedió su lugar a Rosario Robles Berlanga.

Para octubre del mismo año, el avance en la construcción de la línea B era de 77.6% y para diciembre se había puesto en operación el primer tramo de la terminal Buenavista a Villa de Aragón, pasando por Guerrero, Garibaldi, Lagunilla, Tepito, Morelos, San Lázaro, Flores Magón, Romero Rubio, Oceanía, Deportivo Oceanía y Bosque de Aragón.

La gestión de Robles concluyó en el año 2000, logrando un avance considerable en la construcción de la línea B: en diciembre de 1997, el gobierno perredista la había recibido con el 49% de adelanto y para el año 2000 entregó a la siguiente administración un 84% de

avance global, al sumarse a las estaciones antes mencionadas las de Nezahualcóyotl, Impulsora, Río de los Remedios, Múzquiz, Ecatepec, Olímpica, Plaza Aragón y Ciudad Azteca, lo que también implicó la reestructuración de la vialidad:

Al entrar en operación la línea B, la red en su conjunto se incrementó en 13% para alcanzar 201.7 kilómetros. Adicionalmente forman parte del proyecto diversas obras de vialidad que contribuyen a la integración y reestructuración de los otros medios de transporte: 16 puentes vehiculares (6 en el Distrito Federal y 10 en el Estado de México); 4 paraderos de autobuses (3 en el Distrito Federal y 1 en el Estado de México); 51 puentes peatonales (21 en el Distrito Federal y 30 en el Estado de México), así como la reforestación de 313 mil metros cuadrados de áreas verdes.<sup>18</sup>

### *Séptima etapa (2000 en adelante)*

El metro de la ciudad de México actualmente es un organismo público descentralizado que depende del gobierno del Distrito Federal. Para el año de 2001 contaba con 200.3 km de vías, 175 estaciones y 10 líneas en funcionamiento —1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, A y B—. Con esta extensión, se convirtió en uno de los metros más importantes a nivel mundial, aunque aún no se ha consolidado su plan maestro.

Para el año 2003 —estipulado como a corto plazo— se esperaba terminar la línea 7 con la ampliación hasta San Jerónimo, concluir los tramos norte y sur de la línea 8 de Indios Verdes a Acoxta y la construcción de la línea 12 de Mixcoac a Atlalilco, para incorporarla al tramo Atlalilco-Constitución de 1917. Con esta ampliación el metro se incrementaría 30.7 km completando seis de las 12 estaciones —1, 2, 3, 7, 8 y A—.<sup>19</sup>

Desafortunadamente, la red del metro que se esperaba tener para el año 2003 no fue concretada, como tampoco lo hizo, hasta momento, la línea concesionada de tren elevado que conectaría el centro histórico de la ciudad de México con el Estado de México y que debió entrar en funcionamiento en el año 2008.

De retomar este plan maestro y cumplirlo, la siguiente etapa, programada para iniciarla en el año 2009, contemplaría tres posibles opciones:

- Atraer más pasajeros a las líneas subutilizadas y llegar hasta el Estado de México, prolongando las líneas 4 y 5 —de Martín Carrera a Santa Clara y del Politécnico hasta Tlalnepantla— además de la construcción de la línea 13.
- Construir una línea debajo de la avenida de Los Insurgentes<sup>20</sup> —como alternativa vial— de Eulalia Guzmán al Estadio Olímpico México 68 en Ciudad Universitaria y, posteriormente, hasta Cuicuilco; ésta tendría 21 estaciones, 10 de correspondencia.
- Una alternativa al tren elevado que cubriría la misma ruta sería: Bellas Artes-Santa Mónica.

En agosto de 2007, el jefe de gobierno capitalino Marcelo Ebrard presentó el proyecto de la línea 12 llamada “línea dorada” o “línea del bicentenario”, que constará de 23 estaciones que conectarán Mixcoac con la delegación Tláhuac.

**Plano de localización 2.** Red del Sistema de Transporte Colectivo metro al año 2003





La configuración definitiva de este plan se proyecta para el año 2020, una vez terminadas las 14 líneas del metro de rodada automática, tres de metro férreo y 10 de tren ligero; esto implicaría un incremento de 295 km y la atención a 12.8 millones de usuarios diariamente.<sup>21</sup> Los objetivos de este plan maestro consisten en dar servicio a los sectores más congestionados de la ciudad, ahorrar tiempo y conectar las zonas de mayor densidad demográfica, así como los centros de actividad.<sup>22</sup>

### ***La línea 3 del Sistema de Transporte Colectivo metro y las teorías sobre los valores del suelo urbano***

La presente investigación se llevó al cabo al interior de las instalaciones del STC metro —andenes, vagones y estaciones—. Se eligió la línea 3 que corre desde Indios Verdes hasta Ciudad Universitaria por las siguientes razones: es una de las primeras construidas conforme a los criterios de centralidad urbana; se encuentra entre las tres con mayor afluencia —749,000 pasajeros al día, es decir, el 17.42% del total de usuarios del STC metro—; es la de mayor longitud con 23,609 km —la línea B sería la más grande si se toma la longitud hasta el muro tapón Buenavista, pero tiene menos metros de servicio y operación que la línea 3—; comprende la terminal más transitada —Indios Verdes—; cuenta además con tres de las estaciones, de un total de 20, más concurridas —Universidad, Zapata y La Raza—; y por las zonas que cruza a su paso, el tipo de usuario en su mayoría son estudiantes, profesionales y trabajadores.

Este último punto está relacionado con lo que algunos estudiosos del espacio urbano han definido como *localización* que, a diferencia de la *situación* —que implica que los objetos se encuentren dispuestos en el espacio de manera natural— es un fenómeno provocado por la acción de los seres humanos. Se habla de localización cuando un objeto se establece en un punto específico del espacio, obedeciendo a una lógica de actuación e intervención.

A principios de la década de los veinte, los autores neoclásicos dieron cuenta, a partir de la economía política, de un fenómeno que ocurría en las ciudades: algunas áreas particulares de las urbes contaban con características que las hacían propicias para el desarrollo de

ciertas actividades. Alfred Marshall le llamó a este fenómeno *renta de situación*, señaló que el valor del suelo urbano podía aumentar si contaba con algunas ventajas de localización.<sup>23</sup> Otros autores como R. M. Haig y R. C. McCrea afirmaron que el valor del suelo urbano estaba determinado por su *accesibilidad*, que se entiende como la facilidad o dificultad que se presenta para poder acceder al lugar de asentamiento.

Así, la llamada *fricción de la distancia* se determina por el papel que juegan los medios de transporte: la accesibilidad, a través del transporte, pondrá en contacto a la oferta con la demanda y, en la medida en que esto sea posible, el valor del suelo urbano decrecerá.<sup>24</sup> Este punto de vista podría cuestionarse si partimos de que el efecto que producen los transportes es distinto según el bien del que se trate. Se sabe que la mayor demanda de suelo en las ciudades —y la ZMCM no es la excepción— es para destinarse a un uso residencial; sin embargo, éste requiere de la complementariedad que ofrecen otros usos de suelo. El suelo se convierte, entonces, en el soporte fijo de toda actividad con el papel pasivo de ser la base material de otras funciones que se desarrollan en él.

Dentro de la ciudad los diferentes usos de suelo conviven, compiten y forman una unidad urbana —ya sean residencial, comercial, industrial, recreativo o para equipamiento— cuya combinación configura diferentes paisajes urbanos. Un espacio productivo genera la necesidad de consolidar un espacio residencial para que la llamada fuerza de trabajo, en términos marxistas, pueda ubicarse; ambos usos de suelo requieren de servicios complementarios que a su vez actúan como consumidores del espacio. Es aquí donde aparecen los medios de transporte como sitios de intercambio que revalorizan el lugar.

Más allá del planteamiento de la centralidad, las estaciones de metro actúan como factores positivos para la localización en puntos distantes del centro. En este contexto se puede decir que, en un inicio, a finales de los años sesentas, las tres primeras líneas del metro fueron concebidas con base en un principio de *centralidad urbana* pero, a partir de la segunda fase de construcción iniciada en la década de los ochenta, su ubicación se pensó como una forma de resignificación del espacio urbano, que no necesariamente tenía que confluir en el centro. Esto trajo como consecuencia un incremento en los precios del suelo, ya que en una ciudad como la de México, contar con una esta-

ción del metro cercana siempre será un “plusvalor” en el asentamiento de residencias, comercios, servicios y demás equipamiento urbano. Lo anterior se podrá corroborar en el caso de las estaciones de la línea 3 del metro que se presentan a continuación:

### *Indios Verdes*

La estación de Indios Verdes es, como se comentó anteriormente, la más transitada de todo el STC metro. En el año 2001, según el informe anual del STC, registró un promedio de 163,000 usuarios por día laborable, lo que la convirtió en una de las terminales con mayor afluencia a nivel mundial.<sup>25</sup>

Se trata de una estación nodal, ya que, a diferencia de otras de la línea 3, tiene contacto directo con los municipios conurbados del norte de la ciudad, por lo que su papel en la red del metro es preponderante para otorgar el servicio a miles de usuarios.

Se trata de una terminal de superficie que cuenta en sus alrededores con un paradero de autobuses y microbuses con una extensión de 91,785 m<sup>2</sup>. De este punto parten varias líneas de transporte suburbano que conectan al Distrito Federal con los más grandes municipios conurbados del Estado de México e Hidalgo —Zumpango, Ecatepec, Tultepec, Tizayuca, Tultitlán y otros—.

La estación Indios Verdes se encuentra en los límites de la delegación Gustavo A. Madero y sus accesos principales dan a las colonias Acueducto de Guadalupe y Santa Isabel Tola. El suelo urbano que le circunda es mixto, originalmente de tipo industrial, pero en las últimas décadas se ha extendido el residencial y de servicios.

Contener y distribuir a grandes multitudes de usuarios ha traído consecuencias nada favorables para esta terminal, específicamente para su paradero que ha sido absorbido por el comercio en la vía pública y se ha convertido, por su escasa vigilancia y alumbrado a ciertas horas del día, en un punto de atracción para delincuentes. Pese a las diferentes políticas de reordenamiento que se han puesto en marcha y cuyo costo ha ascendido a millones de pesos, como la anunciada por la delegación Gustavo A. Madero en el 2002,<sup>26</sup> el problema del ambulante y la inseguridad siguen latentes en el paradero.

El nombre de Indios Verdes responde a las dos estatuas de bronce que representan a Izcóatl y Ahuizótl —cuarto y octavo gobernante mexicana, respectivamente— esculpidas por el artista Alejandro Casarín (1842-1907) y que se localizan en este lugar como marcando un límite entre lo que era la antigua ciudad con la moderna. El bronce de las estatuas con el paso del tiempo, el contacto con el aire, el agua y el polvo, hace que las esculturas se vean verdes, de ahí que reciban ese nombre característico (véase foto 1).



**Foto 1.** Andén Indios Verdes.

### *Deportivo 18 de Marzo*

Así como en el caso de las estaciones Indios Verdes y Potrero, la Deportivo 18 de Marzo es una terminal de superficie y de correspondencia que conecta la línea 3 con la línea 6 que corre del Rosario a Martín Carrera.

Sus salidas o entradas se localizan en la colonia Tepeyac Insurgentes. En sus alrededores se encuentra un paradero de 6,348 m<sup>2</sup> que sirve de conexión con diversas partes del Estado de México y del norte

de la ciudad. Sus andenes se han tomado como “base” para vendedores y músicos “vagoneros”.

En un inicio se le nombró *Basílica*, pero posteriormente se le dio el nombre de *Deportivo 18 de Marzo* por la cercanía que tiene con este centro recreativo y se representa con un jugador de pelota de la época prehispánica (véase foto 2).



**Foto 2.** Salida del metro Deportivo 18 de Marzo.

### *Potrero*

La estación *Potrero* cuenta con un paradero de 6,614 m<sup>2</sup> para camiones suburbanos que conectan con *Tlalnepantla*, *Talismán*, *Tres Estrellas*, *Aragón* y *Bondojito*, principalmente.

Sus accesos se localizan en las colonias *Guadalupe Insurgentes*, *Industrial* y *Calputitlán*. Las áreas que le circundan hacia el poniente son de uso industrial y de servicios y hacia el oriente son habitacionales.

Recibió este nombre por construirse sobre los terrenos que sirvieron de pastizales a los caballos del hipódromo de *Peralvillo*, durante la época porfiriana (véase foto 3).



**Foto 3.** Metro Potrero visto desde la avenida de los Insurgentes.

### *La Raza*

A sus alrededores se encuentra un paradero de autobuses y microbuses que cuenta con 19,544 m<sup>2</sup> que comunica con diferentes delegaciones, como es el caso de Azcapotzalco y Cuauhtémoc. Así como en el caso de Indios Verdes, este paradero ha sido invadido por los comerciantes en la vía pública quienes impiden ver en qué lugar se localizan los accesos a la estación.

A esta terminal se le reconoce por el aprovechamiento que el STC ha hecho de su largo pasillo de correspondencia, conocido como el “túnel de la ciencia”, que se ha convertido en un espacio de difusión científica.

La Raza es una estación subterránea y la primera que corrió hacia el sur. Se ubica en la delegación Gustavo A. Madero y es una terminal de correspondencia que conecta con la línea 5 que va de Pantitlán a Politécnico; significó el primer avance en la ampliación de la línea 3.

Sus accesos se sitúan en las colonias Vallejo y Héroes de Nacozari que, en sus inicios, fueron pensadas como áreas industriales y,

como en los casos de las dos estaciones anteriores, generaron la necesidad de consolidar espacios residenciales a su alrededor.

Su nombre se debe a que se encuentra cerca del conjunto escultórico del monumento a La Raza, elaborado por Luis Lelo de Larrea en 1940 (véase foto 4).



Foto 4. ¿Dónde quedó la entrada al metro La Raza?

### Tlatelolco

Esta estación se ubica en los límites de la delegación Gustavo A. Madero y Cuauhtémoc; durante su primera etapa de construcción fue la última terminal de la línea 3 que corría hacia el norte.

Su localización obedece a un principio inverso al de los casos anteriores, ya que se construyó pensando en satisfacer las necesidades de los pobladores de uno de los conjuntos habitacionales más grandes de la ZMCM: la unidad habitacional Nonoalco-Tlatelolco.

En relación con el principio de *centralidad*, Tlatelolco ha sido considerado un sitio importante de la ciudad de México desde la época precolombina, puesto que en su territorio se realizaban muchas de las actividades económicas más relevantes de la época, al dar cabida a uno de los tianguis más importantes de Mesoamérica (véase foto 5).



**Foto 5.** Una gran complejo habitacional no podía prescindir de una estación del metro.

## *Guerrero*

El último transbordo construido para la línea 3 es el de la estación Guerrero que, a través de la línea B, conecta la zona de Buenavista con ciudad Azteca en el Estado de México.

Se localiza dentro de la jurisdicción de la delegación Cuauhtémoc y es una demarcación que se caracteriza por un acentuado uso de suelo comercial, habitacional y de servicios. Sus salidas o entradas hacia el eje 1 Norte permiten una conexión, a través de otros medios de transporte, con la zona comercial de Tepito que se encuentra a escasos minutos de la colonia Guerrero; en contraflujo, existe la posibilidad de entrar en contacto con la avenida de los Insurgentes.

La colonia Guerrero sufrió a partir de la década de los treinta un proceso de deterioro provocado por la antigüedad del barrio, las rentas congeladas decretadas a partir de 1942, la especulación inmobiliaria y la utilización de edificios para fines distintos a los que fueron diseñados, lo que trajo consigo la transformación socioeconómica de su población: en el supuesto de haber sido, en sus inicios, una colonia para clase acomodada y sectores medios, para la década de los sesen-



ta se convirtió en una colonia popular que se caracteriza, hasta el momento, por tener antiguos inmuebles aprovechados como vecindades y talleres que albergan a trabajadores que ejercen diferentes oficios.<sup>27</sup> Finalmente, a raíz de los sismos de 1985, ante los graves daños ocurridos a los inmuebles, se implementaron políticas de rehabilitación que determinaron usos de suelo habitacional y de servicios, en donde la demanda de transporte jugó un papel esencial.

Esta estación toma su nombre del general Vicente Guerrero, héroe independentista y ex presidente de México (véase foto 6).



Foto 6. Metro Guerrero.

### Hidalgo

Es una terminal de correspondencia y posiblemente sea una de las que cuentan con mayor número de locales en renta en su interior, la mayoría de comida.

La estación Hidalgo tiene un transbordo con una de las líneas más antigua, la línea 2, que corre desde Cuatro Caminos hasta Tasqueña; a partir de esta estación y hasta la de Niños Héroes es más evidente el impacto de la *centralidad*, puesto que las áreas circundantes a ella

se caracterizan por una concentración significativa de usos de suelo que, en orden de importancia, son el comercial, servicios, cultural y habitacional. Sus salidas o entradas se encuentran en las colonias Tabacalera, Guerrero y Centro.

Se le dio este nombre por el llamado “padre de la patria”, Miguel Hidalgo y Costilla (véase foto 7).



**Foto 7.** El metro Hidalgo.

### *Juárez*

Actualmente, el área en que se ubica la estación Juárez ha sido impactada por un proceso de transformación de uso del suelo y de la imagen urbana, debido a la intervención de grandes capitales nacionales e internacionales que, en coordinación con los diferentes niveles de gobierno, pretenden hacer de ella un importante corredor turístico y comercial que incluya la construcción de grandes hoteles, centros comerciales, restaurantes, cafeterías y bares, además de la rehabilitación de las plazas públicas y los monumentos históricos.

Sus salidas o entradas se encuentran en la colonia Centro y están conectadas con importantes zonas culturales; los lugares de interés más cercanos son el llamado “barrio chino” y el teatro Metropolitan.

Esta terminal toma su nombre, como tantas calles, plazas, colonias e infraestructura, del México del “benemérito de las Américas”, don Benito Juárez (véase foto 8).



**Foto 8.** Metro Juárez.

### *Balderas*

Se trata de una estación de correspondencia que conecta de oriente a poniente a la ciudad de México, a través de la línea 1 que corre de Pantitlán a Observatorio. Los accesos se sitúan en las colonias Centro y Doctores.

El suelo sobre el que se localiza es soporte de equipamiento y actividades culturales, comerciales y de servicios. Los sitios de interés a su alrededor son La Ciudadela, uno de los mercados de artesanías más importantes del país, el jardín de La Ciudadela y la biblioteca México; también empresas importantes se ubican en esta zona, como las oficinas de Televisa centro.

El símbolo de la terminal Balderas es el cañón utilizado en la llamada “decena trágica” durante la Revolución Mexicana, mismo que se sitúa en el jardín de La Ciudadela (véase foto 9).



Foto 9. En la estación del metro Balderas.



Foto 10. Metro Niños Héroes.

### *Niños Héroes*

Sus accesos se encuentran en la colonia Doctores, donde se combinan los usos de suelo habitacional y de servicios, principalmente.

Esta estación está dedicada a los polémicos “niños héroes de Chapultepec” que perdieron la vida en el castillo de Chapultepec durante la invasión norteamericana de 1847 (véase foto 10).

### *Hospital General*

La estación Hospital General fue, en la primera etapa de construcción del STC metro, la última terminal de la línea 3 con dirección al sur. Sus dos accesos se encuentran sobre la calle de Doctor Pasteur, en la colonia Doctores y, como en el caso anterior, se combinan usos de suelo residencial y comercial —principalmente venta de material médico y aparatos de rehabilitación, así como infraestructura y servicios médicos—.

Se le dio este nombre por localizarse al costado del Hospital General y utiliza como emblema el símbolo de la Cruz Roja (véase foto 11).



**Foto 11.** Un premio para el que encuentre la entrada a la estación Hospital General.

## *Centro Médico*

Se le denominó de esta manera por encontrarse cerca de uno de los complejos médicos más importantes de México, el Centro Médico Nacional Siglo XXI perteneciente al Instituto Mexicano del Seguro Social. Durante la reconstrucción de dicho complejo médico, debido a los desperfectos que sufrió en los sismos de 1985, se planteó acertadamente construir un acceso al metro en el interior del hospital. Las entradas y salidas restantes se encuentran en la colonia Roma sur perteneciente a la delegación Cuauhtémoc.

Los sitios más importantes a su alrededor, además del Centro Médico Siglo XXI, son la octava delegación de policía, el panteón francés de La Piedad y el entonces parque de béisbol.

Ésta es la última estación de traspaso de la línea 3 y conecta con la línea 9 que va de Pantitlán a Tacubaya. A su exterior hay importantes avenidas como Cuauhtémoc (eje 1 Poniente) y el viaducto Miguel Alemán.

Cabe señalar que la terminal Centro Médico fue una de las primeras en donde se implementaron servicios especiales para discapacitados —señalamientos en braille y rampas para sillas de ruedas—.

Su símbolo es el “caduceo”, emblema internacional de la medicina (véase foto 12).



**Foto 12.** Metro Centro Médico y el hotel California.

## *Etiopía*

Esta estación se encuentra dentro de los límites de la delegación Benito Juárez, en la colonia Narvarte. Se trata de una zona en la que el valor del suelo es muy elevado debido a la ganancia de ubicación y solamente algunos sectores de la población están en condiciones de pagar.

El tipo de suelo que prevalece en esta demarcación es residencial y de servicios: durante la década de los noventa sufrió una importante transformación, pues de ser un territorio predominantemente habitacional, los dueños de muchas de las residencias vendieron o arrendaron para oficina, empresa y otros servicios.

Sin embargo, a raíz del llamado “bando 2” del gobierno del Distrito Federal —que busca redensificar las delegaciones centrales mediante la promoción inmobiliaria— se espera que se revierta el fenómeno al atraer nuevos pobladores, cuyo impacto deberá de medirse a futuro.

Muestra el emblema de un león, símbolo de Etiopía, y toma su denominación de la glorieta del mismo nombre bajo la cual se construyó (véase foto 13).



**Foto 13.** Metro Etiopía.

## *Eugenia*

La estación Eugenia se sitúa entre las colonias Vértiz Narvarte y Del Valle que, como otras colonias de la delegación Benito Juárez, también se encuentra en el mismo proceso de transformación para su re-ensificación.

Tiene dos accesos sobre la avenida Cuauhtémoc y se localiza a un costado del eje 5 que, a esta altura, lleva el nombre de Eugenia.

Como en los casos anteriores, prevalecen a su alrededor usos de suelo habitacional y de servicios (véase foto 14).



**Foto 14.** Metro Eugenia.

## *División del Norte*

Los accesos al metro División del Norte son por las colonias Santa Cruz Atoyac, Letrán Valle y Del Valle. Los sitios de interés más cercanos corresponden al equipamiento urbano: el parque de Los Venados y la delegación Benito Juárez.

Está ubicada en el cruce de importantes avenidas como Cuauhtémoc, Universidad y División del Norte. Su localización permite la



intersección con diferentes rutas de transporte que van de Villa Coapa a Chapultepec —sobre la avenida División del Norte— del Politécnico a Ciudad Universitaria —sobre avenida Universidad— o de avenida Central hasta Ciudad Universitaria, cruzando por Coyoacán —avenida Cuauhtémoc—. La llamada “buena comunicación” a través de estas vías es un factor más que contribuye al alto costo del suelo urbano en esta zona.

Esta estación toma su nombre de las fuerzas lideradas por el general revolucionario Francisco Villa (véase foto 15).



**Foto 15.** Metro División del Norte.

### *Zapata*

La construcción de esta estación, así como las terminales de la línea 3 que se ubican en el sur, se realizaron a fines de la década de los setenta, inaugurándose finalmente en el año 1983. Sus accesos se encuentran en las colonias Santa Cruz Atoyac y Del Valle.

A pesar de que no se trata de una estación de trasbordo, cuenta con un paradero importante cuyas líneas de autobuses y microbuses comunican con el oriente y el poniente de la ciudad de México;

rutas directas a Santa Martha Acatitla, Santa Cruz Meyehualco, Mixcoac y Molino de Rosas.

A diferencia de estaciones como Etiopía, Eugenia y División del Norte, la localización de la terminal Zapata agrega nuevos elementos a su entorno dominado por un uso de suelo comercial; se sitúa muy cerca de centros comerciales como Plaza Universidad y Pabellón del Valle, así como de un corredor de tiendas de autoservicio: Chedraui —antes Carrefour— Comercial Mexicana, Sam's Club y Walmart, además de las instalaciones del periódico Reforma.

Actualmente se ha echado a andar un complejo comercial dentro del paradero, cuyas dimensiones fueron en su inicio de 6,309 m<sup>2</sup>, obra que intenta solucionar el problema del comercio callejero.

Su emblema está dedicado al general revolucionario Emiliano Zapata (véase foto 16).



Foto 16. Metro Zapata.

## Coyoacán

Esta estación ha recibido su nombre por estar localizada a un costado de avenida Coyoacán —lo que ha provocado confusión entre los usuarios que se dirigen a la plaza central de Coyoacán— se encuentra dentro de los límites de la delegación Benito Juárez.

La construcción de los ejes viales, así como de esta terminal, se realizó a finales de la década de los setenta, y con su delineación se dividió al pueblo de Xoco que, a espaldas del centro comercial, conserva algunas calles de su traza original, viviendas, iglesia, tiendas y panteón.

A sus alrededores se sitúa la plaza comercial Centro Coyoacán y las oficinas de Bancomer. Al exterior de las estaciones de Zapata y Coyoacán se ubican cinco distribuidoras importantes de automóviles sobre avenida Universidad, lo que le da un sentido altamente comercial a la zona (véase foto 17).



**Foto 17.** El metro y Centro Coyoacán.

### *Viveros*

Se localiza entre los límites de la delegación Coyoacán y Álvaro Obregón y sus accesos se encuentran en el Barrio de Santa Catarina sobre avenida Universidad.

En su exterior se halla un paradero de microbuses que van, en su mayoría, rumbo a San Ángel, mientras que otros se dirigen hacia colonias de la delegación Contreras.

En esta zona concluye el corredor comercial, antes mencionado, y destaca el uso de suelo para la conservación ecológica y habitacional.

Se le dio este nombre a la estación por su cercanía con los viveros de Coyoacán, ubicados en un área de reserva ecológica que fue fundada en los terrenos del entonces rancho de Panzacola y donados por el Ingeniero Miguel Ángel de Quevedo (véase foto 18).

### *Miguel Ángel de Quevedo*

Sus accesos se encuentran en las colonias Romero de Terreros y Chimalistac, donde se ubican sectores poblacionales de altos ingresos. En la zona que circunda la estación se reanudan las actividades comerciales y de servicios, mezclándose con usos de suelo habitacional.

Como en el caso de Zapata, no se trata de una terminal de correspondencia, pero su valor radica en que en su exterior se pueden encontrar microbuses que conectan con la delegación Coyoacán y los puntos más remotos de la delegación Magdalena Contreras.

Ha recibido este nombre por el ingeniero De Quevedo (1859-1946) que, como se comentó en el apartado anterior, siempre se manifestó preocupado por el equilibrio ecológico (véase foto 19).

### *Copilco*

Como se ha mencionado, en el año de 1983 se inauguró el tramo de la línea 3 de Zapata a Universidad, con lo que se dio respuesta a la demanda de cientos de usuarios que habitan en las unidades habitacionales aledañas.



Foto 18. Metro Viveros.



Foto 19. Metro Miguel Ángel de Quevedo.

La estación Copilco se ubica en la delegación Coyoacán y sus salidas o entradas están en la colonia Romero de Terreros, sobre el eje 10 Sur. En su interior se puede apreciar parte importante del patrimonio del STC: una serie de murales que le dan un toque característico.

Uno de los factores importantes a destacar respecto a su localización es la cercanía con la Universidad Nacional Autónoma de México que, a su vez, ha traído consigo la transformación del paisaje urbano con la aparición de librerías, tiendas de productos médicos, fondas, cervecerías, imprentas, servicios de fotocopiado y cafés Internet.

Su nombre en el lenguaje de los antiguos mexicanos significa “corona real” y su icono representa al dios del agua (véase foto 20).



**Foto 20.** Metro Copilco.

### *Universidad*

Es la terminal de la línea 3 que se ubica más al sur; su objetivo principal fue el acercamiento de estudiantes, maestros y trabajadores procedentes del norte y centro de la ciudad, a la Universidad Nacional Autónoma de México —su emblema es el escudo de la Máxima Casa de Estudios—.

La estación Universidad cuenta con un paradero al oriente —que se incrementó de 13,648 m<sup>2</sup> a 22,090 m<sup>2</sup>— y dos andenes al poniente, junto con una calle para uso exclusivo de camiones. Se desciende a los andenes por medio de escaleras desde la pasarela de acceso al metro.

En su paradero hay 45 posiciones para ascenso y descenso de transporte. Sus entradas o salidas se sitúan en la colonia Pedregal de Santo Domingo perteneciente a la delegación Coyoacán y están rodeadas por el entorno de Ciudad Universitaria.

Las rutas principales conectan la delegación Coyoacán con la de Tlalpan, Magdalena Contreras y Álvaro Obregón; se puede encontrar camiones de servicio gratuito que otorga la UNAM para el traslado de estudiantes y trabajadores a las distintas facultades, institutos y demás dependencias universitarias (véase foto 21).



**Foto 21.** Metro Universidad.

Así, en este capítulo se ha explicado por qué el metro es un medio de transporte que caracteriza a las principales ciudades a nivel mundial, y cuya función consiste en dar servicio rápido y económico a grandes aglomeraciones humanas.

**Plano de localización 3.** La línea 3 del Sistema de Transporte Colectivo metro<sup>28</sup>



En la ciudad de México, pese a la desconfianza de algunas autoridades locales, este proyecto, propuesto por un grupo de selectos ingenieros y algunos políticos, pudo fructificar gracias a los estudios realizados sobre la calidad del subsuelo, acerca del impacto de la obra, pero, sobre todo, a estudios relacionados con el creciente problema del transporte en la ciudad.

Como ya se mencionó anteriormente, para llevar al cabo el proyecto del metro de la ciudad de México fue importante la participación de un equipo multidisciplinario conformado por profesionales y técnicos de diversas disciplinas —ingenieros, biólogos, arqueólogos, técnicos y obreros especializados— esfuerzo que se anticipó a su tiempo, pues aún en la actualidad es complicado poder conjuntar y llegar



a consensos, incluso, entre colegas. Bajo este planteamiento inicial el proyecto tuvo gran éxito.

La red del metro en la ciudad de México está proyectada a un plazo de aproximadamente 50 años, es decir, para su conclusión faltarían al menos 20 años más, paralelamente a un trabajo constante de mantenimiento. Desde este punto de vista, el metro actualmente soluciona únicamente de manera parcial el problema y tendrán que pasar más de dos décadas para que esta metrópoli pueda gozar de un medio de transporte que ayude a economizar y a optimizar distancias, tiempos e ingresos.

En este capítulo también se han expuesto los motivos por los que se considera que la línea 3 es la idónea para ser el espacio de estudio de esta investigación, ya que se trata de una de las primeras líneas construidas, es decir, de mayor consolidación, a diferencia de las nuevas que en ocasiones llegan a estar subutilizadas —situación que no fue ajena a la línea 3 en sus inicios— también se encuentra entre las tres con mayor afluencia —moviliza a un 17% del total de pasajeros que circulan en la red— es la de mayor longitud, y tiene la terminal más transitada —Indios Verdes— además de las otras tres estaciones más concurridas —Universidad, Zapata y La Raza—.

En resumen, se trata de una línea por la que circulan miles de personas diariamente y que, por lo tanto, tienen contacto con las realidades que se viven en sus diferentes espacios. Sin embargo, se convierte, por las zonas que cruza y el tipo de usuarios que la utilizan —en su mayoría estudiantes, profesionales y trabajadores— en el espacio privilegiado en el que el usuario entra en contacto con diferentes expresiones culturales que enriquecen su recorrido y lo convierten en un viaje que, a pesar de los empujones, pisotones y otros riesgos corporales, puede resultar ameno, recreativo y productivo.

Se ha realizado en este capítulo, además, una breve descripción de cada una de las estaciones que forman parte de la línea 3 y del entorno que les rodea, la cuál será ampliada más adelante.

En el siguiente capítulo se analizan datos técnicos sobre la infraestructura del metro e información acerca de la estructura organizacional, con el fin de mostrar la complejidad que implica el sistema de transporte de mayor eficacia en nuestro país, el metro.

## NOTAS

- <sup>1</sup> Cfr. Turton y Knowles, *Urban Transport Problems and Solutions*, p. 83.
- <sup>2</sup> Entre los años de 1950 y 1970 la población de la Zona Metropolitana de la Ciudad de México estuvo cerca de triplicarse: de 3,137,599, en 1950, a 8,799,937 habitantes (Instituto Nacional de Estadística y Geografía, *Estadísticas históricas de México*).
- <sup>3</sup> Existen disposiciones del Banco Mundial en las que se aconseja a los llamados países del tercer mundo no invertir en sistemas de transporte como el metro para sus “florecientes” capitales, a menos que otros sistemas más baratos no puedan cubrir la demanda de transporte (Turton y Knowles, *op. cit.*, p. 91). Es un hecho que, en el caso de la ciudad de México, tal recomendación no deba de ser tomada en cuenta, pues, si bien se trata de una solución costosa, es la que más ha servido para movilizar los flujos de población.
- <sup>4</sup> Fernández y Béjar, “La década de los sesenta”, p. 120.
- <sup>5</sup> Para la fecha en que se presentaba este proyecto, ICA ya había realizado importantes obras como: la construcción del centro urbano presidente Alemán —multi-familiar CUPA—; la presa derivadora de Jicalán, Michoacán; el sistema de drenaje profundo de la ciudad de México; la autopista México-Querétaro; además de importantes obras en otros países como Nicaragua, Chile, Guatemala y Ecuador, por lo que contaba con la experiencia de realizar obras de gran alcance.
- <sup>6</sup> Información obtenida de la página oficial del Sistema de Transporte Colectivo metro: <[www.metro.df.gob.mx](http://www.metro.df.gob.mx)>
- <sup>7</sup> Carlos Abendrop Dávila es un importante exbanquero y empresario que fue presidente de la Cámara Nacional de Comercio de la ciudad de México y de la Asociación de Banqueros de México, así como socio participante en prestigias empresas internacionales. Por lo anterior y debido a su experiencia, se toma en cuenta su propuesta para obtener el financiamiento deseado.
- <sup>8</sup> En nuestro país se conoce como “milagro mexicano” al periodo que va de 1940 a 1970, durante el cual surgen las condiciones propicias para un desarrollo industrial que, a su vez, da como resultado el auge económico que anteriormente no se había logrado.
- <sup>9</sup> Cfr. Delgado, *Ciudad-región y transporte en el México central. Un largo camino de rupturas y continuidades*, p. 56.
- <sup>10</sup> Rosas y Villalpando, *Los presidentes de México*, p. 225.
- <sup>11</sup> Información obtenida de la página electrónica del STC metro, *op. cit.*
- <sup>12</sup> *Ídem.*
- <sup>13</sup> *Ídem.*
- <sup>14</sup> El plan de construcción de la línea 8 había quedado pendiente y hubo que modificarlo, puesto que se pretendía que cruzara el centro histórico de la ciudad de México, entroncando con la estación Zócalo de la línea 2, pero según los estudios del Instituto Nacional de Antropología e Historia (INAH) su construcción podía poner en riesgo algún edificio prehispánico o colonial.

- 15 Navarro y González, *Metro, metrópoli, México*, p.1.
- 16 Véase página electrónica de la SCT metro, *op. cit.*
- 17 *Ídem.*
- 18 *Ídem.*
- 19 *Plan maestro del metro.*
- 20 Esta posibilidad fue desechada al poner en marcha el proyecto del *metrobus* sobre la avenida de los Insurgentes, a partir del mes de junio de 2005, cuya primera valoración por parte de los usuarios ha sido negativa, ya que la obra no se ha concluido, los tiempos no están sincronizados y el hacinamiento es mayor que en el metro.
- 21 *Plan maestro del metro, op. cit.*
- 22 Cfr. Victor Islas, *Llegando tarde al compromiso: la crisis del transporte en la ciudad de México*, p. 285.
- 23 Cfr. Alfred Marshal, *Principios de economía: un tratado de introducción*, Madrid, Aguilar, 1957, p. 773.
- 24 Cfr. R. M. Haig y R. C. McCrea, *Major economic factors in metropolitan growth and arrangement. A study of frends and tendencies in the economic activities within the region of New York and its environs*, p. 40.
- 25 Sistema de Transporte Colectivo, *Informe anual*, p. 23.
- 26 Ramírez, Bertha T., “Reordenará la GAM operaciones en el paradero de Indios Verdes”, p. 23.
- 27 Alejandro Suárez Pareyón, “La colonia Guerrero: un caso de deterioro urbano en la ciudad de México”.
- 28 Imagen copiada de la página electrónica del STC metro, *op. cit.*



## La infraestructura, el funcionamiento y la organización del Sistema de Transporte Colectivo metro

**E**l presente capítulo se diseñó para exponer de manera explicativa los aspectos de carácter técnico y organizativo que resultan imprescindibles para el funcionamiento del Sistema de Transporte Colectivo (STC) metro. En el primer apartado se menciona, a grandes rasgos, la infraestructura con la que está dotado este sistema.

Cabe aclarar que no es propósito de la presente investigación profundizar en aspectos técnicos que corresponderían a un trabajo situado en el terreno de la ingeniería civil o de la ingeniería mecánica, sino que únicamente se hace alusión a los componentes técnicos que se requieren para el buen funcionamiento del transporte público más importante de la ciudad de México. Se decidió incluir aspectos de tipo técnico con la finalidad de hacer notar la complejidad del sistema y lo que éste significa en términos de costos por adquisición de material y mantenimiento del mismo, lo que está íntimamente ligado a la vida y permanencia del espacio en el que se llevan al cabo todas las interacciones que se han propuesto para estudiar en este trabajo.

Una vez incursionado en los implementos técnicos que se requieren para el funcionamiento del metro, se abordan aspectos relacionados a su organización y a las distintas instancias de competencia administrativa del STC, por lo que se parte del análisis del organigrama de la institución.

Para finalizar, se centra la atención en una entidad que, a partir de la administración del Distrito Federal 2000-2006, se ha hecho visible en los diferentes medios informativos: el sindicato de trabajadores del Sistema de Transporte Colectivo metro.

## **Infraestructura**

El metro de la ciudad de México nace y crece a imagen y semejanza del metro subterráneo de París, debido al intercambio tecnológico y cultural que se dio entre ambas naciones a partir de finales de la década de los sesenta. La asesoría técnica de los franceses estuvo presente en cada etapa de la construcción y, primordialmente, en la adquisición tanto de los trenes que componen el parque vehicular, como en las piezas que no se fabricaban en México.<sup>1</sup>

El primer paso para poder realizar una obra de tal magnitud fue, necesariamente, partir del análisis del subsuelo de la ciudad de México —lacustre hasta la llegada de los conquistadores españoles— y, de esta manera, determinar si era posible la excavación de túneles con la profundidad requerida.

Este proceso de convencimiento, por razones posiblemente de índole política, llevó al menos una década en la que no se pudieron conciliar las posturas que argumentaban su viabilidad —ingenieros de la ICA— y las que la rechazaban rotundamente —regencia de la ciudad de México—. Una vez aprobado el proyecto y examinadas las condiciones del subsuelo, se efectuaron las excavaciones para la edificación de los túneles, por lo que fue necesario acceder a diversos componentes técnicos que posibilitaron su funcionamiento.

Los componentes mínimos que requiere el STC metro para su operación eficaz son, principalmente: túnel de cajón, vías, estaciones, trenes, subestaciones de rectificación, talleres, espacios destinados al depósito de trenes, puesto central de control (PCC), puesto de alta tensión (PHT) y centro administrativo.<sup>2</sup>

A continuación se dará una explicación esquemática de cada uno de los componentes técnicos mencionados, con el fin de establecer su importancia dentro del STC.

### *Túneles de cajón y vías*

Sin túneles y vías eléctricas, el metro no existiría, ambos son elementos que marcan la diferencia con otros medios de transporte. Los túneles son las cavidades subterráneas por las que transitan los trenes

y su profundidad varía. Por su parte, las vías son los carriles asentados en el suelo sobre los que circulan los trenes.

Las técnicas que se utilizan en la construcción de los túneles son conocidas en el campo de la ingeniería civil como “túnel de cajón” o “sistema de túneles de Milán”<sup>3</sup> que, a grandes rasgos, consisten en excavar zanjas para evitar los deslaves laterales del suelo.

Respecto a las vías, existen en cada línea dos principales que, al llegar a la terminal, pueden bifurcarse en tres o hasta cuatro. Los tiempos de recorrido de las líneas que hasta el momento están en funcionamiento van desde los 21 min. hasta los 38 min. 15 seg., dependiendo de la longitud de la línea.<sup>4</sup> Las vías son denominadas elásticas y están compuestas por dos rieles de 115 libras/yarda; se fijan mediante un durmiente fabricado de concreto en las rectas, y de madera tanto en las curvas como en las zonas de aparato de vía. La entrevía debe tener como mínimo 3.55 metros de ancho. Para la electrificación de las vías se necesita resolver antes la sistematización de las estaciones, la reconstrucción de la obra civil y de los cruces de las líneas de energía eléctrica con la vía, la protección de las instalaciones de telecomunicación, de control, así como la señalización.<sup>5</sup>

### *Estaciones*

Las estaciones juegan un papel fundamental en el STC metro puesto que constituyen el primer punto de encuentro entre los usuarios y el sistema. Sirven como conexión con la superficie, al mismo tiempo que representan el espacio en el cual los viajeros subterráneos circulan, esperan, abordan y descienden de los trenes. Las estaciones se dividen en tres tipos diferentes, según el contacto que tengan con otras líneas:

- *Las estaciones terminales* son aquellas dos estaciones que representan el inicio o final de una línea en cuyos alrededores, por regla general, existen otras modalidades de transporte complementario —que en ocasiones pueden ser, a su vez de correspondencia—.
- *Las estaciones de correspondencia* se distinguen por ser aquellas en las que dos o más líneas se cruzan y el usuario puede realizar transbordos.

- *Las estaciones de paso* son la gran mayoría de las estaciones, no son estaciones terminales, ni estaciones de correspondencia y pertenecen a una sola línea.

Las estaciones, según su profundidad, pueden estar en solución subterránea, elevada o superficial; en una misma línea pueden combinarse estas tres posibilidades.

Hasta el momento existen en la red del STC metro un total de 175 estaciones clasificadas de la siguiente manera: 22 estaciones terminales, 11 con correspondencia y 11 sin correspondencia, 112 estaciones de paso y 5 de correspondencia, 106 estaciones subterráneas, 53 superficiales y 16 elevadas.

### *Torniquetes y taquillas*

El acceso de los usuarios al metro se hace por medio de torniquetes en los que se deposita un boleto que es expedido en las taquillas que se encuentran a unos pasos. El boleto es introducido en este aparato que gira cuando se registra en un lector óptico. En la actualidad hay 1,353 torniquetes de entrada y 1,275 de salida para 175 estaciones.

Existe una propuesta reciente para implementar un nuevo sistema de acceso<sup>6</sup> a través de las llamadas “tarjetas inteligentes” lo que, a la larga, suplirá el sistema de acceso vigente y, mediante un *chip*, registrará el número de viajes de los usuarios, mismos que se irán descontando en una máquina de lectura óptica.<sup>7</sup>

### *Equipamiento para usuarios con necesidades especiales*

El equipamiento del metro, así como en el resto de la ciudad de México —como el caso de las aceras de esta gran urbe que hasta hace pocos años no contaban con rampas para la circulación de sillas de ruedas— no fue pensado para las necesidades de las personas con capacidades diferentes y era un verdadero triunfo para ellas circular en su interior.



Actualmente, el STC ha acondicionado paulatinamente sus instalaciones para que este tipo de personas puedan utilizarlas. Un gran avance fue durante el año de 1998 cuando se adaptaron un buen número de banquetas aldañas a las estaciones del metro para la circulación de sillas de ruedas. El 30 de noviembre de 1998 se inició el proyecto y el miércoles 2 de diciembre del mismo año, el gobierno del Distrito Federal anunció el acceso gratuito de personas con capacidades diferentes y adultos mayores a las instalaciones del STC.

Un primer paso consistió en hacer adaptaciones a las estaciones de Universidad, Centro Médico,<sup>8</sup> Pantitlán, Indios Verdes y Tacuba, en donde se construyeron rampas y salvaescaleras, se instalaron elevadores y se pusieron señalizaciones para ciegos y débiles visuales. Para estos últimos, se colocaron en más de 30 estaciones<sup>9</sup> huellas en los escalones, placas de señalización en braille y ranuras para bastones guía. Sin embargo, aún falta mucho por trabajar, pues, además de que muchas estaciones no se han acondicionado, los accesos a las calles siempre son por medio de escaleras, lo que representa un impedimento para poder ingresar sin la ayuda de otros.

## Trenes

En el STC hay dos tipos de trenes: los neumáticos y los férreos. Los trenes neumáticos son los que circulan en las líneas 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9 y B, están conformados por 10 modelos diferentes de los cuáles seis son de patente mexicana, dos francesa, una canadiense y una española; fueron fabricados entre 1968 y 1992. Están compuestos por un convoy de nueve carros,<sup>10</sup> seis de los cuales funcionan a partir de la fuerza motriz, lo que significa que son de tracción propia y van acomodados de atrás para adelante de la siguiente manera: 1, 3, 4, 6, 7 y 9; los tres carros restantes son remolques que no tienen tracción propia —2, 5 y 8— el primero y el último carro son motrices —1 y 9— y tienen cabina de conducción, lo que les permite la reversa en las terminales y son menos problemáticos para circular en los depósitos. La caja es el lugar en el que viajan los pasajeros, va montada sobre dos carretillas portadoras llamadas *bogües* y contienen a los equipos que regulan el funcionamiento de los motores de tracción. Además, exis-

ten 26 trenes férreos para la línea A, de los cuáles tres son modelos de patente mexicana fabricados entre los años de 1986 y 1999.



Durante los días laborables —lunes a viernes— circulan en la red un mayor número de trenes que, a su vez, efectúan mayor cantidad de vueltas en comparación con los días sábados, domingos y festivos. En promedio, durante los días laborables transitan en toda la red alrededor de 246 trenes que realizan más de 3,562 vueltas, cifras que contrastan con los 196 trenes y 3,132 vueltas de los días sábados y 168 trenes y 2,541 vueltas durante los domingos y días festivos. Es decir, la demanda de viajes se establece a partir de las necesidades de los usuarios que representan la fuerza de trabajo y de aquellos que asisten a las instituciones educativas; no así de quienes frecuentan eventos masivos ya sean deportivos, musicales, religiosos o cívicos que se llevan al cabo, por lo general, fines de semana y días festivos.

### *Puesto central de control*

El puesto central de control (PCC) es el cerebro del sistema; su función es la de concentrar los mandos y los controles de cada uno de los trenes de la red, las comunicaciones entre éstos, las terminales, así como las instalaciones de respaldo. Hay tres puestos centrales de control en el sistema desde donde el personal, más de 2,500 trabajadores, regula la circulación de los trenes. Para el funcionamiento del sistema se utiliza tecnología de punta conformada por tableros de control ópticos.

### *Puesto de alta tensión*

La energía eléctrica es la fuente de alimentación del metro —es el segundo cliente de la Compañía de Luz y Fuerza del Centro<sup>11</sup>— y se

distribuye entre la marcha de los trenes y 157,000 unidades de iluminación. Cada estación cuenta con tres ruptores de energía que sirven para cortar la corriente en caso de imprevistos o reparaciones.

### *Otros elementos*

Otros de los componentes con los que cuenta el STC metro son 1,206 escaleras fijas y 377 eléctricas, necesarias debido a la profundidad de las estaciones, ya que la mínima es de tres metros.

Cuenta con seis talleres localizados en las terminales Tasqueña, Zaragoza, Ticomán, El Rosario, La Paz y Constitución de 1917, además del de la línea A que funciona exclusivamente para ella.

Se desarrolló el Sistema Interno Computarizado de Videovigilancia y Seguridad (SICASEG), cuya función consiste en apoyar a la seguridad en el interior del metro, en cuanto al control del acceso de los usuarios. Este sistema comprende equipos de cómputo y *software* de aplicación, monitores a color y cámaras digitales instaladas en las estaciones, en los talleres y en los depósitos de los trenes. Aunque a la fecha, por el costo que implica, no se han logrado cubrir todas las estaciones, este sistema está planeado para que en un futuro se monitoren y graben imágenes en formato digital, con la idea de poder reportar emergencias, incendios y detectar posibles actos de vandalismo y delincuencia.

### *Elementos esenciales para el funcionamiento del metro*

Una vez que se ha podido vislumbrar, a *grosso modo*, cuál es la infraestructura con la que cuenta el STC metro, el presente apartado se enfoca en su funcionamiento, así como en sus especificaciones de operación. El metro es, ante todo, un sistema móvil que se define dentro de los términos operativos de vialidad y transporte como:

...un vehículo de fase de transporte subterráneo, superficie o elevado, perteneciente al STC (Sistema de Transporte Colectivo). Su medio de propulsión se apoya en motores eléctricos y, además, cuenta con un programa de operación

establecida para trenes de seis y nueve vagones con un número de plazas por unidad de aproximadamente treinta. Corre sobre vías y posee ruedas de acero y neumáticos.<sup>12</sup>

Esta definición explica, a grandes rasgos, lo que se entiende técnicamente como metro y la manera en la que trabaja. Su modo de funcionamiento en la ciudad de México se transformó desde el día 20 de octubre de 1975, fecha en que ocurrió un trágico accidente dentro de sus instalaciones, a partir de ello, el pilotaje cambió de manual a automático, lo que significa que actualmente opera con un sistema que puede controlar, desde el puesto central, la distancia entre los trenes,<sup>13</sup> así como su frenado y que no sobrepasen los límites de velocidad.

El metro requiere de la señalización con semáforos, para que la seguridad en el funcionamiento de los trenes sea mayor; cada uno tiene siempre tras de sí dos semáforos en rojo y para poder avanzar debe cubrir 23 condiciones. En el cuadro 6 se presentan las especificaciones de operación requeridas para el funcionamiento del metro.

**Cuadro 6.** Especificaciones de operación

Especificación	Medida
Rango de velocidades recomendadas	De 35.5 a 80 Km/hr.
Altura del riel al techo	3.6 m.
Altura del piso al techo	2.4 m.
Ancho exterior	2.5 m.
Tensión de alimentación	750 voltios
Aceleración máxima	1.33 m/s <sup>2</sup>
Aceleración mínima	1.24 m/s <sup>2</sup>
Desaceleración máxima	2.0 m/s <sup>2</sup>
Tipo de frenado	Rostático, neumático y regenerativo
Velocidad comercial del material rodante neumático	36 Km/hr.
Velocidad máxima del material rodante neumático	80 Km/hr.

Fuente: Cuadro elaborado por la autora con base en la información proporcionada por el *STC* metro.

Para el funcionamiento casi perfecto de un sistema tan complejo como es el metro, se requiere efectuar programas de mantenimiento periódico que comprendan el cambio del cableado de alta tensión y la

revisión del circuito de alumbrado, de durmientes, de vías y trenes;<sup>14</sup> también los sistemas de fuerza y tracción deberán verificarse constantemente para evitar accidentes. En cuanto al cerebro del sistema, es decir, al mando centralizado y el pilotaje automático que, como se ha visto, cumplen una función vital, se deberán contemplar programas de mejoramiento permanente. De igual manera, la regulación de los trenes y la señalización deberán revisarse periódicamente.

El mantenimiento de las estaciones, los trenes y los túneles absorbe la mayor parte de los recursos que el gobierno del Distrito Federal destina a tan importante medio de transporte, con miras a su permanencia a través del tiempo, su buen estado y su correcto funcionamiento.

### ***Organigrama institucional***

Como se mencionó en el capítulo 1, el STC es un organismo público descentralizado que, actualmente, depende del gobierno del Distrito Federal. Desde el año de 1967 a la fecha, el STC metro ha tenido 11 directores, y de ellos tan solo una ha sido mujer.<sup>15</sup>

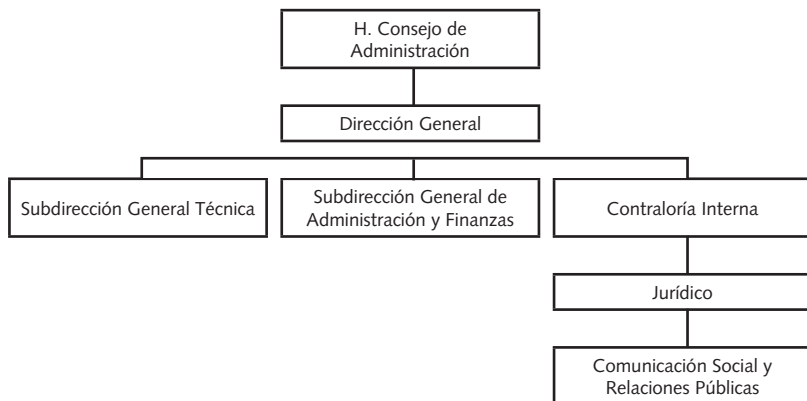
La autoridad máxima en el STC metro es el Consejo de Administración cuyas facultades comprenden el establecimiento de prioridades del organismo y la aprobación de los programas y del presupuesto. Está encabezado por el jefe de gobierno del Distrito Federal, quien funge como presidente, por el secretario de Transportes y Vialidad, que puede actuar como presidente suplente, y por representantes de las secretarías de Hacienda y Crédito Público, Comunicaciones y Transportes, Contraloría, Desarrollo Administrativo, Nacional Financiera y gobierno del Estado de México.

El Consejo de Administración se reúne de manera ordinaria seis veces al año para discutir las principales problemáticas y asuntos relacionados con tan importante sistema de transporte (véase organigrama del STC).

De la Dirección General dependen la Subdirección General Técnica, la Subdirección de Administración y Finanzas, así como la Contraloría Interna. Esta última tiene a su cargo los departamentos que

se encargan de lo jurídico, de la comunicación social y de las relaciones públicas.

#### Organigrama del Sistema de Transporte Colectivo



#### ***Los trabajadores y el sindicato***

El STC metro se ha caracterizado por tener una plantilla laboral muy numerosa,<sup>16</sup> a partir de la cual surgió la necesidad de crear una instancia mediadora entre la élite dirigente y los trabajadores; es así como nace el Sindicato Metropolitano de Trabajadores del Metro, cuya existencia estuvo mucho tiempo inmersa en la lógica corporativista del que fuera el partido político hegemónico en México durante más de setenta años, el Partido Revolucionario Institucional (PRI). Sin embargo, desde el arribo del Partido de la Revolución Democrática (PRD) al gobierno de la ciudad de México, se desató un conflicto político que solamente puede desencadenar en el deterioro de las condiciones laborales de los trabajadores y, en última instancia, en el servicio que reciben los usuarios.

#### *Los trabajadores del Sistema de Transporte Colectivo*

Por las actividades que realizan los trabajadores del STC metro, se clasifican en: operativos, taquilleras, de mantenimiento, administrativos y de seguridad (véase cuadro 7).

**Cuadro 7.** Clasificación del personal del stc metro

Tipo de personal	Puestos
Operativo	Regulador especializado del PCC Inspector jefe de estación Conductor Supervisor de limpieza en trenes
Taquilla	Taquillera Supervisora de taquilla
Mantenimiento	Instalaciones fijas Material rodante Mantenimiento a instalaciones y administración de recursos
Vigilancia	Vigilancia propia del sistema Contratados por el stc Policía auxiliar del DF Policía auxiliar del Estado de México
Otros	Administrativos Trabajadores de confianza Trabajadores eventuales

Fuente: Cuadro elaborado por la autora con base en la agenda 2002 del stc.

En el plano laboral, los trabajadores del stc metro han logrado importantes prestaciones como: un centro de desarrollo infantil, servicio médico, apoyo para renta y estudios, becas para sus hijos, fondo de ahorro, pago de días económicos y servicio de comedor; a fin de año se les otorga, solo a los trabajadores de base, vales de despensa y una compensación en efectivo.

Una prestación que ha quedado pendiente, sin que se especifique el por qué, es la construcción de un balneario para el uso exclusivo del personal. Desde el año de 1989 el sindicato adquirió un predio para este proyecto en Yecapixtla, Morelos, sin embargo, 11 años después se puso a la venta con la promesa de adquirir un nuevo terreno en Apotla:

Desde 1990, los trabajadores del metro han conocido el proyecto de Yecapixtla por *Trinchera*, en donde se la ha calificado como “acariciada prestación”, “entrañable realización”, “una de las más grandes aspiraciones de la familia del metro”, “el anhelado proyecto”, “justa y anhelada demanda de los trabajadores del

metro”. Y a pesar de que en los números de 1994 y 1995 de dicho órgano se dijo que en “breves días se pondrá la primera piedra” y que “está en proceso la perforación de pozos de agua y bardeado del mismo, hoy en día no hay una sola piedra levantada.<sup>17</sup>

Las mejoras en las condiciones de trabajo, en algunos casos, podrían resultar significativas, no obstante, hay que considerar que la mayoría de los trabajadores están expuestos a grandes responsabilidades y, en ocasiones, a situaciones de riesgo.

Los conductores, a pesar de que el sistema está en gran medida automatizado, tienen en sus manos la vida de cientos de personas que viajan en los vagones; los técnicos e ingenieros tratan de evitar a toda costa un error técnico o humano; y los elementos de seguridad deben estar pendientes de cualquier eventualidad. Sin embargo, los conductores no son los únicos que arriesgan su vida y la de los demás; otros puestos también implican situaciones de peligro, como es el caso de los inspectores de vía que realizan trabajos de supervisión al interior de los túneles. En la historia del metro han ocurrido algunos accidentes durante operaciones que de antemano habían sido programadas y que han dejado como saldo cinco trabajadores muertos por errores humanos.<sup>18</sup>

Algunos puestos tienen otro tipo de características relacionadas con el manejo de los recursos, ya sean administrativos, en las oficinas, o en las taquillas. En éste último caso, es importante señalar que, por lo general, según sea la estación en la que se labore, se puede tratar de un trabajo constante e ininterrumpido que requiere de gran responsabilidad y dedicación. Otras veces, puede ser tedioso y aburrido. Este es el caso de Rebeca, ella, como otras taquilleras —la mayoría— es cambiada frecuentemente de estación:

He estado en muchas estaciones de la línea 3. Casi en todas, excepto en Indios Verdes. ¡Uy, de la que me he salvado! Porque de Hidalgo para allá se pone muy feo, hay mucha gente y mucha gente con malas intenciones. Prefiero el sur, hay otro tipo de gente. Hace como un año estaba en Coyoacán y ahora estoy en Copilco.<sup>19</sup>

El cambio de estaciones y aun de horarios es lo más frecuente en este tipo de puesto, Rebeca actualmente trabaja de 11:30 hrs. a 18:30 hrs.,



jornada que no le permite hacer otras actividades. Una de sus mayores quejas es la taquilla en la que se encuentra en este momento:

Es una entrada por la que casi nadie pasa. Me aburro muchísimo. Cuando hay gente el día se te pasa de volada, pero así, es muy lento. A veces pasa un buen rato y no se acerca nadie a comprar boletos, entonces me pongo a leer. En eso aprovecho el tiempo.<sup>20</sup>

Otros elementos importantes en el STC metro son los vigilantes. El metro cuenta con, aproximadamente, mil elementos de seguridad que son apoyados por la policía auxiliar del Distrito Federal.<sup>21</sup> Los vigilantes tienen en sus manos la preservación del orden en los accesos, pasillos, taquillas, torniquetes, andenes y vagones, así como en situaciones de peligro o emergencia donde tendrán que atender o desalojar andenes y pasillos. Participan también en los llamados “operativos” para detener a supuestos infractores: vendedores ambulantes, músicos e indigentes. El sistema de vigilancia está reforzado por la videovigilancia que, como ya se comentó anteriormente, no cuenta aún con la infraestructura suficiente para cumplir sus funciones.

### *El Sindicato Nacional de Trabajadores del Sistema de Transporte Colectivo<sup>22</sup>*

Desde el año de 1997 la presidencia del Consejo de Administración del STC está encabezada por los jefes de gobierno del Distrito Federal que, a la fecha, han sido electos por la ciudadanía y han surgido de las filas del Partido de la Revolución Democrática (PRD). Sin embargo, el Sindicato Nacional de Trabajadores del Sistema de Transporte Colectivo surgió, como se comentó en líneas anteriores, en un contexto en el que el Partido Revolucionario Institucional (PRI) dominaba todos los sectores del país.

Para poder abordar esta situación, es importante acudir a la clasificación que hace Giovanni Sartori de los partidos políticos en México, desde la fundación del Partido Nacional Revolucionario (PNR) —antecedente del PRI— hasta hace tan solo cuatro años, predominaba lo que Sartori caracterizó como un sistema dominado por un *partido*

*hegemónico*,<sup>23</sup> en el sentido de que el PRI no permitía una competencia oficial por el poder:

Se permite que existan otros partidos, pero como partidos de segunda, autorizados; pues no les permite competir con el partido hegemónico en términos antagónicos y en pie de igualdad.<sup>24</sup>

Desde el punto de vista de Sartori, la situación que imperaba en los años de apogeo del PRI no permitía de manera alguna la alternancia en el poder, de hecho, ni siquiera la contemplaba como posibilidad, circunstancia que se transformó a partir del resultado de las elecciones del 4 de julio del año 2000, año en que el Partido Acción Nacional (PAN) obtuvo la mayoría de votos para la presidencia de la República.

Desde su fundación, el PRI surgió como un partido de masas; conforme a la caracterización que hace Maurice Duverger, se trata de un tipo de partido que hace énfasis en la manera en que recluta a sus miembros, lo que tiene un carácter fundamental tanto en lo político como en lo financiero. En el aspecto político, trata de poner en marcha una educación política de las clases populares. En lo financiero, las cuotas pagadas por sus miembros son fundamentales.<sup>25</sup> Es por esto que cualquier sector numeroso de trabajadores otorgaba al PRI grandes beneficios y, ante todo, la legitimación de su poder político.

Ante este panorama, el advenimiento de una nueva administración en el Distrito Federal y, por lo tanto, en el STC, proveniente de una línea de pensamiento y acción diferente a la que se había manejado durante casi 30 años, produjo choques y conflictos entre el sindicato y la cabeza del Consejo de Administración.

Desde el punto de vista priísta, la nueva administración no tenía la experiencia para administrar el medio de transporte más importante de la capital de México, el metro:

Pusieron a nuevos ingenieritos, muy jóvenes y corrieron a la gente que tenía toda la experiencia en el manejo del metro. El metro cada día está peor, poco a poco van a empezar a salir a la luz las fallas.<sup>26</sup>

En la cúspide del sindicato solamente podría estar un personaje proveniente de la “vieja escuela” de líderes priístas, se trata de Fernando Espino Arévalo, protagonista del conflicto que ha convertido al STC

en la arena en la que el gobierno del Distrito Federal y el Sindicato Metropolitano de Trabajadores del Metro han depositado sus discusiones partidistas.

Espino Arévalo se alistó en el PRI en el año de 1966; cuatro años más tarde ingresó al STC metro. Durante más de 30 años ha laborado en este organismo, ha ocupado, al mismo tiempo, diferentes cargos políticos dentro y fuera del STC metro, entre los que destacan: secretario de Previsión Social, Prestaciones Sociales y Económicas del Comité Ejecutivo General del Sindicato de Trabajadores del STC (1974); coordinador general por la Federación de Sindicatos de Trabajadores al Servicio del Estado (1982); presidente del Comité General de Vigilancia del STC metro (1984); secretario general del Comité Ejecutivo General del Sindicato (1987-1990); delegado de la XIV asamblea del PRI, secretario adjunto del Comité Directivo del PRI del Distrito Federal y asesor general del STC (1990); diputado federal de la LV legislatura del DF por el XXXVII Distrito Electoral (1991-1994); secretario general del sindicato (1999-2002), diputado de la Asamblea Legislativa (2000-2003) y diputado federal de la LIX legislatura por el Partido Verde Ecologista de México (2003-2006), entre otros. Desde su posición de diputado declaró la guerra política al gobierno del Distrito Federal, al promover paros laborales y el desacato a las autoridades del STC.

Los mayores momentos de conflicto han sobrevenido a partir de 2003, año de la toma de protesta como jefe de gobierno del Distrito Federal de Andrés Manuel López Obrador, se tomó como pretexto el desvío de fondos procedentes del presupuesto para la ciudad de México a la construcción de los llamados “segundos pisos”, pasos a desnivel para los automóviles en arterias importantes de la capital.

La dirigencia sindical se quejó de que dicho presupuesto no fuera destinado al mantenimiento del metro; por su parte, el gobierno del Distrito Federal dejó en manos de la Procuraduría General de Justicia del Distrito Federal (PGJDF) la investigación de actos de sabotaje que significaron fuertes pérdidas para el sistema. Como una forma de presionar a las autoridades capitalinas, Espino Arévalo, durante 2003, ordenó la suspensión del servicio en las líneas B y 9 del metro, motivo por el cuál se levantó una demanda en su contra, misma que no procedió por el fuero que tenía como diputado local.

A manera de visualizar la situación de conflicto que pervive entre estas dos instancias —gobierno del DF y sindicato— se muestra en el cuadro 8, a partir de algunas noticias recuperadas de la prensa, los principales puntos de discusión:

**Cuadro 8.** Conflictos entre el sindicato nacional y el gobierno del Distrito Federal

Título	Periódico	Fecha	Asunto
"Espino Arévalo debe medir muy bien sus acciones: Bátiz".	<i>La Jornada</i>	09-03-03	Bernardo Bátiz: "Medir muy bien sus acciones", por el daño que ocasionaría a los usuarios y porque podría iniciarse otra averiguación previa en su contra, por ataque a las vías de comunicación.
"Avances en entrega de predios para vivienda y pago de horas extras, entre otros puntos. Logran primeros acuerdos autoridades del STC y el Sindicato Metropolitano".	<i>La Jornada</i>	14-03-03	La amenaza de huelga en el metro quedó descartada ayer al alcanzar acuerdos las autoridades del DF y el sindicato, que se traducirán en la entrega de predios para viviendas, analizar los descuentos aplicados a 250 taquilleras e inspeccionar de inmediato las áreas peligrosas e insalubres, tal como lo establece el Reglamento de Condiciones Generales de Trabajo de 2002.
"Van 17 sabotajes al metro".	<i>El Gráfico</i>	02-07-03	En los últimos dos años y medio se han registrado actos de sabotaje que significan pérdidas por más de 2 millones de pesos.
"Espino Arévalo convoca ya a suspender el servicio la próxima semana, advierten. El sindicato nos obliga a participar en paros, acusan taquilleras del metro".	<i>La Jornada</i>	04-07-03	El Sindicato de Taquilleras del STC que acudió a la Junta Local de Conciliación y Arbitraje (JLCA) para solicitar su registro, anunció que se les convocó a participar en un paro a realizarse en las tres líneas en protesta por "cambios de área u horario, cancelación de licencias y re-tabulaciones, entre otras medidas de disciplina a aplicarse" por las autoridades.
"Espino Arévalo tiene en su contra 16 averiguaciones previas".	<i>La Jornada</i>	04-07-03	Espino cuenta con 16 averiguaciones por robo, presentada por la desaparecida Conasupo; por abuso de confianza y lesiones en carácter de autoría intelectual, presentada por Francisco Hernández Juárez y Remedios Maldonado Sotelo; y como autor intelectual de su propio secuestro cometido por su actual asesor, Horacio Pérez Negrón.

*continúa...*

continuación...

<p>"Falso que se haya dado presupuesto al metro".</p>	<p><i>Milenio Diario</i></p>	<p>11-07-03</p>	<p>El Consejo Nacional de Delegados del sindicato niega que se haya incrementado el presupuesto del metro en 843 millones de pesos, y asevera que se desviaron 173 millones de pesos del presupuesto del metro para el distribuidor vial de San Antonio.</p>
<p>"Sustentan con documentos la actuación caciquil del dirigente sindical. Trabajadores del metro piden al TFCA anular la reelección de Espino Arévalo".</p>	<p><i>La Jornada</i></p>	<p>14-08-03</p>	<p>Trabajadores del metro presentaron una demanda ante el Tribunal Federal de Conciliación y Arbitraje para que anule las elecciones, cuando Espino Arévalo fue reelegido por cuarta ocasión como secretario general del Sindicato Nacional de Trabajadores del stc, por cuatro años más. La estrategia de Espino consistió en cambiar el nombre al sindicato para hacerlo parecer como uno nuevo.</p>
<p>"Persisten prácticas ilegales en el sindicato. Urge revisar a fondo las condiciones de trabajo en el stc, afirma Encinas".</p>	<p><i>La Jornada</i></p>	<p>14-08-03</p>	<p>El secretario de gobierno del Distrito Federal, Alejandro Encinas, consideró que las condiciones de trabajo en el metro tienen que revisarse a fondo para terminar con viejas prácticas corporativas, como la venta de plazas en el sindicato.</p>
<p>"Destinará el gobierno 500 mdp al metro".</p>	<p><i>El Gráfico</i></p>	<p>17-10-03</p>	<p>De los 800 millones de pesos recibidos por parte del gobierno federal como excedente del petróleo, 500 serán destinados al mantenimiento de edificios, estaciones, equipos electrónicos y mantenimiento de carros.</p>
<p>"Esfuman 1,000 mdp del metro".</p>	<p><i>El Sol de Medio Día</i></p>	<p>22-11-03</p>	<p>Asambleístas acusan a directivos del metro y autoridades del gobierno del DF de desviar la mayor parte de este capital y no realizar mantenimiento preventivo.</p>
<p>"Destinan al distribuidor vial fondos del metro".</p>	<p><i>El Gráfico</i></p>	<p>26-11-03</p>	<p>Diputados locales autorizaron una transferencia de casi 900 millones de pesos, mismos que serán compensados por los recursos federales otorgados por la venta del petróleo.</p>
<p>"700 millones del metro al distribuidor".</p>	<p><i>Milenio Diario</i></p>	<p>28-11-03</p>	<p>La Asamblea Legislativa decidió con 55 votos a favor y 4 en contra, que los 700 millones que iban a ser invertidos en el stc se destinarían al distribuidor vial.</p>

continúa...

continuación...

"Comprometidos 636 mdp en obras del metro".	<i>El M</i>	18-12-03	Aún sin contar con el dinero que el gobierno federal otorgará al del Distrito Federal por excedentes en las ventas de petróleo, éste último hizo compromisos para la adquisición de materiales, por tener como fecha límite el 15 de diciembre, para enviar a la Secretaría de Hacienda las facturas.
---	-------------	----------	---

Fuente: Cuadro elaborado por la autora con base en diferentes diarios informativos.

Como puede apreciarse en el cuadro 8 —en el cual se muestran solamente fragmentos de la realidad, manejados por los medios informativos— existe un conflicto que podría significar aquél temido “colapso sistémico”.

Una opción para la lectura de estas notas periodísticas es utilizar la teoría de la semiótica planteada por Umberto Eco, mediante la cual se pueden interpretar a partir de los diferentes “mundos posibles”<sup>27</sup> que proyectan los personajes involucrados en el texto narrativo.

Por un lado, se tienen cinco versiones de una misma realidad en la que los actores comparten una problemática. Por otro, durante el año de 2003 se intensifica el choque de dos tendencias que, en última instancia, se asumen como partidistas. Además, se trata del sistema de transporte más importante de la ciudad de México para el que trabajan miles de individuos, mismo que absorbe una gran parte del presupuesto del gobierno local puesto que requiere de una gran inversión en infraestructura y mantenimiento; y los trabajadores están supuestamente representados por un líder formado en las prácticas clientelares, militante del partido que durante muchos años estuvo al frente del poder, lo que le ha otorgado una posición política determinante.

A continuación, a partir de la propuesta de Humberto Eco, se hace un esbozo de los mundos posibles que se pueden desprender de las notas periodísticas:

*Mundo posible 1.* Para el periódico *La Jornada* los actores involucrados son: el líder del Sindicato Nacional de Trabajadores del STC, Espino Arévalo, diferentes instancias del gobierno del Distrito Federal

representadas por Bernardo Bátiz y Alejandro Encinas —procurador de justicia y secretario de gobierno del DF, respectivamente— e importantes grupos de trabajadores —taquilleras, grupos de oposición—. Por una parte, Espino Arévalo aparece como un villano que goza del fuero político que le otorga el ser representante popular, con 16 averiguaciones previas en su haber. Por otra parte, existe un sector de trabajadores que se muestra molesto puesto que sus derechos han sido violados; mediante una artimaña bien planeada, el líder sindical cambia el nombre del sindicato que, al aparecer como nuevo, le permite prolongar su permanencia en el poder. Además, están los derechos de las taquilleras quienes tampoco se sienten representadas por su líder ya que no han recibido respuesta a sus demandas. Sin embargo, Espino Arévalo tiene el poder para realizar paros y presionar, de esta manera, al gobierno que cede, finalmente, a muchos de sus reclamos.

*Mundo posible 2.* Para el periódico *El Gráfico* el problema principal del conflicto son los sabotajes al metro, que desde su descripción parecen no tener autor; la cuestión central se encuentra en las pérdidas económicas que provocan. No se dan nombres, únicamente se habla de instancias y de su relación entre gobierno federal-gobierno local. Se justifica el desvío de fondos para el mantenimiento del metro en pro de la construcción del distribuidor vial, ya que argumenta que hay forma de reponer ese capital gracias a los 500 millones de pesos que el gobierno federal otorgó al gobierno de la ciudad de México, debido al excedente petrolero.

*Mundo posible 3.* Para *Milenio Diario* el problema se ha desatado a partir del desvío de los fondos del metro hacia la construcción del distribuidor vial de San Antonio. El sindicato argumentó que el metro no ha recibido dinero ya que se ha desviado el recurso para otros gastos. Sin embargo, ya casi al terminar el año, pareciera que a quien tendrían que reclamar los delegados del sindicato es a la Asamblea de Representantes quien autorizó el desvío de fondos.

*Mundo posible 4.* Según el *Sol de Medio Día*, los actores en conflicto son los directivos del metro —a quienes no se les había considerado

dentro de los otros mundos posibles— y los asambleístas. Estos últimos culpan a los primeros de haber desviado mil millones de pesos —sin decir adonde— y haber descuidado el mantenimiento del metro.

*Mundo posible 5.* Para el órgano informativo del STC titulado *El M*, el STC hizo compromisos previos para la compra de implementos para el mantenimiento de la red, aun antes de recibir el dinero “prometido” por el gobierno federal, debido a que para la adquisición de determinados insumos existe una fecha límite para facturar.

Mediante este breve ejercicio se pueden apreciar cinco formas diferentes de interpretar la realidad. En todo caso, siempre se busca un culpable para justificar el estado en el que se encuentra el metro: ya sea el dirigente del sindicato “oficial”, acusado por diferentes individuos y motivos; los directivos del STC; o bien, el gobierno del Distrito Federal. El detonador de tan terrible polémica para algunos es el haber utilizado recursos del metro con el fin de crear otro tipo de infraestructura para la ciudad —motivo que los enemigos del gobierno del DF no dejarán de “echarle en cara”—.

Finalmente, se consideró importante elaborar este capítulo enfocándolo a aspectos de índole técnica y organizacional, con el fin de dar cuenta de la gran infraestructura y recursos humanos que se necesitan para que el metro pueda trabajar y, especialmente, para hacer énfasis en que se trata de un *sistema* compuesto por varias partes que son indisolubles y, en última instancia, necesarias para su funcionamiento.

Muchos son los retos técnicos que deben plantearse en la construcción y mantenimiento del STC metro. Específicamente, es importante evitar la humedad y las filtraciones del agua, elegir materiales duraderos y de fácil mantenimiento, y contar con buena iluminación y ventilación, todo ello requiere de una fuerte y constante inversión; y es que dar mantenimiento al metro es eso: una inversión. Se invierte en el mejoramiento de un medio de transporte que, a largo plazo, resultará la solución más viable al problema del transporte en la ciudad de México.

Además de la infraestructura, uno de los componentes más importantes en el STC es la plantilla laboral que comprende trabajadores de diferentes áreas: operativos, de taquilla, de mantenimiento, de vigilan-



cia, administrativos, entre otros. Esto significa contar con los recursos humanos suficientes y capaces de echar a andar un gran sistema, el más complejo en cuanto al transporte en la ciudad de México. Como en todo sistema, una pequeña falla en alguno de los componentes del metro podría ocasionar un colapso total.

Por último, una plantilla laboral compleja y numerosa requirió en algún momento de representatividad frente a sus dirigentes. Lamentablemente, como ha ocurrido en muchas instituciones, los líderes terminan representando a sus propios intereses y los de sus allegados; su estrategia es gestionar por los derechos de los trabajadores cuando éstos comienzan a presionar, ya que cualquier aumento en su salario real o alguna prestación nueva puede ayudar a “calmar los ánimos”.

Así, la situación que se puede percibir en el metro es reflejo de la que se vive en el país en general, los sectores corporativos que dentro de la historia del país fueron más fuertes, se niegan a morir y se confrontan contra el gobierno que, anteriormente, pertenecía a la oposición. Esta es la peor falla que pudiese representar el resquebrajamiento del sistema.

## NOTAS

- <sup>1</sup> Entre el parque vehicular del STC también se encuentran, en menor escala, elementos de procedencia canadiense y española.
- <sup>2</sup> A pesar del papel que juegan en la conexión con otros sistemas de transporte, no se consideró a los paraderos como elementos componentes del STC por ser administrados por la Dirección General de Servicios al Transporte que depende de la Secretaría de Transportes y Vialidad.
- <sup>3</sup> Se trata de edificar dos muros, una tapa y un fondo de concreto con refuerzo de acero que quedan suspendidos en el barro del subsuelo. Tienen que ser de un peso medio, porque un peso más ligero los haría subir a la superficie y uno más pesado, hundirse. Deben tener el mismo peso que la arcilla que se extrajo del subsuelo (información obtenida en la página electrónica del Servicio de Transportes Eléctricos del DF: <<http://www.ste.df.gob.mx/>>).
- <sup>4</sup> Para datos específicos sobre los tiempos mínimos de recorrido de la línea 3, revisar el apartado “Los recorridos: para conocer el metro hay que vivirlo”, en el capítulo 5.
- <sup>5</sup> Cfr. Bratu, *Trenes eléctricos*, p. 11.
- <sup>6</sup> No es la primera vez que se ha intentado poner en marcha un mecanismo alterno de acceso. En el mes de junio 1996 se vendieron “abonos mensuales multimo-

dales” —podían utilizarse en los trolebuses y en los autobuses de la desaparecida Ruta 100—. Su precio era de 26 pesos y podía ser utilizado hasta 120 veces. Sin embargo, había un número limitado de abonos, lo que provocó que la gente se formara en las taquillas desde la madrugada, muchas veces sin poder obtenerlo. El resultado, a pesar del ahorro que significaba para los pocos afortunados que lo conseguían, fue un rotundo fracaso porque, inclusive, hubo quien incurrió en la reventa.

- 7 Dichas tarjetas pudieron ser fabricadas por Inbursa, quien produce las tarjetas que se utilizan en los teléfonos públicos de México y en el sistema de peaje para el metro de la ciudad de Guadalajara (“Negocia STC la fabricación de las tarjetas inteligentes”).
- 8 La primera rampa para sillas de ruedas se inauguró el 3 de diciembre del 2000.
- 9 Estaciones San Lázaro, Hidalgo, General Anaya, Universidad, Centro Médico, Balderas, Juárez, Guerrero, La Raza, Indios Verdes, Morelos, Garibaldi, Cuidad Azteca, Plaza Aragón, Olímpica, Tecnológico, Múzquiz, Río de los Remedios, Impulsora, Continentes, Villa de Aragón, Bosque de Aragón, Deportivo Ocea-nía, Tepito, Romero Rubio, Ricardo Flores Magón, Lagunilla, Buenavista, Pantitlán, Copilco, Viveros y Tacubaya.
- 10 En la línea 6 que corre de Martín Carrera al Rosario, a partir del 20 de abril del 2004, la dirección del STC anunció la reducción del número de vagones de los trenes bajo el lema: “más trenes para hacer menos tiempo”. A partir de esta fecha se pusieron rejas para acortar el espacio de los andenes, con el fin de acondicionarlos para trenes de seis vagones.
- 11 El primer cliente de la Compañía de Luz y Fuerza del Centro es el gobierno del Distrito Federal.
- 12 Secretaría de Transporte y Vialidad, *Glosario de términos operativos (vialidad y transporte) auto transportes urbanos de pasajeros*.
- 13 Esta distancia se conoce técnicamente como sección tapón.
- 14 El 23 de noviembre del año 2000 se anunció el proyecto de mantenimiento mayor de las líneas 4, 5, 6, 7 y 8, además del mantenimiento de 38 trenes mode-los 1972 y 1973 (Gómez Flores, Laura, “Proponen aumentar a dos pesos la tarifi-a del metro”).
- 15 Se trata de la doctora Florencia Serranía Soto, quien tomó posesión del cargo el pasado 20 de febrero de 2004 en sustitución de Javier Delgado.
- 16 En el año de 1999, según las estadísticas recabadas por el propio STC, la plantilla laboral ascendía a 13,000 trabajadores, de los cuáles el 63% eran sindicaliza-dos de base. Para el año 2001 la plantilla se incrementó a 15,525.
- 17 Llanos Samaniego, Raúl, “Proyecto frustrado. El balneario del STC”.
- 18 El último inspector de vía muerto a la fecha fue Humberto Arce Guerrero, quien perdió la vida el 30 de agosto de 2002 en la interestación de Aragón y Eduardo Molina (línea 5). En estos casos, el STC se compromete a pagar una indemnización a los deudos (véase “Un convoy del metro arrolla a un trabaja-dor”, p. 33)
- 19 Conversación con Rebeca, taquillera de la línea 3.

<sup>20</sup> *Ídem.*

<sup>21</sup> La policía auxiliar vigila los paraderos de Tasqueña, Observatorio, Indios Verdes, Pantitlán, Politécnico, Martín Carrera y Deportivo 18 de Marzo, los restantes son cubiertos por la Secretaría de Seguridad Pública del Distrito Federal (información obtenida de la página electrónica de la Secretaría de Seguridad Pública del D.F.: <<http://www.ssp.df.gob.mx>>).

<sup>22</sup> El Sindicato Nacional de Trabajadores del STC, que hasta antes del 2003 se llamaba Sindicato Metropolitano de Trabajadores del Metro, no es el único dentro de este organismo, existe también el Sindicato Único de Trabajadores del Metro, liderado por María del Carmen Servín, y cuenta con 500 agremiados. Dicha representante ha externado en diversas ocasiones que la actitud de Espino Arévalo es engañosa, pues dice representar y luchar por los derechos de sus agremiados, cuando en realidad solamente ha logrado beneficios para sus allegados (Cfr. Gómez y Bolaños, "Espino Arévalo debe medir muy bien sus acciones: Bátiz"). También existe un sindicato, de reciente creación, que representa a las taquilleras; se formó a partir de las denuncias por acoso sexual del que son víctimas.

<sup>23</sup> El PRI sería el prototipo de lo que Sartori ha caracterizado como *partido hegemónico-pragmático*.

<sup>24</sup> Sartori, *Partidos políticos y sistemas de partidos*, p. 276.

<sup>25</sup> Cfr. Duverger, *Los partidos políticos*, p. 93.

<sup>26</sup> Entrevista a la profesora Lilia R. Esparza; PRI-DF.

<sup>27</sup> Para Humberto Eco un mundo posible es una construcción cultural en la que los individuos están dotados de propiedades dentro de una narración (Cfr. Eco, *Lector in fabula*, p. 183).



## El metro: un espacio para la difusión cultural

**P**ara la elaboración de este capítulo se parte de la propuesta que algunos autores han hecho con referencia a uno de los conceptos que, en el contexto de las ciencias sociales, resulta más polémico y ambiguo: el de cultura. Se trata de un concepto que se ha trabajado desde diversas perspectivas —filosofía, sociología, historia, lingüística, psicoanálisis y antropología social—. De entre todas ellas, en esta investigación se ha elegido rescatar la discusión antropológica, ya que esta ciencia, desde sus orígenes en las postrimerías del siglo XIX, surgió de la preocupación de los científicos sociales por estudiar las prácticas, pautas y valores culturales dentro de diversas sociedades.

No obstante, cabe aclarar que a pesar de los esfuerzos realizados por los antropólogos sociales —cientos de interesantes resultados y litros de tinta derramada— después de más de un siglo no se ha podido lograr un consenso sobre los parámetros para medir la cultura y sus implicaciones.

De cualquier forma, el propósito de incluir la discusión en este libro es mostrar que existe una constante en todas las definiciones que se han hecho de la cultura: su interés en la diversidad y en las prácticas colectivas.

El recorrido hecho a través de la obra de diversos autores dio pie para interpretar las diferentes expresiones culturales que pueden observarse en las prácticas urbanas, específicamente en el metro; partiendo de ellas, se puede hacer un esbozo del esfuerzo institucional que durante más de tres décadas ha llevado al cabo el STC para difundirlas y hacer partícipes a sus usuarios.

### ***Un concepto de difícil definición: la cultura***

Como se ha mencionado ya en varias ocasiones, uno de los conceptos más importantes para la construcción de esta investigación es el de cultura. Dicha noción se ha desarrollado desde los diferentes campos de las ciencias sociales, siendo la antropología social un ámbito privilegiado que ha centrado su atención en definirla y abordarla desde sus prácticas culturales en los diferentes tipos de sociedades. No obstante, tanto los antropólogos como los diversos teóricos preocupados por las ciencias sociales, no se han puesto de acuerdo en una definición que plantee un panorama claro del significado de la cultura, sin caer en ambigüedades.

La ciencia antropológica surge durante el siglo XIX vinculada con el concepto de cultura; sin embargo, ya había sido utilizado por los filósofos alemanes a mediados del siglo XVIII.<sup>1</sup> El antropólogo Edward Burnet Tylor fue el primero en lanzar, en el año de 1871, una definición de cultura que intentó integrar en un concepto el sentido total de la raza humana, definiéndola como:

...el conjunto complejo que incluye el conocimiento, las creencias, el arte, la moral, el derecho, la costumbre y cualquier otra capacidad o hábito adquiridos por el hombre en cuanto miembro de la sociedad.<sup>2</sup>

Desde esta perspectiva, la cultura incluye cualquier aspecto que tenga que ver con los seres humanos que viven dentro de una sociedad: costumbres, rituales, conocimientos, creencias, moral, capacidades y hábitos en general.

Después de Tylor, muchos otros autores intentaron definir las características que comprendía la cultura. Los trabajos de los antropólogos Edmund Leach, Clifford Geertz, Leslie A. White, Ruth Benedict y Bronislaw Malinowski muestran una preocupación constante al respecto. A partir del conocimiento de nuevos grupos sociales con los que entraron en contacto estos autores —comunidades que tenían características peculiares y desconocidas y, en su momento, representaron para su mente occidental, la otredad— este conocimiento les sirvió para delimitar su propio campo conceptual.

El problema principal que presenta el concepto de cultura es, precisamente, su polisemia, es decir, la multiplicidad de significados que

se le han atribuido y, ante todo, que muchos de ellos son diferentes e incluso opuestos:

Que no hay una definición unánimemente aceptada de cultura es cosa bien sabida. Lo puso en relieve cuantitativamente un inventario que llevaron [...] Kroeber y Kluckhohn, [...] de 1903 a 1916 aparecieron, según ellos, seis nuevas definiciones (dos del químico Ostwald, dos del antropólogo Wissler y dos de otros tantos sociólogos). Por último, de 1920 a 1940 pudieron registrar 57 definiciones más, y el récord lo alcanzó la década de los cuarenta con unas 100 definiciones.<sup>3</sup>

Gilberto Giménez está de acuerdo con el papel que juegan tanto la antropología como la sociología en la construcción de conceptos, así como en el obstáculo con el que se topa todo investigador que intenta explorar el territorio de la cultura: la diversidad de significados. Para Giménez, las principales posibilidades de definición estriban entre la acción de cultivar y lo que es cultivado:<sup>4</sup>

Como todo término substantivado, a partir de un verbo de acción, el término cultura admite dos grandes familias de acepciones: las que se refieren a la acción o proceso de cultivar (donde caben significados tales como formación, “*paideia*”, “cultura *animi*”, “cultura *vitae*”, etcétera); y las que se refieren al estado de lo que ha sido cultivado que pueden ser, según los casos, estados subjetivos (tales como buen gusto, hábitos o maneras distinguidas, modelos de comportamiento, acervo de conocimientos, estilos de vida, “*habitus*” o “*ethos* cultural”, en el sentido de Bourdieu, etcétera) o estados objetivos (como cuando se habla de “patrimonio” artístico cultural, de herencia o de capital cultural, de instituciones culturales, de “cultura objetiva”, de “cultura material”, etcétera).<sup>5</sup>

El mayor acierto de Giménez, más allá del profundo análisis que realiza de las diferentes acepciones de cultura y de la postura de diferentes autores, es haber dejado la puerta abierta a una concepción semiótica de la cultura, que consiste en considerarla como un proceso simbólico. Para este autor, la cultura es en primera instancia:

...el conjunto de hechos simbólicos presentes en una sociedad, [...] la cultura es la acción y el efecto de “cultivar” simbólicamente la naturaleza interior y exterior a la especie humana, haciéndola fructificar en complejos sistemas de signos que organizan, modelan y confieren sentido a la totalidad de las prácticas sociales.<sup>6</sup>

Para Giménez, una definición completa de cultura es la que debe de retomar todos aquellos enfoques que reconocen su naturaleza semiótica, como son la antropología estructural —código o sistema de reglas— el marxismo —ideología— y el culturalismo —modelo o pauta de comportamiento— entre otras; en el caso de que se llegaran a interrelacionar todas estas perspectivas de la cultura. En segunda instancia ésta sería:

...el proceso de continua producción, actualización y transformación de sistemas simbólicos (en su doble acepción de representación y de orientación por su comportamiento) en la práctica individual y colectiva, a partir de un “capital simbólico” socialmente poseído e individualmente incorporado.<sup>7</sup>

Uno de los autores que desarrolló ampliamente el concepto de cultura fue Pierre Bourdieu, quien estudió las diferentes formas de adquisición y posterior transmisión del capital cultural, cuya forma fundamental es el llamado *habitus*, éste tiene una manera particular de adquirirse puesto que aparece como un atributo individual que obtiene su forma definitiva mediante el contacto con otros sujetos, sistemas de valores, educación, cosmovisión y otras características propias de la sociedad a la que se pertenece.

Jorge A. González distingue tres momentos particulares en la historia de las ciencias sociales, en los cuales se trató de clarificar el concepto de cultura: el primero, se refiere al contradiscurso de Edward B. Tylor contra la tendencia etnocéntrica dominante a finales del siglo XIX; el segundo, se dio en las primeras décadas del siglo XX con los trabajos de Franz Boas, Ruth Benedict y Ralph Linton, antropólogos culturalistas que intentaron avanzar sobre la definición de Tylor al construir una concepción paradigmática que hiciera comprensible cada uno de los elementos característicos de la cultura manifestados por éste; y el tercero, la consideración de la cultura como *habitus* de clase, planteamiento que forma parte de la propuesta del recién desaparecido Pierre Bourdieu y que:

...nos presenta la posibilidad, sumamente interesante, de mediación entre las estructuras y las prácticas que, a su vez, constituyen tres niveles de análisis metodológicamente distintos y complementarios del modo de existencia institucional, subjetivo y “factual” de la cultura”.<sup>8</sup>



En concordancia con González, se considera que la aportación teórica de Bourdieu al estudio de los fenómenos culturales ha sido determinante para entender las prácticas simbólicas y los procesos sociales inmersos en este tipo de fenómenos.

Para realizar un análisis sobre la vida social, Bourdieu acuñó dos términos de gran relevancia: el campo y el *habitus*. Ambos conceptos sirven para explicar lo social en sus variantes objetiva y subjetiva, respectivamente. Para poder entender la trascendencia de las prácticas sociales es necesario distinguir la relación que se da entre ambos terrenos. En primer lugar, el campo es cada esfera de la vida social en la que los individuos se relacionan, es decir, el espacio en que lo individual entra en contacto con lo social. Dentro del campo se puede distinguir, de manera objetiva, cuál es el lugar que ocupan diferentes grupos y la relación entre ellos y al conformarse da lugar a la comprensión de la subjetividad, es decir, la formación del *habitus*. Los campos pueden pertenecer a diferentes categorías y ser simbólicos, económicos o culturales. En el campo cultural se encuentran diversos subcampos y es, justamente, la música uno de ellos. En segundo lugar, encontramos un concepto imposible de ignorar en una investigación donde lo cultural tiene un papel preponderante, el de *habitus*, al que ya se ha hecho referencia previamente. Bourdieu define *habitus* como:

...un sistema de disposiciones<sup>9</sup> durables y transferibles —estructuras estructuradas predisuestas a funcionar como estructuras estructurantes— que integran todas las experiencias pasadas y funciona en cada momento como matriz estructurante de las percepciones, las apreciaciones y las acciones de los agentes cara a una coyuntura o acontecimiento y que él contribuye a producir.<sup>10</sup>

De esta definición se desprende que ese llamado sistema de disposiciones determina la forma de pensar, actuar y sentir de los sujetos sociales. El lugar que ocupa cada individuo dentro del espectro social habrá de definir la constitución del *habitus*. Se trata de un concepto que articula lo individual con lo social y permite comprender las relaciones entre lo subjetivo y lo objetivo, diferentes caras de una misma realidad.

La mayor aportación de Bourdieu no es únicamente la delimitación de un panorama teórico, una abstracción de lo real, sino el planteamiento de las reglas para los sistemas de disposiciones interiorizados

por los individuos y externalizados en sus acciones, sentimientos y pensamientos que puedan detectarse gracias al *habitus* que se presenta en un sentido práctico.

La práctica comprende dos momentos: un momento en que es impulsado por la ritualidad, es decir, por medio de estrategias previamente normadas, repetitivas y mecánicas, y un momento estratégico en el que se planea y se actúa de manera consciente. El paso por ambos permite encontrar por dos vías la solución a diversos conflictos. Así, el *habitus* dará como resultado la generación de nuevas prácticas.

Para Bourdieu, la función del *habitus*, como mecanismo estructurador, es explicar cómo los individuos interiorizan lo social. Las necesidades, los gustos o preferencias personales dependen de las determinaciones sociales.

En el cuadro 9 se muestran las dos formas en las que la realidad social se puede percibir, según Pierre Bourdieu.

**Cuadro 9.** Formas de percepción de la realidad social

Campo	<i>Habitus</i>
Estructuras sociales externas.	Estructuras sociales internas.
Posiciones sociales constituidas como dinámicas históricas.	Esquemas de pensamiento, percepción y acción.

Fuente: Gilberto Giménez, comp., "Lecturas escogidas de Pierre Bourdieu", en *La teoría y el análisis de la cultura*, México, Secretaría de Educación Pública / Universidad de Guadalajara / Consejo Mexicano de Ciencias Sociales, 1987.

La relación entre el campo y el *habitus* es simbiótica: por una parte, el campo marca sus propias pautas sobre las cuales se ha de construir; por otra, el *habitus* permite, a su vez, la construcción del campo al dotarlo de sentido.

De esta manera, el concepto de *habitus* se convierte en parte central de este trabajo, ya que son precisamente las prácticas y los mecanismos que las producen las que nos interesa investigar y analizar. Después de haber examinado la utilidad del concepto de *habitus* en el estudio de la cultura, se hará una última delimitación de este concepto con la finalidad de ubicar, de manera más precisa, el lugar que ocupan en ésta los sujetos de estudio.

Al ser la cultura una esfera tan amplia para definir, Esteban Krotz ha empleado el concepto de “cultura adjetivada”,<sup>11</sup> refiriéndose a universos delimitados que pueden distinguirse empíricamente de otros respecto a sectores sociales, ámbitos fenoménicos o la combinación de ambos.<sup>12</sup> Los sujetos de estudio en los que se ha centrado la atención de este trabajo pertenecen a esta última categoría: forman parte del sector social urbano y del ámbito fenoménico popular; corresponden a un grupo que no es una entidad abstracta, que no está aislado ni es estático, por lo que debe estudiarse tomando en cuenta los procesos mediante los cuales los individuos se integran a él.

### ***Cultura institucional del Sistema de Transporte Colectivo metro: los antecedentes***

Para Gilberto Giménez existe un momento en que en todo lugar la cultura se institucionaliza en un sentido político-administrativo. De esta manera hace alusión al concepto de política cultural, la que define como:

...[el] instrumento de tutelaje político sobre el conjunto de las actividades culturales; se institucionalizan y refinan diferentes sistemas de censura ideológico-cultural.<sup>13</sup>

El metro de la ciudad de México resulta un lugar idóneo para la difusión cultural debido a los espacios que se pueden utilizar para este fin, por los tiempos que se gastan durante los recorridos, y por el número de pasajeros que circulan por sus pasillos, andenes y viajan en sus vagones. El STC metro aprovechando esta situación ha llevado a la práctica diversas actividades con la finalidad de difundir aspectos culturales.

Asimismo, el STC cuenta con un importante patrimonio institucional conformado por murales que se encuentran en diferentes estaciones. En el caso de las estaciones de la línea 3 se han acondicionado espacios específicos destinados a la difusión cultural, donde mediante vitrinas ubicadas a la vista de los usuarios, constantemente se instalan diversas exposiciones de fotografía, pintura, arte-objeto, escultura y otras artes plásticas alternativas, lo que convierte a los pasillos en salas de museo temporales y galerías. Para los artistas esto

representa un lugar en el que su obra puede ser vista por miles de usuarios en un sólo día.

El prolongado pasillo —1 km— que une a las líneas 3 con la 5 en la estación La Raza, se ha aprovechado desde el año de 1988 con el llamado “túnel de la ciencia” en el que, a pesar del paso de los años y de ciertos descuidos en su conservación, se puede observar en el techo una representación de la bóveda celeste y reproducciones de fotografías ampliadas que muestran elementos de la biodiversidad, del universo y ejemplos de fractales.<sup>14</sup> Sin embargo, más allá de un título, carecen de fichas técnicas o cédulas, posiblemente para evitar que los usuarios se detengan a leerlas y entorpezcan la circulación.

Así, el patrimonio institucional del metro también está conformado por la obra de varios muralistas mexicanos, portugueses y franceses que han pintado 35 murales que se exhiben en varias estaciones; también este patrimonio comprende los restos de un mamut de más de 10 mil años de antigüedad encontrado durante la construcción de la estación Talismán —línea 4—, dichos restos se exhiben en el vestíbulo oriente de esta estación. De la misma forma, se cuentan con tres maquetas en la estación Zócalo que muestran la evolución del Zócalo de la ciudad de México.



**Foto 22.** Mural de la estación Centro Médico titulado “Medicina tradicional”. (Imagen obtenida de la página web del Sistema de Transporte Colectivo).

### *Proyectos culturales puestos en marcha dentro del STC metro*

Por lo antes mencionado, el metro posee un importante patrimonio además de ser un lugar privilegiado para la expresión de diferentes corrientes culturales. Desde hace al menos un par de décadas los funcionarios que laboran en las diferentes instancias del STC metro se han preocupado por crear su propio programa cultural institucional.

En la actualidad el STC, mediante su Unidad de Cultura, ha procurado aprovechar los diferentes espacios del metro, para mostrar exposiciones temporales y eventos artísticos. De las 175 estaciones que conforman el STC, solamente 30<sup>15</sup> se encuentran dotadas de vitrinas para exposiciones temporales; el motivo es el alto costo que se requiere para su equipamiento:

El problema es de presupuesto, una vitrina yo calculo que *ahorita* estaría costando entre unos trescientos mil a quinientos mil pesos cada vitrina (Gonzalo A. González, jefe de la Unidad de Cultura).<sup>16</sup>

Por este mismo motivo, la Unidad de Cultura que básicamente se ocupa de los acuerdos con otras instituciones, de la gestoría para realizar eventos y de la conservación y restauración del patrimonio institucional, se ha visto limitada para realizar un mayor número de eventos. A continuación se mencionan algunas de las exposiciones temporales que han logrado una mayor difusión en los medios informativos durante los últimos años y, por lo tanto, que resultaron significativas para los usuarios del metro (véase capítulo 9).

Posiblemente, el mayor acercamiento que los viajeros del metro tuvieron con la cultura fue durante el año 2000, con la puesta en escena de diferentes obras teatrales en un espacio importante asignado para desarrollar la creatividad artística: el Foro de Teatro Universitario en el metro Copilco, cuya existencia se debe principalmente al apoyo de la Universidad Nacional Autónoma de México.

En este lugar se pueden distinguir varias placas que dan testimonio de las puestas en escena, una de ellas conmemora las 50 representaciones y la exposición montada en el año de 1997 de *Las ruinas de Aristófanes*; un año más tarde, la compañía El Ilustre Teatro, la UNAM y el programa “Un metro para la cultura” del STC, presentaron la obra

*Moliere y sus preciosas ridículas también abordan el metro* dirigida por Juan Francisco Hernández.

También, durante el año 2000 destacó la difusión de obras dirigidas al público infantil como *La fábula del circo* que se presentó en las estaciones Bellas Artes y San Lázaro por el grupo Rústico Teatral, el STC y el ISSSTE. Otras obras que se representaron en varias estaciones fueron: *La piedra de la felicidad* de Carlos José Reyes y *Caracol y colibrí* de Sabina Bergman, ambas dirigidas por Lorena Barrios, éstas se escenificaron en las estaciones Bellas Artes, Guerrero, San Lázaro, Centro Médico y Copilco, con el apoyo del entonces Instituto de Cultura del Distrito Federal —ahora transformado en la Secretaría de Cultura—.

Para el año 2001 se realizaron en toda la red casi 300 actividades culturales, algunas de las cuales fueron de gran trascendencia y quedaron en la memoria de los usuarios, como lo fue el acto político-exposición que se realizó el día 10 de junio, fecha en que autoridades del gobierno del Distrito Federal develaron una placa en la estación del metro Normal —línea 2— en honor de los estudiantes asesinados por el grupo de paramilitares denominado Halcones, durante el gobierno del presidente Luis Echeverría Álvarez. El acto fue acompañado por una exposición fotográfica que causó gran impacto entre quienes pudieron observarla. La placa reza:

10 de junio de 1971. En esta zona fueron violentamente agredidos los estudiantes que se manifestaron por la libertad y los derechos ciudadanos. En este xxx aniversario el gobierno del Distrito Federal recuerda a las víctimas de este episodio por la larga lucha por la democracia de los habitantes de esta ciudad. 10 de junio de 2001.<sup>17</sup>

También en el año 2001, durante el mes de julio, se exhibió en la estación Tacubaya —línea 7— la muestra *Había una vez en Egipto*; se trató de una exposición formada por trabajos infantiles que incluía pinturas y esculturas en las que los pequeños artistas intentaron transmitir a los usuarios del metro sus conocimientos acerca de tan antigua civilización; la exposición incluyó un taller de creatividad dirigido a niños y a adolescentes.

Otros eventos y exposiciones que se realizaron durante este mismo año fueron: *Presencia de la Academia de San Carlos*, en 22 espacios y

talleres; exposición colectiva *Las mujeres del gato*, en la estación Bellas Artes, en honor a Bertha Lilia Riestra Menchaca, difunta esposa del afamado artista plástico José Luis Cuevas; el 8 de marzo se conmemoró el Día Internacional de la Mujer con el evento *Las mujeres del arte abordan el metro*; el 30 de abril se festejó el Día del Niño al presentarse, en varias estaciones, cuatro funciones con payasos a cargo de la Unión de Artistas Populares; exposición-homenaje a Leopoldo Méndez y los 64 años del Taller de la Gráfica Popular, donde se mostró parte de su acervo histórico; y por último, el homenaje póstumo al pintor oaxaqueño Rodolfo Morales en la estación Bellas Artes.

En el aspecto musical se realizaron una serie de conciertos de trompeta y órgano con el cuarteto Catedralicio que interpretó obras de Antonio de Vivaldi, Manfredini y Soler. Durante el mes de octubre se presentó la exposición *Mes de la ciencia y la tecnología*, en la que participaron por séptima ocasión 60 instituciones de divulgación científica; y en la estación del metro Zócalo —línea 2— se exhibió *Testimonios gráficos de la Revolución Mexicana*, con material de uno de los registros fotográficos más importantes de México: el archivo Casasola, acompañado de 22 grabados del Taller de la Gráfica Popular que aludían a los personajes y acciones revolucionarias.

Durante el año de 2003, el Consejo Nacional para la Cultura y las Artes (Conaculta), con motivo del Día del Niño, organizó el concurso de pintura infantil que llevó como título “Un metro con alas”, cuya premiación tuvo lugar en la estación Copilco —línea 3—.

Desde el año 2004, el STC metro empezó a dar prioridad a las propuestas musicales, y elaboró un convenio con el ISSSTE para llevar al cabo todos los viernes a las 13.00 hrs. en las estaciones del metro, presentaciones de música que abarcaran diferentes géneros musicales. También se realizó un festival de jazz; su segunda edición fue planeada para el año 2005.

### *Para leer el boleto*

Es de particular importancia dedicarle un espacio significativo a uno de los proyectos implementados recientemente: “Para leer el boleto”. Se trata de uno de los programas culturales de mayor trascendencia

en los últimos años en la ciudad de México; un programa masivo de fomento a la lectura.

Es indispensable hacer hincapié en sus orígenes y mecanismos de acción y resultados. Sin embargo, el motivo principal por el que se piensa que tiene un papel preponderante en esta investigación, es porque se echó a andar precisamente en la línea 3 del metro, debido a que sus usuarios se distinguen por pertenecer a un tipo de público que participa y muestra un interés particular en diversas propuestas culturales, lo cual sirve para apoyar algunas de las variables hipotéticas sobre las que se sostiene este trabajo:

Inicia en la línea 3 porque va de CU al Poli... Es la [línea] más fácil por el tipo de gente que va. Es la que más fácilmente iban a asumir un programa como éste, porque casi todos son estudiantes, son maestros, en fin, están ligados a la vida académica, y porque realmente esa línea 3 es quizás la más fácil de público, la de público más homogéneo. Son de esas cosas que nunca se te ocurren...<sup>18</sup>

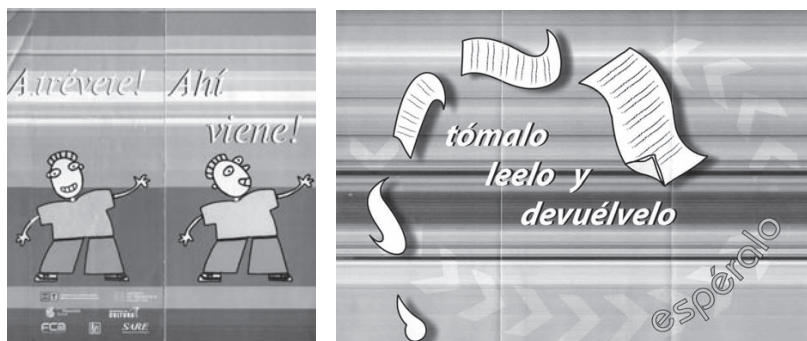
La línea 3 muestra características que están determinadas, entre otras, por el tipo de zonas que atraviesa y por las actividades que los viajeros subterráneos realizan, mismas que difieren de otras líneas que sirven para conectar el centro con la periferia, para transportar trabajadores a las zonas industriales del norte de la ciudad o a los principales centros de abasto y distribución.

Los expertos del metro nos decían que la línea más difícil es la 1; te dicen que porque pasa por la Merced, Pantitlán... Imagínate, me contaba uno de los ingenieros del metro que si hay un problema y yo tengo que decirles a los de la línea 3: —¡Hay que desalojar los vagones!— todos se levantan, desalojan los vagones y se van perfectamente... En la línea 1 digo: —¡Hay que desalojar los vagones!— y... ¡Me echo a correr porque si no me matan!... [risas].<sup>19</sup>

La línea 3 del metro se convirtió durante el primer trimestre del año 2004 en un gran laboratorio urbano que intentó acercar a los usuarios al hábito de la lectura. Fue así que mediante el esfuerzo conjunto de diversas instancias como la Fundación Cultural Metro, el gobierno del Distrito Federal, las secretarías de Desarrollo Social y Cultura del gobierno del Distrito Federal, ISA Corporativo, SARE Grupo Inmobiliario, el Instituto de la Juventud y, por supuesto, el Sistema de Transporte Colectivo metro, se diseñó la campaña “Para leer el boleto”,



que consistió en divulgar, a manera de préstamo, la obra de conocidos literatos compendiada en una serie de antologías cuidadosamente seleccionadas.



Volantes de la campaña "Para leer el boleto".

La idea de efectuar un proyecto para que la lectura se convirtiera en una práctica común para los habitantes de la ciudad de México, surgió de la mente de Paloma Saiz Tejero, quien presentó el proyecto desde el mes de julio de 2003. Actualmente, funge como subdirectora de literatura en la Secretaría de Cultura del gobierno del Distrito Federal:

Una de mis obsesiones mayores ha sido el cómo hacer que la gente lea... pero desde hace tiempo yo estaba con la idea de que el metro tenía que ser un lugar fundamental. Varias veces había hablado con el director del metro —Javier González Garza— hasta que un día me dijo: —¡Ya no me estás platicando! Preséntame de a de veras un proyecto, yo te prometo que si es viable... Yo no lo voy a hacer, necesito que lo hagas tú—. <sup>20</sup>

La campaña se publicitó desde los primeros días del año de 2004, arrancando el viernes 23 de enero. El diseño de la edición se realizó pensando en aquellos que no están acostumbrados a leer, se utilizó la fuente *itc Bookman light*, tipo de letra accesible y atractiva para el lector; la primera impresión se terminó en diciembre de 2003<sup>21</sup> y el tiraje de la primera antología fue de 25,000 ejemplares.

Yo había pensado hacer quince mil ejemplares, lo cuál me parecía ya un mundo de ejemplares, entonces me explicaron que quince mil ejemplares en el

metro era como nada, como no poner nada. Había que hacer muchos más, hacer ajustes hasta que llegamos a doscientos mil.<sup>22</sup>

La obra se distribuyó por medio de la “ola naranja”, contingente de 600 jóvenes de playera anaranjada que dependían de la Secretaría de Desarrollo Social del gobierno del Distrito Federal, formada por dos tipos de participantes: algunos estudiantes reclutados para cumplir con sus servicio social y, otros, jóvenes en situación de riesgo captados mediante un programa de la misma secretaría. Se les otorgaba mensualmente una beca de \$540.00 a cambio de cuatro horas de trabajo comunitario. Anteriormente, estos jóvenes se dedicaban a dar información en el metro, o bien, cuidar que los adultos mayores no sufrieran accidentes o buscar a los familiares de personas extraviadas.

El primer paso del programa fue promover, a través de estos jóvenes, lectores en voz alta mediante talleres, la apertura de un libro club y un club literario. El segundo paso fue capacitarlos acerca de la importancia de la promoción cultural, tuvieron pláticas con escritores y se les enseñaron estrategias para leer en voz alta y para explicar el programa a los usuarios dentro de los vagones.

El sistema de préstamo de las antologías era sumamente sencillo: en cada estación se encontraba un estante a resguardo de la “ola naranja” y el usuario únicamente debía solicitarles un ejemplar, leerlo y depositarlo en el anaquel correspondiente a la última estación de su recorrido. Este programa partió de la confianza en los usuarios, ya que el lema “tómalo, léelo y devuélvelo” hizo énfasis en la calidad de préstamo de los ejemplares; solamente con el tiempo se podría saber si éstos regresarían a los anaqueles:

Fue una experiencia muy buena, porque la devolución está siendo bastante alta, está entre un 65% y un 72%. La idea era que no había bronca si salía del metro, ahora hemos estado insistiendo en que no salgan porque esas horas que pasan fuera del metro dejan sin leer a otros. El primer día sacamos diecinueve mil libros y como pan caliente se fueron, pero al día siguiente, cuando volvimos, habían devuelto solo tres mil. Retrocedimos, empezamos a dar más folletos para que la gente entendiera como era el programa. Empezamos a entender que hay un ritmo para esto.<sup>23</sup>

### *La prueba de fuego: una primera antología para la línea 3*

El día del lanzamiento de la primera antología, la cual contiene nueve obras y 153 páginas, hubo mucho interés por parte de los usuarios del metro por obtener un ejemplar de brillante cubierta negra. En los pasillos y vagones de la línea 3, y en algunas otras líneas de correspondencia, se podía ver a decenas de personas hojeando, leyendo o simplemente cargando los novedosos libros. Un día después fue prácticamente imposible obtener una copia, ya que los ejemplares no regresaron a los anaqueles.

Este primer volumen comprende obras de Carlos Monsiváis, Vicente Leñero, Myriam Laurini, Eduardo Hurtado, Emilio Carballido, Héctor Lara Zavala, Thelma Nava, René Avilés y Eduardo Antonio Parra: prosa y verso, testimonios, cuentos, poemas y comedia en estilos y temáticas variadas.

Algunos ejemplos de ellos son: *La solidaridad de la población en realidad fue toma de poder* de Carlos Monsiváis, trata de un compendio testimonial de los sismos ocurridos en la ciudad de México los días 19 y 20 de septiembre de 1985 y de la reacción solidaria de la población, que sacude la memoria y los sentimientos de quienes presenciaron dichos acontecimientos y sufrieron sus consecuencias; Myriam Laurini en *Una mariposa muere y no importa nada*, trastoca las fibras sensibles de los lectores al describir, a través de un cuento, las condiciones lamentables de vida y de trabajo que padecen las mujeres que se emplean en las maquiladoras fronterizas, renunciando así a sus sueños y poniendo en peligro su salud y sus vidas; en *La lluvia no mata las flores*, René Avilés Fabila hace, paralelamente al desarrollo de una historia, una reflexión sobre el transporte en la ciudad de México en la década de los sesenta; Eduardo Antonio Parra describe, de manera cruda, la vida de un periodista interesado en dar a conocer la historia de dos seres olvidados por la sociedad, dos “teporochos”, y la insensibilidad de quienes tienen en sus manos la dirección de algunos medios informativos.

En esta recopilación también se pueden encontrar algunos poemas como: *Amigo suicida*, *En el metro* o *Días de volver* de Eduardo Hurtado,

o bien, *La orfandad del sueño* de Thelma Nava. La única comedia que se encuentra en esta selección es *El censo* de Emilio Carballido quien, en su estilo muy particular, narra en un acto los enredos entre los personajes que trabajan en un taller de costura en La Lagunilla —Remedios, Dora, Herlinda, Concha y Paco— y el empadronador del censo. La antología cierra con la biografía de los autores que permite al lector entender el contexto en que sus obras fueron escritas.

Una segunda etapa del proyecto se pondrá en marcha cuando se considere que la antología ha alcanzado las metas deseadas; consistirá en la venta de los ejemplares a precio módico:<sup>24</sup>

Sabemos de un maestro que se fue llevando libro por libro para todos sus alumnos, para la escuela, pero entonces alguien lo cachó y le dijo: —¡Oye! Está bien, pero regrésenos—. De alguna forma está sirviendo para lo que queríamos: para que la gente los lea.<sup>25</sup>

Sin embargo, los resultados han sido más lentos de lo que se pensaba.<sup>26</sup> En un inicio se calculó que cada dos meses se lanzaría un nuevo número, pero después de cuatro meses —en parte por cuestiones presupuestales— la primera antología continuaba en circulación, y casi hasta un año después salió la segunda (junio de 2005).

Así, el programa ha sufrido varios descalabros y la edición de las antologías en algunos momentos ha tenido que detenerse por tiempo indefinido. El 5 de junio de 2007, después de algún tiempo de congelamiento, se echó a andar nuevamente el proyecto con la antología número siete que contiene la obra de Elena Poniatowska, Juan Villoro, Eduardo Langagne, Ignacio Solares, David Huerta, Silvia Molina, David Martín del Campo, Marco Antonio Campos, Enrique González Rojo y Enrique Serna. La décima publicación apareció el 21 de enero de 2009, destaca la participación de Paco Ignacio Taibo I, Alejandro Aura y Gabriel García Márquez.

Por último, cabe mencionar que a lo largo de este estudio se han destacado dos facetas de la cultura: la cultura institucional y la cultura alternativa. La primera, es aquella propuesta desde un escritorio, con un programa de trabajo establecido y metas claras, como es el caso de los proyectos impulsados por la Unidad de Cultura del metro; la segunda, se entiende como lo que algunos autores reconocen como

cultura popular, surge de manera espontánea y es un recuento del bagaje que los individuos han aprendido en su contacto con otros individuos. En el metro de la ciudad de México convergen ambas aristas culturales, muestra de ello es lo siguiente:

Sin duda alguna, en estos momentos, el STC metro realiza, junto con otras instancias, el proyecto cultural más ambicioso de su historia: "Para leer el boleto". Programa destinado a la difusión masiva de la lectura que, de continuar bajo la misma tónica, podría asentar un precedente nunca antes visto en la historia cultural de nuestro país, que se ha caracterizado por tener un número de lectores, a nivel mundial, muy reducido. De esta manera, los pasillos y vagones del metro se utilizan para impulsar actividades que van más allá del simple tránsito. Por lo tanto, a lo largo de los años, las autoridades del STC han descubierto que este medio de transporte masivo posibilita la difusión cultural al contar con espacios de tránsito idóneos, en muchos casos planeados para colocar exposiciones, realizar eventos culturales y alojar el patrimonio con el que cuenta el STC.

Sin embargo, en el metro existe otro lado de la cultura que, a simple vista, resulta muy notorio pero que ha sido poco estudiado: aquellas expresiones culturales alternativas que no se encuentran dentro de un programa de trabajo gubernamental y cuyas metas competen únicamente a los actores sociales que las difunden. Dichos sujetos aprovechan los espacios que están abiertos al libre tránsito, esos que son usados por todo aquel que paga dos pesos, por todo aquel que transita hacia otros lugares, por todos los que van y vienen. A ellos están dedicados los siguientes capítulos.

## NOTAS

<sup>1</sup> Algunos autores ubican el origen de la cultura en la ciencia moderna cuando se utiliza como sinónimo de civilización y occidentalización, término que en última instancia tendría un enfoque etnocéntrico. De esta manera, los antropólogos sociales se enfocarían entonces en el estudio de sociedades poco conocidas, manifestando sus propiedades, aunque sin poder dejar atrás su visión occidental (Cfr. Sánchez, *Cultura, cultura popular y cultura de masas*, p. 2).

<sup>2</sup> Tylor citado en Giménez, *La teoría y el análisis de la cultura*, p. 21.

<sup>3</sup> Luque, *Del conocimiento antropológico*, p. 90.

- 4 Definición que está íntimamente ligada a la actividad que en la antigüedad pudo transformar a los seres humanos y atarlos al territorio. Gracias a la agricultura los individuos pasaron del nomadismo al sedentarismo.
- 5 Giménez, *op. cit.*, p.18.
- 6 *Ibíd.*, p. 32.
- 7 *Ibíd.*, p. 34.
- 8 González, *Sociología de las culturas subalternas*, p. 32.
- 9 Bourdieu se refiere al concepto de “disposición” como una pauta que hace que los individuos —ya sea por convicción, motivación o cualquier otra razón— actúen de tal o cual manera, por lo cual la función del *habitus* tiene gran relevancia.
- 10 Bourdieu citado en Giménez, *op. cit.*, p. 178.
- 11 El término de cultura adjetivada puede utilizarse como sinónimo de subcultura.
- 12 *Cfr.* Krotz, *La cultura adjetivada*, p. 26.
- 13 Giménez, *op. cit.*, p. 19.
- 14 Las fractales son formas geométricas de las que se han ocupado las teorías del caos, cuya estructura se repite en cada una de sus partes y en las partes de sus partes; aparecen en las diferentes formas y sistemas de la naturaleza.
- 15 Aproximadamente el 80% de estas vitrinas están ocupadas con exposiciones organizadas por otras instituciones como universidades, dependencias gubernamentales y asociaciones; y el 20% restante por la obra de artistas independientes que gestionan directamente sus muestras con el STC.
- 16 Entrevista realizada en las instalaciones de la Unidad de Cultura del STC metro, el 18 de mayo de 2005.
- 17 Véase “La masacre del 10 de junio de 1971, suceso que dio como resultado libertad social a nuevas generaciones” en la página *web* de la Secretaría de Cultura del D.F. <<http://www.cultura.df.gob.mx/>> [10 de junio de 2001].
- 18 Entrevista a Paloma Saiz Tejero, compiladora de las antologías y autora del proyecto “Para leer el boleto”, Secretaría de Cultura, gobierno del Distrito Federal, 22 de marzo de 2004.
- 19 *Ídem.*
- 20 *Ídem.*
- 21 La edición fue realizada por Monserrat Castells y Juan Hernández Luna; el diseño de la portada estuvo a cargo de Josué Galindo Torres sobre una ilustración de Roxana Rojas Linares; la antología fue compilada por Paloma Saiz.
- 22 Entrevista a Paloma Saiz Tejero, Secretaría de Cultura, gobierno del Distrito Federal, 22 de marzo de 2004.
- 23 *Ídem.*
- 24 Cada ejemplar tiene un costo de impresión de \$4.50 y por cada texto se pagó \$3,000.00 por concepto de derechos de autor, lo cual significa un costo total bastante reducido debido al tiraje tan extenso.
- 25 Entrevista a Paloma Saiz Tejero, Secretaría de Cultura, gobierno del Distrito Federal, 22 de marzo de 2004.
- 26 De hecho, el programa fue interrumpido durante el año 2004 y reinició el 15 de junio de 2005.

## Una ciudad subterránea: la etnografía de la línea 3 y de sus actores

**E**ste capítulo presenta una descripción densa del espacio de estudio y de los diversos elementos que lo componen y que le dan vida. Como se indicó en la introducción, son diversos los motivos por los que este trabajo estableció a la línea 3 como dimensión espacial. En un primer momento, la elección se realizó tomando en cuenta su antigüedad de 32 años de servicio; por el hecho de ser la línea de mayor longitud y con mayor tiempo de recorrido; así como por contar con la terminal más transitada en toda la red del STC —la estación de Indios Verdes— además de tener tres estaciones de las 20 más transitadas del STC —Universidad, Zapata y la Raza—.

Aunque la línea recorre grandes distancias y muestra gran afluencia, lo determinante para su elección fueron dos aspectos de tipo cualitativo: el tipo de usuarios que viaja en ella y las áreas de la ciudad que conecta a su paso, ambas marcadas por actividades específicas.

La combinación de usuarios en esta línea le da un cariz particular que la hace un espacio interesante de estudio. En sus vagones y pasillos se puede observar, durante los días laborables por la mañana —de 6:00 a 9:00 hrs. aproximadamente— y durante la tarde y noche —de 17:00 a 20:00 hrs.—, al personal que trabaja en oficinas cercanas al centro histórico de la ciudad de México, o bien, en oficinas, agencias, consorcios y bufetes de colonias aledañas a las estaciones de Etiopía, Eugenia, División del Norte, Zapata, Coyoacán y Viveros, en las que recientemente se ha dado un cambio en el uso de suelo al pasar de habitacional al de servicios y oficinas; también se pueden distinguir a servidores públicos de oficinas gubernamentales —Delegación Benito Juárez, Procuraduría de Justicia del Distrito Federal, entre otras—. Al medio día y durante la tarde, acentuándose

más los fines de semana, podemos encontrar a hombres y mujeres que acuden a realizar sus compras en los “hipermercados” ubicados entre las estaciones División del Norte y Zapata —Sam’s Club, Comercial Mexicana, WalMart, Chedraui, así como a personas que asisten a los almacenes, locales comerciales o cines ubicados en los centros comerciales como el Pabellón del Valle —estaciones División del Norte y Zapata—, Plaza Universidad que fue el primer complejo comercial que se creó en la ciudad de México —metro Zapata—, o en el Centro Coyoacán ubicado entre avenida Universidad y Río Churubusco —metro Coyoacán—.

En esta misma estación se ubican las oficinas centrales del emporio bancario recién vendido a la inversión extranjera: BBV Banco-mer. Esta misma salida del metro lleva a aquellos cinéfilos que quieren apreciar películas que nada tienen que ver con las producciones hollywoodenses a la Cineteca Nacional.

Para los que gustan de la convivencia y las artesanías se puede acceder al jardín Centenario del centro de Coyoacán, a través de la ruta de microbuses que salen de las inmediaciones de las estaciones Coyoacán, Viveros o Miguel Ángel de Quevedo.

No faltan los que visten de traje: abogados que litigan en los juzgados cercanos a la estación Niños Héroe; ni los que visten de blanco: los médicos, enfermeras, enfermeros y residentes que trabajan en la clínica 24 del IMSS —estación 18 de Marzo—, en el hospital Adolfo López Mateos del ISSSTE —estación Coyoacán—, el Hospital General de la Secretaría de Salud —estación Hospital General— o en los dos complejos médicos más importantes de la ciudad de México o posiblemente del país, el Centro Médico la Raza —metro la Raza— y el Centro Médico Siglo XXI —metro Centro Médico—.

Finalmente, la línea 3 es frecuentada por miles de estudiantes que acuden a la Máxima Casa de Estudio, la Universidad Nacional Autónoma de México, en Ciudad Universitaria —estaciones Copilco y Universidad—.



## ***La etnografía como técnica de investigación***

Las etnografías se conciben desde la antropología social —y no así desde el urbanismo— como actividades que se desarrollan durante el trabajo de campo y/o como métodos de investigación que proporcionan dimensiones retóricas y narrativas en su escritura. Para los antropólogos sociales las etnografías han servido como una respuesta al problema de la representación de relaciones entre el todo y sus partes, en la que se percibe la presencia de un narrador científico que se manifiesta como observador. Se trata de representar la vida cotidiana con sus detalles más significativos mediante un texto en el que la estilística juega un papel importante:

La etnografía se ha convertido en un modo de hablar sobre teoría, filosofía y epistemología, mientras se realiza el trabajo tradicional de interpretación de los diferentes modos de vida.<sup>1</sup>

Existen dos maneras principales de presentar los datos etnográficos: a) se construyen con base en el discurso de los informantes claves, conforme a un diálogo entre éstos y el investigador; o b) el etnógrafo se muestra como un observador o traductor que interpreta y solamente retoma el diálogo contextual para dar forma al análisis de los textos, argumentos y situaciones que se presenten.

En el actual trabajo se propone retomar la primera perspectiva e incorporarla al estudio de lo urbano, con la idea de mezclar el discurso de los actores, el del etnógrafo como narrador e interprete del texto y otras fuentes de información para enriquecer la investigación.

Elaborar una etnografía no significa solamente escribir una crónica, puesto que el trabajo etnográfico está basado en un marco conceptual relacionado con la antropología y sus sistemas de conceptos, en este caso con la cultura y la interacción social:

La crónica es un género que le disputa a la etnografía un lugar entre los posibles relatos de la ciudad. Pero quizá la diferencia más importante entre la etnografía y la crónica se halle en la ubicación del discurso en relación con un cuerpo teórico que se despliega bajo la forma de supuestos aperturados por dicha estructura que se formula como interrogaciones enfocadas, que podemos llamar también hipótesis.<sup>2</sup>

En este estudio de urbanismo se decidió usar la narración etnográfica por tratarse de una herramienta de investigación que muestra la vida de los actores sociales y su relación con el territorio, tomando en cuenta los elementos que brinda la percepción a través de los sentidos para lograr una descripción más completa y a la vez sensible que brinde un panorama extenso de la relación actores sociales-espacio de interacción, además de los discursos y su respectiva significación simbólica.

Ya que durante el desarrollo del trabajo etnográfico se trabaja la relación entre el espacio y los actores, será necesario describir, en primer lugar, qué es lo que se entiende como espacio.

### ***Consideraciones sobre el espacio público y el espacio privado***

Para poder abordar la problemática espacial es necesario recurrir a una definición sucinta de lo que se entiende por espacio público y espacio privado. Según Patricia Ramírez, lo público alude a:

...prácticas sociales, a formas de expresión de comunicación, de información e interacción que se hacen visibles, se localizan y se difunden entre los miembros de una comunidad.<sup>3</sup>

La autora considera que los espacios públicos urbanos, de manera tradicional, han servido para el encuentro, el intercambio y la comunicación entre diferentes actores sociales.

Para Jordi Borja, el espacio público es un espacio que está sometido a una normatividad por parte de la administración pública, como es el caso del metro, que garantiza la accesibilidad a todos y fija las condiciones de uso y participación.<sup>4</sup> En la caracterización que hace este autor también considera la dimensión sociocultural, puesto que se trata de un espacio de identificación, relación y contacto social. La característica principal de este espacio público es su uso social colectivo y su accesibilidad, a diferencia de los espacios privados.

Por su parte, Sara Makowski coincide con Borja al caracterizar el espacio público, ya que considera que su principal característica es ser abiertos y accesibles, contar con disponibilidad de infraestructura y permitir la realización de actividades individuales o grupales.<sup>5</sup>

En cuanto a los espacios privados, éstos se podrían definir por oposición semántica con los públicos, no obstante, no se trata solamente de un espacio sobre el que ejerce el control una persona o grupo determinado, sino de una forma diferente de espacialidad caracterizado por un acceso limitado. Sin embargo, la característica que comparten ambos espacios es la posibilidad de transitar de un polo a otro: un espacio privado puede convertirse en espacio público y éste, a su vez, puede privatizarse. Más adelante se expondrán tres ejemplos de grupos sociales que han podido “privatizar” el espacio público del metro.

Un concepto de suma utilidad que sirve para abordar la problemática espacial es el de territorio. De acuerdo con Armando Silva:

El territorio fue y sigue siendo un espacio donde habitamos con los nuestros, donde el recuerdo del antepasado y la evocación del futuro permiten referenciarlo como un lugar que aquél nombró con ciertos límites geográficos y simbólicos.<sup>6</sup>

Así, el territorio se convierte, a su vez, en el espacio en el que se arraigan las identidades. Para Mariana Portal el territorio:

...no solo es una variante geográfica, es fundamentalmente una construcción histórica y una práctica cultural significativa, en donde la identidad social encuentra sustento.<sup>7</sup>

De esta manera, podemos concebir al territorio no únicamente como un soporte físico de actividades económicas, sino como de identidades sociales específicas como las que se han encontrado en las instalaciones del STC metro.

### ***Los recorridos: para conocer el metro hay que vivirlo***

Se dice que una de las bondades de los sistemas de transporte subterráneos son los tiempos que los usuarios ahorran en los recorridos. Como se planteó en los dos primeros capítulos, el metro de la ciudad de México se pensó como una solución alternativa a los congestionamientos del transporte de las vías superficiales. La principal ventaja de

la línea 3 es la posibilidad de cruzar la ciudad de norte a sur en un tiempo mínimo aproximado de 40 minutos,<sup>8</sup> con lo que se convierte en la línea con mayor tiempo de recorrido, aunque en la realidad los trayectos, sobre todo a ciertas horas del día, sobrepasan los 50 minutos.

El primer paso de esta investigación, antes de haber acudido a los diferentes acervos bibliográficos y hemerográficos, consistió en conocer el espacio en el que los sujetos de estudio se desenvuelven, interactúan con otros individuos y difunden el producto de su quehacer cotidiano.

Aunque este trabajo está sustentado de manera personal por más de 25 años de usar este medio de transporte, el trabajo sistemático de observación y reflexión se realizó desde hace al menos cinco años. Durante este tiempo se han hecho un número considerable de recorridos con diversos propósitos, entre los que se encuentran el reconocimiento del espacio: estaciones y sus alrededores y vagones, la observación estructurada en guiones previamente diseñados y la contabilización de los tiempos de recorrido, entre otros aspectos. Este número ilimitado de viajes ha resultado de incalculable valor, pues solamente a través de ellos es posible conocer la otra ciudad de México, la ciudad subterránea y sus actores.

Solo quien ha subido a los vagones del metro puede describir la experiencia sensorial que se obtiene; ha visto cómo los vagones se llenan y se vacían según la hora y la estación en la que se viaja; ha escuchado los gritos de los vendedores “vagoneros”, las melodías de los músicos y la alarma que indica que las puertas se cerrarán en cuestión de segundos; ha olido la mezcla entre perfumes y sudores de los pasajeros; ha probado las golosinas que venden los sordomudos o la comida preparada que se vende en los pasillos de algunas estaciones —especialmente aquellas que cuentan con trasbordo—; y ha sentido los empujones, puntapiés y codazos de otros pasajeros; o, en el peor de los casos, ha sido víctima de algún tipo de agresión sexual o física.

En seguida se mostrará el resultado de la medición de los tiempos de recorridos de terminal a terminal, de estación a estación y entre trenes, con el fin de dar una idea de los momentos en los que se vive mayor interacción con los demás.

## El tiempo

Durante dos años se cronometraron los tiempos totales y parciales de recorrido en la línea 3. Lo que se presenta aquí es un cuadro comparativo entre los tiempos de recorrido que considera el SCT y el tiempo real en promedio que se desprende de 103 viajes realizados.

**Cuadro 10.** Tiempos totales de recorrido: de la terminal Indios Verdes a la terminal Universidad.

	Tiempo SCT	Tiempo promedio
Tiempo de recorrido	38.15 min.	47.8 min.

Fuente: SCT y trabajo de campo.

**Cuadro 11.** Tiempos totales de recorrido: de la terminal Universidad a la terminal Indios Verdes.

	Tiempo SCT	Tiempo promedio
Tiempo de recorrido	38.10 min.	45.7 min.

Fuente: SCT y trabajo de campo.

**Cuadro 12.** Tiempo de estación a estación: norte a sur.

Estación	Tiempo SCT	Tiempo promedio
Indios Verdes	Terminal	Terminal
Deportivo 18 de marzo	2	2.4
Potrero	2	2.1
La Raza	2.4	3
Tlatelolco	2	2.4
Guerrero	1.75	2.2
Hidalgo	1.2	1.8
Juárez	1.8	2
Balderas	1.8	2.2
Niños Héroes	1.3	1.6
Hospital General	1.85	2

continúa...

continuación...

Centro Médico	2.25	3
Etiopía	1.9	2.5
Eugenia	1.7	2
División del Norte	1.45	1.8
Zapata	2	3.5
Coyoacán	1.9	2.3
Viveros	1.85	2.4
Miguel Ángel de Quevedo	2.2	3
Copilco	2.75	3.5
Universidad	38.15	45.7

Fuente: SCT y trabajo de campo.

**Cuadro 13.** Tiempo de estación a estación: sur a norte.

Estación	Tiempo SCT	Tiempo promedio
Universidad	Terminal	Terminal
Copilco	2.9	3
Miguel Ángel de Quevedo	2.15	2.5
Viveros	1.8	2.1
Coyoacán	1.85	1.9
Zapata	2.1	3
División del Norte	1.9	2
Eugenia	1.35	2
Etiopía	1.85	1.9
Centro Médico	2.05	2.5
Hospital General	1.85	2
Niños Héroes	1.3	1.8
Balderas	1.8	2.4
Juárez	1.85	2.6
Hidalgo	1.2	1.6
Guerrero	1.8	2.3
Tlatelolco	1.95	2.8
La Raza	2.85	3.3

continúa...

continuación...

Potrero	2	2.9
Deportivo 18 de Marzo	2	3.1
Indios Verdes	38.10	45.7

Fuente: SCT y trabajo de campo.

Como puede apreciarse en los cuadros 12 y 13, el promedio de tiempo real se incrementa respecto a las cifras otorgadas por el STC. Este promedio asciende cuando se integran los datos de los retrasos entre trenes, que al parecer son cada vez más frecuentes.

### *Los pasillos y andenes: unas veces llenos de gente, otras, vacíos*

Los pasillos son los espacios de circulación que llevan a los andenes, a las salidas o a la conexión con otras líneas. Las estaciones de trasbordo cuentan con los pasillos más extensos de la red, mismos que se utilizan para el establecimiento de locales comerciales o de vitrinas destinadas a exposiciones. En el capítulo anterior se señalaron las características del llamado “túnel de la ciencia”, ubicado en los pasillos de la estación La Raza, así como de las exposiciones montadas en otras estaciones.

En algunos pasillos como los de la estación Hidalgo, que conectan la línea 2 con la línea 3, existe un extenso corredor de comercios destinados a la preparación y la venta de alimentos; en cuanto se desciende del vagón se percibe en el ambiente el calor irradiado por las parrillas y los olores a grasa y condimentos. Dulcerías, tiendas naturistas, locales en los que se venden billetes de lotería, pizzerías, expendios de pan y hasta locales de renta de equipo para Internet, son algunos otros de los negocios que se han establecido en los pasillos del metro y en concreto en los de la línea 3.

Los andenes, por su parte, son el espacio destinado al abordaje y descenso de los convoyes y depende de la afluencia de los usuarios, de la hora y del día. Por los pasillos de las terminales y de las estaciones de trasbordo circulan un gran número de personas diariamente; verdaderos ejércitos humanos caminan codo contra codo para llegar

a los vagones o, en su caso, hacia la salida. Situación que se vive de manera intensa en los pasillos y andenes de las estaciones Indios Verdes, Deportivo 18 de Marzo, La Raza, Guerrero —a partir de la construcción de la línea B, al transformarse en una línea de trasbordo— Hidalgo, Balderas, Centro Médico, Zapata, Viveros, Miguel Ángel de Quevedo y Universidad. Esto cambia los días sábados, domingos y días festivos, a tal grado que, a partir del mes de mayo de 2004, los días domingos se asignó un vagón exclusivo para que los ciclistas puedan transportar sus bicicletas, hecho que entre semana sería imposible.

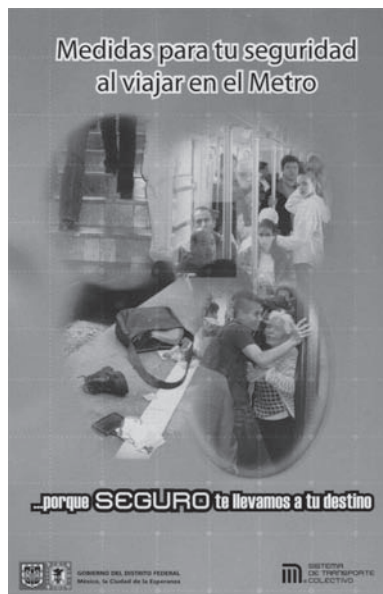
En algunas de las estaciones de mayor aglomeración, la situación se ha tornado peligrosa en los andenes; se han dado casos en que personas han caído a las vías al ser empujadas por una masa humana que se comprime en espacios reducidos. De ahí que desde el año de 2003 se haya iniciado una campaña para implementar medidas de seguridad que promueve la importancia de permanecer detrás de la “línea amarilla”, distancia que separa al usuario de las vías mientras espera al tren. También, miembros de la “ola naranja”, a las horas en que el acceso a los vagones pueden resultar peligrosos, permanecen en los pasillos indicando que se permita a los pasajeros bajar primero del vagón antes de abordarlo. Para reafirmar esta campaña de protección se pusieron en circulación volantes que con pocas palabras y una fotografía expresaban un mensaje claro: “Un descuido arrasa con cualquiera. Evita rebasar la línea amarilla... porque seguro te llevamos a tu destino”.<sup>9</sup>

En ellos la fotografía muestra pocos elementos pero evidentes: un bolso abierto, cosméticos desparramados sobre la línea amarilla, una cartera y papeles, un zapato y el metro a toda velocidad.

Otra medida de seguridad que está dirigida específicamente a las mujeres usuarias del metro, es asignarles, a ciertas horas del día, los primeros o últimos vagones de cada tren, por lo que el acceso en los pasillos que comunican con estos vagones está restringido a ellas. Es frecuente escuchar al personal de seguridad del metro decir, “Caballeros: ¡solo damas!”

Esta medida se ha puesto en práctica desde hace varios años debido a los frecuentes abusos sexuales hacia las usuarias y que, hasta el momento, no se han podido detener. Así, los pasillos del metro también se han convertido en espacios que, por la cercanía corporal entre





los usuarios, propicia que algunos aprovechen esta situación para asediarse a las mujeres mediante obscenidades y agresiones físicas que, en su mayoría, por la dificultad de encontrar y detener al agresor, no se denuncian ni mucho menos se sancionan.

Los andenes también sirven como espacios de contacto e interacción social entre los usuarios. Son ante todo un punto de reunión. Las citas bajo el "reloj" son frecuentes —cada estación cuenta con un reloj que rara vez registra la hora real, algunas estaciones como Universidad cuentan con más de uno—. Bajo el reloj se encuentran compañeros de escuela y de trabajo, parientes, amigos, novios, esposos o amantes. Bajo el reloj se conocen aquellos que se citaron por teléfono, carta o Internet y que nunca antes se habían visto. Bajo el reloj se dan los encuentros, pero también las rupturas. Bajo el reloj se espera a los impuntuales y bajo el reloj se espera a aquellos que nunca han de llegar.

Así mismo, en los andenes y pasillos de las estaciones se refuerzan los lazos de identidad grupal, son los lugares de reunión de grupos es-

pecíficos cuya presencia salta a la vista: en Etiopía se congrega un grupo de niños indígenas que tocan el acordeón; en Niños Héroes se pueden distinguir los grupos de vendedores ambulantes haciendo cuentas entre broma y broma; en Hidalgo, específicamente el área del reloj, se ha convertido en el punto de reunión de los miembros de la comunidad *gay*; y los de la estación 18 de Marzo sirven para que los músicos afinen sus instrumentos y practiquen sus canciones. Estas son principalmente las funciones de los pasillos y andenes de la línea 3.

### *Los vagones: un espacio para el contacto*

La interacción de los usuarios se concreta en los vagones que, como se comentó en el capítulo 3, son nueve por convoy. La capacidad que tiene un vagón para concentrar cientos de seres humanos es impresionante. El modelo de trenes que circula en la línea 3 cuenta con solamente 37 asientos por vagón, cada uno de éstos con ocho puertas, cuatro a cada lado y dos que conducen a los otros vagones, seis ventanas, siete ductos de aire y una escalera de emergencia y palanca de seguridad.

Dentro de los vagones existen lugares reservados para discapacitados, adultos mayores, mujeres embarazadas y con hijos en brazos que, por regla general, no son respetados por los usuarios. Solamente aparecen los símbolos indicativos en la parte superior y no se ha impulsado alguna campaña profunda de concientización dirigida a los usuarios para ceder el asiento a quien lo necesita.

Al interior de los vagones se agudizan los sentidos, principalmente dos de ellos. En primer lugar, el tacto. Tenemos cuidado de nuestro tacto y también del ajeno. Los espacios vitales se rompen y el contacto se hace evidente. Es tal la cercanía que es imposible dejar de tocar a los demás y de que ellos nos toquen. Cualquier roce que rompa con las reglas socialmente establecidas puede ser mal interpretado y considerarse una agresión, pero no hay forma de escapar de la proximidad de los cuerpos de los otros usuarios.

En segundo lugar, la vista que se torna escrutadora; observamos y revisamos detalladamente a la persona que tenemos enfrente. De una estación a otra se examinan sus rasgos, sus movimientos y su vestir.

En ocasiones, hasta existe la posibilidad de leer alguna página del libro que tiene en las manos o, auxiliados por el oído, escuchar una conversación. Pero es la vista aquella que representa el mayor contacto con la alteridad. La permisividad visual es mayor en los vagones del metro que en casi cualquier otro espacio urbano, solamente tiene como límite la mirada recíproca del usuario observado. La mirada de una persona ajena puede ocasionar una amplia gama de sentimientos y pensamientos en la otra persona. Cada caso es un mundo diferente y la reacción del otro puede ir desde el rechazo, hasta la simpatía o el gusto. Puede significar el principio de una relación social o el impedimento de su establecimiento.

### **“Los otros”. Identidades sociales en el metro**

Este apartado se ha reservado para ilustrar con algunos ejemplos a los personajes que, junto con los músicos, comparten y compiten por el espacio en la línea 3.

El metro, como se ha enunciado desde el título de esta investigación, representa la vida bajo las entrañas de esta gran ciudad, es una ciudad subterránea en la que se entretajan historias e interactúan millones de personajes día con día. El usuario podrá entrar en contacto durante todo su trayecto con personajes que rompen con la monotonía cotidiana: personajes que a veces conmueven, a veces asustan, a veces agradan y a veces agreden a los demás.

Todos ellos tienen una característica en común: escogieron el metro como un espacio de trabajo: algunos para sobrevivir, otros para contribuir al ingreso familiar, otros más para dar a conocer un trabajo artístico. Escogieron la línea 3 para pasar gran parte de su día y de sus vidas entre sus andenes y vagones.

Todos estos personajes se cruzan en el camino, algunos se extienden la mano y platican, otros discuten y pelean por su derecho al acceso al vagón y otros más fingen ignorarse, pero finalmente todos confluyen en el mismo lugar, en algún momento, entre las 5:00 a.m. y las 00:30 hrs. de un nuevo día.<sup>10</sup>

Muchos han pasado y pasarán años cruzándose en los vagones, saludándose o sin saludarse. En seguida se mostrarán casos específicos

de los personajes que el usuario de la línea 3 puede encontrar cada vez que se abren las puertas al llegar a una estación.

### *Los vendedores: una estrategia de supervivencia*

Lo más frecuente para un usuario del metro es encontrarse con decenas de vendedores ambulantes de todas las edades, que ofrecen cualquier tipo de producto. En la línea 3, aproximadamente desde hace tres años, se ha observado un aumento sustancial de vendedores, así como de su jornada laboral.<sup>11</sup> Se trata de auténticos vendedores ambulantes que siempre siguen una regla general: que toda mercancía pueda caber dentro de una mochila. Todos ellos utilizan las mismas fórmulas:

“Como una oferta, promoción, productos de importación pone a la venta, el útil y práctico...”; “Sí, mire, se va a llevar...”; “Productos de alta calidad pone a la venta...”; “El regalo para el niño, para la niña...”; “De moda..., de novedad”; “Ya que le contiene...”.

Podemos distinguir entre los productos más comunes que se venden bolígrafos, “agendas-billeteras-porta-credencial”, planos de la ciudad



**Foto 23.** La bolsa de la mercancía. Treinta años vendiendo en el metro.

de México, lámparas de bolsillo, revistas de “sopa de letras y pasatiempos”, números de revistas atrasadas, pelotas inflables, juegos de agujas alemanas, juegos de desarmadores pequeños, cinta para aislar, paquetes de pilas, llaveros, bolsas de “lunetas”, lupas de aumento, lámparas de mano, tijeras, reglas, libretas, lapiceros, puntillas para lapiceros, chicles, pastillas, chocolates, álbumes fotográficos, periódicos, cuadernos para iluminar, juguetes de origen chino de reducido tamaño —algunos de los cuales son para armar— sobres de plástico para proteger documentos, paquetes con 50 crayones, plumones, pegamento, abanicos, incienso, discos compactos y DVD de películas en cartelera “piratas”, etcétera. También se pueden encontrar libros de lo más diversos: cómo hacer una instalación eléctrica, *El manual del barman*, *El libro de los significados de los sueños*, cómo preparar ensaladas, libros de poesía, *Las profecías de Nostradamus*, *Elija el nombre para su bebé*, el *Código Civil* vigente para el DF, la *Agenda del abogado*, *Leyendas de las calles de México*, reglas de ortografía, diccionarios inglés-español, la biografía del Che Guevara y cualquier objeto que pueda guardarse y transportarse en una mochila.

A pesar de las leyes que han intentado evitarlo, el metro es el mercado ambulante por excelencia. Dentro de la estructura social de los comerciantes en la vía pública, los del metro ocupan el nivel más bajo en la escala. Algunas de sus características son que no cuentan con un local o puesto, los surten de productos los mismos distribuidores, trabajan largas jornadas, conservan códigos de comportamiento como son el esperar si es que al subir al vagón hay otro vendedor —rara vez se encuentran dos vendedores en un mismo vagón gritando al mismo tiempo—, tienen que abrirse paso entre los pasajeros, están en constante movimiento, y para quienes son madres de hijos muy pequeños el cuidado que brindan a éstos durante su trabajo disminuye, ya que tienen que poner toda la atención al circular por el vagón y subir la voz al borde del grito para que todos los usuarios alcancen a oír.

Los vagoneros, a semejanza de los demás vendedores informales, están obligados a pagar cuotas a líderes<sup>12</sup> para poder vender sus mercancías en la línea del metro, es decir, pagan “derecho de piso”. Entre estos líderes, quienes a su vez están afiliados a partidos políticos formando parte de una gran red clientelar, y los vagoneros, existe una relación de simbiosis: el líder les ofrece protección y les brinda apo-

yo, a la vez que gestiona con las autoridades el uso del espacio público; a cambio, él se compromete a pagar oportunamente sus cuotas.

En el caso de la línea 3 las estaciones se las dividen entre varios líderes;<sup>13</sup> los que controlan la mayor parte son el “Timbo”, que se encarga de las estaciones que van de Balderas a Deportivo 18 de marzo, y doña Oralia, lideresa de las estaciones que se encuentran entre Niños Héroes y Miguel Ángel de Quevedo; en algún momento gran parte de la línea 3, principalmente las estaciones del norte, fueron lideradas por el “Picho”, quien se encuentra actualmente en el reclusorio ya que lo descubrieron mientras robaba en la modalidad de fardero en una tienda de autoservicio.



**Foto 24.** Venta de discos compactos de rondas infantiles.

### *Los faquires: dinero y dolor*

Se les veía aparecer en los cruceros cuando el semáforo se ponía en rojo. Ahora han encontrado un lugar donde pueden tener un público

más numeroso: son los faquires urbanos que ahora se han convertido en faquires subterráneos. Es la estación División del Norte a las 22:30 hrs. Un golpe en el piso y el sonido de vidrios rotos anuncian su llegada. Las miradas instantáneamente se vuelven hacia el par de personas que acaban de subir al vagón. Él, es un hombre que aparenta tener más de 40 años, aunque pudiera tener una década menos, pero la calle ha impreso una mayor edad en su rostro. Lleva en una mano un trapo viejo y en la otra a una niña de unos nueve o diez años de edad:

Señores usuarios, la compañera y yo somos niños de la calle y estamos haciendo esto para podernos llevar a la boca algo de comer, estamos obligados a salir a las calles para hacer esto, si alguna persona desea colaborar con alguna moneda que no afecte su economía... Muchas gracias.

A continuación de la presentación y en cuestión de segundos, el faquir acomoda en el piso su trapo, distribuye sobre él pequeños fragmentos de vidrios, se quita la playera y se acuesta sobre ellos. Algunos usuarios emiten exclamaciones de desagrado. El hombre se voltea quedando "boca arriba". Otros usuarios voltean la vista o lo ven de reojo, fingen estar leyendo, buscando algo en sus bolsillos o platicando con sus acompañantes. La niña se sube al abdomen del faquir y da dos brincos. La mayoría de los usuarios voltea a verlos. Una vez que la función ha terminado, el faquir posmoderno y su pequeña acompañante juntan sus vidrios y pasan a los asientos para pedir una cooperación. Una señora abre su portamonedas y les da unos cuantos pesos. El sonido característico del metro anuncia la llegada a la siguiente estación, Eugenia. Ambos descienden y corren para alcanzar el siguiente vagón, para dejar una vez más sin habla a quienes puedan observar sus purulentas cicatrices.

### *Un poeta incomprendido*

Desde hace muchos años se ha dedicado a la misma actividad, siempre en la línea 3. Vestido de negro, irrumpe en el vagón y despierta con su voz hasta al más dormido. No falta el que se sobresalta. Su gran estatura concuerda con su voz. Posee grandes dotes histriónicos pues traduce en movimientos el sentido de su poesía. En las estrofas dra-

máticas brota una lágrima de sus ojos, en las partes alegres se dibuja una sonrisa en su rostro, después de pronunciar frases irónicas suelta una carcajada que hace temblar hasta al más sereno.

Si se trata de un poema de amor, se arroja al suelo para caer de rodillas frente a la mujer más cercana y ofrecerle una rosa imaginaria. Al final, da una explicación del deseo que tiene de ser escuchado y aplaudido, sin omitir la necesidad económica en la que se encuentra inmerso. No olvida disculparse con la mujer que ha elegido por musa, por la vergüenza que la ha hecho pasar cuando todas las miradas se han desviado de él para dirigirse a ella. Y de esta manera desciende del vagón, para buscar nuevas musas que le inspirarán para seguir declamando.

Algunos usuarios ríen de manera abierta en su ausencia y la musa muestra un rostro de enojo al verlos si se encuentra sola, o ríe nerviosamente junto con sus acompañantes durante varios minutos.

### *Los payasos. Reír para comer*

Se abren las puertas y una pareja de jóvenes payasos abordan el vagón: un hombre y una mujer. La mujer lleva cargando a un pequeño bebé de unos cuantos meses. No utilizan vestuario especial, solamente el maquillaje facial que los distingue como payasos. Después de saludar a la concurrencia se desata un diálogo entre estos dos actores, casi siempre es el mismo:

— Ella: ¡Por qué te pintas payaso?

— Él: ¡Por qué soy un payaso!

— Ella: ¡Entonces si la señorita se pinta es un payaso?

— Él: No, la señorita se pinta por gracia.

— Ella: ¡Y tú?

— Él: ¡Por desgracia!

— Ella: ¡Sabes payaso?, he avanzado mucho con mi curso de francés, te puedo traducir cualquier palabra que me digas, a ver... tú pregunta... es muy fácil.

— Él: ¿Cómo se dice perro?

— Ella: "Le perré"

— El: ¿Cómo se dice gato?

— Ella: "Le gaté". Ya ves, te dije que era muy fácil...



- Él: A ver... ¿cómo se dice bebé?  
— Ella: Ah, ¡ese es muy fácil! “le bebé”.  
— Él: ¿Y cómo se dice papá?  
— Ella: “Le papé”  
— Él: ¿Y cómo se dice mamá?  
— Ella: Ay no, eso sí no lo sé porque es irregular...

Un par de jóvenes que viajan con rumbo a CU sueltan una sonora risotada y sacan unas cuantas monedas de sus bolsillos. Una mujer de semblante serio dirige una mirada a su pareja quien instantáneamente borra la sonrisa de sus labios; la mayoría ponen cara de incompreensión y apoyan a la pareja de payasos, más por el bebé que por su actuación, lo que los payasos lo reconocen afirmando: “Como ustedes pudieron ver no somos grandes artistas...”

### *Los activistas: un espacio para la conciencia*

Son jóvenes y no tan jóvenes. Hasta hace algún tiempo circulaba el semanario *Corre la voz*, órgano independiente de denuncia social que a la fecha ya no se imprime. Al mismo tiempo apareció el semanario *Machetearte*, donde se satirizaba la situación política de México y el contexto internacional.

Los activistas, apenas suben al vagón, reparten los periódicos y hacen una reseña del contenido del ejemplar en turno. Las reacciones de los usuarios son variadas, alguno hojea el periódico y hace comentarios al pasajero del asiento contiguo; en los rostros de otros se dibuja el desagrado o la indiferencia. Algunos se interesan por saber por qué el país no funciona y por qué el neoliberalismo no es la solución y compran el periódico que es de “cooperación voluntaria”.

Este es uno de los mecanismos por el que se difunden las publicaciones independientes, así como las ideas. Estudiantes pertenecientes al Consejo General de Huelga (CGH) de la Universidad Nacional Autónoma de México utilizaron también los vagones de la línea 3 para difundir la situación en que se encontraba su huelga, anunciar posibles movilizaciones y solicitar las aportaciones económicas de los pasajeros.

### *Mendigos. Historias que pretenden ser convincentes*

Es de esperarse que en un país en vías de desarrollo cualquier aglomeración de personas sea una buena oportunidad para los que nada tienen o nada dicen tener, de pedir dinero. Los vagones del metro resultan un lugar favorable para quienes mediante un discurso persuasivo logran arrancar unas monedas de los bolsillos de los pasajeros.

En ocasiones se presenta un hombre que dice tener un hijo que padece una grave enfermedad o que ha sufrido un accidente de consideración, mientras muestra supuestos papeles que lo comprueban, solicita la ayuda de los pasajeros: “Prefiero pedir que robarles sus bolsas, sus carteras...”. Otras veces, aparece un hombre joven vestido de color beige quien argumenta haber salido “...hace un par de horas” del reclusorio Oriente, por lo que solicita el apoyo de los viajeros para regresar a Veracruz, de donde dice ser oriundo. También aborda el vagón un hombre de mal aspecto, dice padecer *diabetes mellitus* y estar perdiendo la vista. Algunos pasajeros miran a estos personajes con desconfianza o indiferencia, otros más simulan dormir o haber llegado al desenlace de su lectura y los demás sacarán algunas monedas para apoyar a tan infortunados seres.

Algunas veces apoyada en historias reales y otras en simples falacias, la mendicidad ha sido una estrategia de supervivencia que por muchas décadas ha estado presente en nuestro país. Sin embargo, no se trata de una actividad privativa de los países pobres, como tampoco lo es la utilización del metro como un espacio de supervivencia en las grandes ciudades, es el caso de Nueva York, sede del capitalismo mundial:

En el metro de la línea F (que pasa por Brooklyn, sube por la Sexta Avenida de Manhattan y cruza de nuevo para acabar en Queens) se suben en un periodo de quince minutos cuatro mendigos, un blanco, un negro, un *latino* y una mujer, y cada uno afirma que tiene hambre y que cada contribución de los pasajeros será agradecida.<sup>14</sup>

El discurso persuasivo también se puede encontrar en el metro de Nueva York, adaptándose a su contexto y circunstancias:

Hay cuentos y verdades. Unos dicen sufrir una larga lista de padecimientos: Soy veterano de Vietnam, tengo cáncer, Sida, no he comido en dos días [...] Están

los actores discapacitados, los que andan en un pie, con muletas, o que no pueden pararse bien pero que momentos después (quizá por un milagro tipo *fast track*) pueden salir corriendo del metro.<sup>15</sup>

En el metro de la ciudad de México se pueden ver casos similares de discapacitados que solicitan el apoyo de los usuarios y que visiblemente tienen un padecimiento. Los más numerosos son los ciegos, que las más de las veces entonan canciones, y los sordomudos que venden productos específicos.

### *Los sordomudos*

El usuario viaja distraído y de pronto siente que alguien deposita un objeto sobre sus piernas. Pronto se da cuenta que una mujer que no puede hablar ni escuchar y que viste una camiseta amarilla con el alfabeto sordomudo, está pasando y solamente a quienes están sentados, inclusive a los que duermen o fingen dormir, les deposita un paquete de golosinas que tiene un papel engrapado con la leyenda: “Ud. Perdone. Yo no hablo ni oigo, lo que guste cooperar. \$2.00. ¡Gracias por su ayuda!”. “Gomitas. ¡Hola!, disculpe, trabajo vendiendo este producto. Muchas gracias por ayudarme. Donativo \$5.00”.

Una vez que termina de repartir los paquetes regresa con las personas a quienes les dio sus bolsitas, las recoge o, en el mejor de los casos, realizar una venta que agradece con un gesto. No permite que la gente deposite las bolsas de dulces en su mochila y se molesta con una usuaria porque no se la da en la mano.

Se sabe que los convoyes del metro han sido un espacio en el que las personas con discapacidad pueden realizar alguna actividad de supervivencia. Se calcula que unas 800 personas con este tipo de discapacidad utilizan el metro para obtener su sustento diario, muchos de ellos han sido víctima de abusos por parte de los líderes de ambulantes.<sup>16</sup>

Estas circunstancias no son desconocidas en otros metros del mundo. En el año de 1997 se descubrió, gracias a un denunciante, que el metro de Nueva York se utilizaba para esclavizar a un grupo de 62 sordomudos mexicanos, quienes se dedicaban a la venta de llaveros y vivían en condiciones infrahumanas, ya que entregaban sus ganan-

cias a la familia Paoletti Lemus. La diferencia es que los explotadores fueron detenidos y purgan una condena por explotación.

Los sordomudos forman parte de un grupo numeroso cuyo punto de reunión es el jardín de San Fernando, en las inmediaciones del metro Hidalgo. Se les puede encontrar ofreciendo golosinas, calendarios con el alfabeto sordomudo o estampas de algunos santos católicos como San Judas Tadeo.

### *Indígenas de la Sierra Norte de Puebla*

Desde hace casi una década, el metro de la ciudad de México se ha convertido en receptor de grupos de campesinos provenientes del estado de Puebla que solicitan el apoyo económico de los pasajeros para sus comunidades. La mayoría de las veces viajan en parejas<sup>17</sup> y se reúnen al final del andén de las diferentes estaciones que conforman la línea 3. Los mayores visten de manta, a veces portan sombreros y huaraches, excepto algunos que andan descalzos. Los más jóvenes, que posiblemente puedan tener entre 12 y 14 años, usan pantalones de mezclilla y camisetas de franela a cuadros. Ellos, en contraste con el resto de los personajes que buscan en los vagones un espacio para obtener ganancias y a semejanza de los sordomudos, suben al vagón silenciosamente, repartiendo a los pasajeros papeles que indican que son campesinos provenientes de la Sierra Norte de Puebla y que la ayuda que se les otorgue no pasará por el filtro de las organizaciones del pueblo, sino que llegará directamente a los campesinos “para sacar producto del campo”. Sin embargo, la suerte de los campesinos en el metro no es la misma que hace 10 años, ahora la mayoría de los pasajeros rechaza el papel que los campesinos reparten, sin siquiera haberlo leído.

### *Los músicos de la supervivencia*

A diferencia del tipo de músicos en los que se ha enfocado este trabajo de investigación, encontramos en el metro también a músicos de supervivencia. A continuación se mostrará la descripción de aque-

llos que han elegido esta actividad únicamente como un modo para sobrevivir, ya que tienen algún tipo de discapacidad o de desventaja respecto a los demás, por lo que pudieran ser víctimas de la discriminación.

### Músicos invidentes

Antes se les veía cantando a capella mientras cruzaban el vagón guiándose con un lazarillo, ahora muchos de ellos han encontrado formas más sofisticadas de hacer música. Algunos tocan la guitarra o la mandolina, otros los teclados y otros más cantan utilizando un micrófono apoyándose en pistas, mientras cuelga de sus espaldas un amplificador marca *Peavey*. Las melodías que interpretan forman parte de la música popular. Algunos de forma entonada y otros no tanto, interpretan canciones de Raphael, Emmanuel, José José y Juan Gabriel. Por mala que sea su interpretación siempre se escuchan monedas caer en sus tazas.



**Foto 25.** Músico invidente.

## Músicos indígenas

Es domingo por la noche y el vagón se encuentra casi vacío. Desde la estación Viveros han abordado tres alegres amigos que no pudieron dejar la fiesta atrás, la llevaron consigo. Al llegar a Miguel Ángel de Quevedo uno de ellos saca de su mochila unos vasos de plástico, una botella de ron Bacardi y una de refresco de cola, procede a servir y repartir a sus acompañantes sus respectivas bebidas. La poca gente que viaja en el vagón muestra señales de molestia y hasta de desconfianza. Todo es alegría para estos tres individuos: voces altisonantes y grandes carcajadas. La situación para ellos no puede ser mejor cuando se abren las puertas del vagón en la estación Copilco y se escuchan las notas de un acordeón al cual reciben con aplausos.

La llegada de músicos indígenas a la línea 3 tiene aproximadamente una década. Tocan el acordeón y su característica principal es que son niños, muchos de los cuáles les ha llegado la adolescencia en los vagones del metro. Hace 10 años se podía ver un par de niñas, la más grande de ocho años, la menor de dos, mientras la grande tocaba el acordeón, la chica pasaba a los asientos a recoger el dinero. Ahora estas niñas han crecido, ambas son adolescentes, pero han llegado nuevos hermanos, hermanas, primos, primas, amigos, amigas, vecinos y vecinas para viajar de dos en dos entonando melodías con sabor a un pueblo olvidado.

Como se comentó con anterioridad, los músicos indígenas se reúnen en los andenes del metro Etiopía y son más de 30. Los mayores liderean a los más pequeños, muchas veces llegando al maltrato físico frente a la mirada atónita de los viajeros que circulan por el andén. Entre ellos hablan su lengua originaria y con el resto de la gente evitan cruzar palabra alguna. Los policías están muy cerca de ellos, pero no les dicen ni les hacen nada. En la estación terminal de Universidad se oye un mensaje mientras los pasajeros descienden: “Atención señores usuarios, este tren dejará de dar servicio. Ninguna persona a bordo. Este tren saldrá de circulación”.

## **Algunas reflexiones**

La idea de utilizar la técnica etnográfica para realizar este capítulo se debe a que a partir de un trabajo de observación se puede registrar de mejor manera un fenómeno social, puesto que se trata de lograr una descripción detallada de los personajes que rompen la monotonía en el traslado del usuario y de las relaciones que posibilita el metro de la ciudad de México.

Este capítulo ha intentado dar un panorama completo e introductorio de lo que es la Línea 3, espacio de estudio en el que se posibilitan las relaciones y las actividades que competen a este trabajo, con el fin de que se entiendan los siguientes capítulos.

Una vez mostrados los rasgos más representativos de esta línea, se puede sostener que existe una competencia por el espacio entre los diferentes actores sociales. Todos ellos buscan obtener una ganancia vendiendo algún producto, otorgando algún servicio, mostrando una discapacidad o contando una buena historia. Algunos de ellos, como es el caso de los activistas, pretenden concientizar a los usuarios de problemáticas que se viven a nivel local, nacional o global. Para todos ellos es importante abordar un vagón que no venga “ocupado” por otros y poder obtener alguna ganancia que provenga de los bolsillos de los usuarios.

En resumen, la descripción etnográfica pretende dar cuenta de las diversas formas de competencia por la apropiación del espacio en el metro de la ciudad de México, puesto que una descripción puramente estadística no hubiese sido capaz de abordar a los sujetos que se analizan en esta investigación. A partir de los siguientes capítulos se podrá encontrar el desarrollo del planteamiento general y la esencia de este trabajo en el estudio de los músicos de la línea 3.

## NOTAS

- <sup>1</sup> Marcus y Cuchman, “Las etnografías como textos”, p. 184.
- <sup>2</sup> Vergara, *La ciudad desde sus lugares. Trece ventanas etnográficas para una metrópoli*, p. 8.
- <sup>3</sup> Patricia Ramírez Kun, *Espacio público y reconstrucción de ciudadanía*, p. 34.
- <sup>4</sup> Cfr. Jordi Borja, *La ciudad conquistada*, p. 65.

- <sup>5</sup> Cfr. Makowski, 2003, p. 91.
- <sup>6</sup> Armando Silva, *Imaginarios urbanos: Bogotá y Sao Paulo. Cultura y comunicación urbana en América*, p. 48.
- <sup>7</sup> María Ana Portal, *Vivir la diversidad. Identidades y cultura en los contextos urbanos de México*, p. 18.
- <sup>8</sup> Para mayor precisión, el tiempo mínimo de recorrido de Indios Verdes a Universidad es de 38' 10" y de Universidad a Indios Verdes 38' 15" aunque en la realidad pocas veces es así (véase el apartado dedicado al tiempo).
- <sup>9</sup> Volante difundido por el gobierno del Distrito Federal y por el STC durante el 2003.
- <sup>10</sup> El horario de servicio del metro es de 5:00 a 0:30 horas de lunes a viernes, de 6:00 a 0:30 horas los sábados, y de 7:00 a 0:30 horas los domingos y algunos días festivos.
- <sup>11</sup> A raíz del incremento de la piratería de discos compactos, se sube un vendedor casi cada estación, lo que implica que el horario del servicio del metro tenga que ser cubierto casi en su totalidad, a diferencia de años anteriores en los que en horarios extremos no se encontraba a un sólo vendedor.
- <sup>12</sup> La noción de liderazgo suele ser ambigua, por lo que hay que especificar a qué tipo de liderazgo nos referimos en esta investigación. La palabra líder es un anglicismo que corresponde al vocablo inglés *leader* (persona que guía o dirige), en el imaginario de la sociedad contemporánea, dicha definición lleva implícitos dos factores: a) se trata de una persona que guía o dirige una organización de tipo empresarial, e incluso política, y b) es una persona del sexo masculino. Para Bobbio y Mateucci, son líderes los que: "a) dentro de un grupo, b) detentan tal posición de poder que influye en forma determinante en las decisiones de carácter estratégico, c) poder que ejerce activamente, d) y que encuentra una legitimación en su correspondencia con las expectativas del grupo". Bobbio y Mateucci, 1988, p. 914.
- <sup>13</sup> Información obtenida gracias a Rey Hernández, cantante y músico de la línea 3 del metro, 2 de febrero de 2004, estación Deportivo 18 de Marzo.
- <sup>14</sup> Cason y Brooks, "En Nueva York, centro del capitalismo mundial, viven 75 mil *homeless*", p. 45.
- <sup>15</sup> *Ídem*.
- <sup>16</sup> El 30 de junio de 1998 apareció una nota en el periódico *La Jornada* en donde se culpaba a algunos líderes de ambulantes en el metro de extorsionar a sordomudos, hecho por el cual la Comisión de los Derechos e Integridad de las Personas con Discapacidad de la Asamblea Legislativa exigió a la Comisión de Derechos Humanos del Distrito Federal y Procuraduría de Justicia que se investigaran estos hechos, sin que a la fecha se haya descubierto a los supuestos explotadores, ni se les haya castigado por tales abusos (Llanos Samaniego, "Extorsionan líderes de ambulantes a 800 sordomudos en el metro", p. 22).
- <sup>17</sup> Cuando la pareja está compuesta por un hombre y una mujer, el hombre camina siempre por delante, ejemplo de los usos y costumbres vigentes en su comunidad de origen.



## Políticas culturales excluyentes. El lugar de los músicos del metro

La intención de este capítulo es hacer una introducción y acercamiento a las historias de vida que han compartido algunos de los músicos que trabajan en la línea 3 del metro, quienes son los sujetos principales de este estudio. Su contenido se desarrolla en tres niveles: a) el músico y su papel dentro del STC; b) el músico y su interacción social; y c) el músico y su relación con la música.

En la primera parte se esquematiza y ubica el lugar que ocupan los músicos en el espectro cultural, lo que explica el por qué no se les ha tomado en cuenta dentro de las políticas institucionales del Sistema de Transporte Colectivo metro, en cuanto a actividades culturales se refiere. A los músicos del metro, la institución los ha identificado como elementos ajenos a este espacio, aunque comparten las mismas características que los vendedores ambulantes: pertenecen a la economía informal, porque realizan una estrategia de supervivencia al margen de la normatividad; ofrecen un servicio-producto que es “comprado” por los usuarios; y obstruyen las vías de acceso y circulación. Es por esto que las medidas que han tomado los elementos de vigilancia del metro, respecto a los músicos, no difieren en lo absoluto de las aplicadas a los vendedores ambulantes: los músicos han sido y son detenidos por las autoridades con frecuencia, llevados a la delegación más cercana y presentados frente a un Ministerio Público, se les priva de su libertad y se les obliga a pagar multas por transgredir la ley.

Lo anterior indica que para los funcionarios que laboran en el STC la actividad que realizan los músicos, más que tratarse de una expresión cultural, se considera una ramificación de la economía informal que se realiza en sus instalaciones sin ningún tipo de permiso. Esto se

traduce en un desprecio hacia las diferentes formas de cultura popular y alternativa que se encuentran en contraposición con la llamada “alta cultura”.

En la segunda parte de este capítulo, desde una perspectiva sociológica, se aborda el tema de cómo esta actividad es generada mediante las prácticas de la interacción social y las normas de coexistencia dentro de la esfera de lo público. Se analizan las relaciones que el grupo de músicos tiene entre sí y con la “otredad”; ésta última representada por los pasajeros que asumen el papel de espectadores y por las autoridades que buscan sancionarlos. Estas relaciones sociales regulares caen por su cotidianidad en prácticas sociales y están marcadas por pautas de comportamiento. Este es un tema que se complementará con los resultados de investigación contenidos en el capítulo 9, en el que se desarrolla el significado que tiene el pasajero dentro del sistema, así como su relación con el espacio y con los músicos del metro.

La tercera y última parte de este capítulo es una descripción general del tipo de música que interpretan los músicos seleccionados, y que los caracteriza y define como difusores de expresiones culturales específicas.

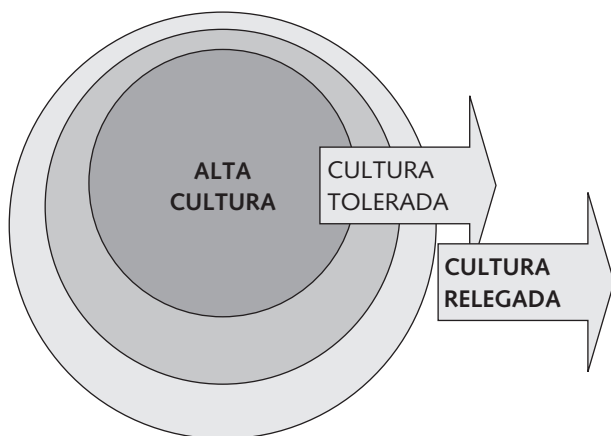
Así, los músicos de la línea 3 han encontrado en la música folclórica latinoamericana tradicional —andina y mexicana— y en el *rock*, un medio de expresión apegado a su forma de vida y a la de miles, y aun millones, de personas que utilizan diariamente el transporte subterráneo para trasladarse; un sentir que se refleja en la cotidianidad, cuyo objetivo, además de obtener los medios para su subsistencia, es llegar a los oídos y también a las mentes y los corazones de quienes viajan en los vagones.

### ***Los músicos del metro. Un lugar en el esquema cultural***

A diferencia de las propuestas culturales que se implementan en el STC metro desde su postura institucional, existen paralelamente formas alternativas de expresión cultural que pertenecen a lo que, según Gilberto Giménez, se ha valorado y ubicado aplicando un modelo

platónico-agustiniano dentro de los códigos de jerarquización, en un último círculo concéntrico caracterizado por la exclusión:

El círculo interior de la alta cultura legítima, cuyo núcleo privilegiado serán la “bellas artes”; el círculo intermedio de la cultura tolerada (jazz, rock, religiones orientales, arte prehispánico...); y el círculo exterior de la intolerancia, donde son relegados, por ejemplo, los productos expresivos de las clases marginadas o subalternas (artesanía popular, “arte de aeropuerto”, “industria porno”) [...].<sup>1</sup>



Según este punto de vista, los músicos que trabajan en el STC metro al margen de toda reglamentación pertenecerían a esta última categoría, la cultura relegada, ya que incluso es práctica común que sean perseguidos y consignados ante autoridades “competentes” al considerar que tratan de “obstruir la vía pública”. Asimismo, la exclusión es tangible cuando los exponentes de dicha cultura no son reconocidos y menos aún tomados en cuenta en las políticas culturales de dicha institución.

No es de extrañar que uno de los pocos esfuerzos que ha realizado el STC metro para acercar a los usuarios a la música haya sido la realización de conciertos de guitarra y flauta<sup>2</sup> interpretando piezas de música clásica,<sup>3</sup> a pesar de que en los vagones del metro también se pueden encontrar músicos —aunque se trata de una minoría— que ejecutan piezas de reconocidos compositores. El lugar que los músicos del metro ocupan en el esquema cultural puede vislumbrarse a partir

de las *Normas que reglamentan el funcionamiento del tren subterráneo (metro)* de la SCT, en relación con los usuarios, que en su artículo núm. 19 señala:

No se permitirán y, en su caso, serán desalojados los cancioneros, pordioseros y demás personas que invadan las estaciones o el tren subterráneo para cualquier fin diverso al de su transportación (*Normas que reglamentan el funcionamiento del tren subterráneo, metro, SCT*).

La sanción por infringir este reglamento es el arresto por 36 horas, la presentación del infractor frente a las autoridades correspondientes y una multa fijada por el juez. Durante muchos años la agencia del Ministerio Público No. 33, que se encuentra ubicada en Pino Suárez, ha sido el centro receptor de los “infractores” quienes, en el mejor de los casos, han tenido que pagar multas entre los 34 y 40 pesos. Sin embargo, en la actualidad, el futuro de los músicos vagoneros está en riesgo puesto que la Ley de Cultura Cívica, aprobada por la Asamblea Legislativa del Distrito Federal el 30 de abril de 2004, se puede aplicar en su contra según la interpretación. En el peor de los casos su actividad puede ser entendida como una infracción contra la seguridad ciudadana:

Impedir o estorbar de cualquier forma el uso de la vía pública, la libertad de tránsito o de acción de las personas, siempre que no exista permiso ni causa justificada para ello. Para estos efectos, se entenderá que existe causa justificada siempre que la obstrucción del uso de la vía pública, de la libertad de tránsito o de acción de las personas sea inevitable y necesaria, y no constituya en sí misma un fin, sino un medio razonable de manifestación de las ideas, de asociación o de reunión pacífica” (Artículo 25 fracción II).

La infracción de este artículo de la Ley de Cultura Cívica se sanciona con una multa de 11 a 20 días de salario mínimo vigente en el D.F., o bien, un arresto de 13 a 24 horas. El músico del metro, por lo tanto, no solamente está fuera de las políticas culturales propuestas, sino que las autoridades del STC lo consideran un infractor, un invasor del espacio público que debe ser sancionado mediante multas y detenciones, como si hubiese cometido un delito grave.

## ***Los músicos del metro y la interacción social***

La hipótesis que sirvió de esqueleto para dar soporte a esta investigación plantea que el metro, además de ser un espacio para la difusión de expresiones culturales, también lo es para la interacción social.<sup>4</sup> En este apartado se hace una descripción de aquellos patrones de la interacción que es posible observar y determinar en los vagones del metro, para lo cual es necesario partir de una explicación de lo que la corriente sociológica del interaccionismo simbólico propone y cómo es posible ajustar esta teoría al caso que nos interesa analizar.

Se eligió esta propuesta teórica por tres motivos principalmente: a) porque es posible analizar la relación que existe entre los actores sociales y el mundo que les rodea, en este caso el espacio urbano; b) porque se considera que tanto el actor como su entorno están en constante dinamismo; y c) porque al actor se le otorga gran capacidad para interpretar el mundo social.

El interaccionismo simbólico es una corriente que dominó la sociología norteamericana durante los años veintes y treintas, aunque su impacto se llegó a sentir décadas después. El término de interaccionismo simbólico fue acuñado por Herbert Blumer, miembro de la Escuela de Chicago, en el año de 1937. Un alumno de Blumer, Erving Goffman fue quien le dio continuidad a esta teoría y con sus estudios la hizo brillar entre las décadas de los cincuenta, sesenta y setenta. El planteamiento microsociológico de Goffman consiste en explicar la interacción social a partir de analogías con las representaciones teatrales. Estas analogías se basan en que en toda interacción existe una región anterior, el proscenio de la representación teatral, y una posterior, donde los actores se retiran y preparan para su presentación. En el caso de los músicos de la línea 3 del metro se pueden distinguir estos dos niveles en la interacción, a saber:

*La región anterior.* Es el espacio en el vagón en donde se presentan al público —entran en contacto con los usuarios—, presentan sus canciones, las interpretan y solicitan la colaboración de los usuarios.

*La región posterior.* Es el espacio que les sirve de refugio, de descanso y donde se preparan para su presentación. Este espacio se puede encontrar en los andenes

de algunas estaciones, principalmente en la Deportivo 18 de Marzo donde la mayoría de los músicos de la línea 3 se reúne —salvo los invidentes y los indígenas que tienen sus propias regiones posteriores—.



**Foto 26.** Medio poco idóneo para la actuación.



**Foto 27.** Un palomazo en la región posterior.



Foto 28. Región posterior. Andén Deportivo 18 de Marzo.



Foto 29. Mujer invidente en su región posterior.

Goffman también se refiere a dos ámbitos particulares que están involucrados en el proceso de interacción social: la fachada y al medio. La primera se define como: “La parte del escenario que funciona regularmente de un modo general y prefijado, a fin de definir la situación con respecto a aquellos que observan dicha actuación”.<sup>5</sup>

Por su parte, el medio es el escenario físico que rodea a los actores durante su actuación. Para los músicos del metro este medio está caracterizado por un vagón lo suficientemente concurrido para obtener una buena remuneración, pero cuyo espacio no debe estar tan saturado para que permita la movilidad de los músicos y la libre interpretación de sus instrumentos.

Más allá de la fachada y el medio, también existe un trasfondo escénico donde aparecen hechos o acciones ocultos en la fachada. Este trasfondo está relacionado con la región anterior, aunque también se separa de ésta. El trasfondo escénico es un espacio en el que ningún miembro de la audiencia deberá introducirse. Es, justamente, la barrera que el investigador debe trascender, no obstante los esfuerzos que los actores hagan por impedirlo.

Otro autor que enarboló la bandera del interaccionismo simbólico fue George Mead, para él, uno de los elementos esenciales en la interacción es el gesto. Un gesto provoca reacción en los demás a partir de otro gesto. Al tratarse de seres humanos estos gestos se convierten en símbolos significantes. Tanto los gestos físicos como las vocalizaciones son parte esencial en el desenvolvimiento social de los actores.

Los músicos del metro, principalmente aquellos que acostumbran a trabajar en pareja, utilizan códigos de lenguaje para señalar cuál será la siguiente canción, cuál es el vagón que se deberá abordar, o bien, avisarse si el vagón al que pretenden subir está ocupado por un vendedor o por otro músico. Sin embargo, los símbolos significantes que emplean los músicos al relacionarse con los pasajeros, *su* público, son vocales: anunciarse, cantar o anunciar el título de alguna melodía, pedir cooperación, agradecerla:

Los símbolos significantes también hacen posible la *interacción simbólica*. Es decir, las personas interactúan con otras no solo con los gestos, sino también con los símbolos significantes. Esto, por supuesto, marca una diferencia y hace po-



sible el desarrollo de pautas y formas de interacción mucho más complejas de organización social, que las que permitirían los gestos.<sup>6</sup>

El papel de los símbolos significantes hablados y sus consecuencias fueron también estudiados por Goffman:

En cualquier sociedad, siempre que surge la posibilidad física de la interacción hablada, pareciera que entra en juego un sistema de prácticas, convenciones y reglas de procedimiento que funcionan como un medio orientador y organizador del flujo de mensajes. Se impondrá una comprensión en cuanto a cuándo y dónde será permisible iniciar la conversación, entre quiénes y por medio de qué temas de conversación. Se emplea una serie de gestos significantes para iniciar un bloque de comunicaciones, y como medio para que las personas intervinientes se acrediten unas a otras como participantes legítimos.<sup>7</sup>

Por los motivos expuestos anteriormente, se piensa que sin el proceso de la interacción el trabajo cotidiano de los músicos sería imposible, puesto que como actores sociales que realizan una labor en un ámbito público y a la vez intentan difundir una propuesta cultural, siempre provocarán una respuesta en el público frente al cual se presentan.

Los apartados que vienen a continuación servirán para conocer de mejor manera la actividad de los músicos y el origen de la música que ejecutan. En primer lugar, después de haber hecho una delimitación entre todos los géneros musicales que se interpretan en el metro, se decidió enfocarse a aquellos músicos que tocan música folclórica y *rock*, en diferentes variantes, puesto que se trata de modalidades musicales que, por su anclaje en el gusto popular, se llegaron a cuestionar en cuanto al papel que jugaban dentro del espectro cultural.

### ***Dos estilos musicales: el folclor latinoamericano y el rock***

Abarcar todos los géneros musicales que se pueden escuchar al interior de los vagones del metro sería una labor titánica. Por este motivo, los músicos que se eligieron para esta investigación son los que interpretan dos géneros musicales, con algunas variantes, a saber, la música folclórica de origen latinoamericano, específicamente mexicana y andina, y el *rock* clásico en español y urbano.

A continuación se hará una breve descripción de la música ejecutada por los sujetos que incumben a esta investigación.<sup>8</sup> Se considera que la música es una de las expresiones culturales más importantes de la sociedad, cuya elección dice mucho de quien la interpreta, por lo cual se ha decidido destinar algunas de las siguientes páginas para hablar de las características de estos géneros musicales. Algunos autores, interesados en el estudio de la música y su papel en la sociedad, plantean la necesidad de destinar momentos importantes de la vida para discutir sobre los gustos musicales:

Hablar de música es la oportunidad por excelencia de manifestar la amplitud y universalidad de la cultura personal.<sup>9</sup>

En los siguientes apartados se muestra un esbozo de la historia y las características principales de la música folclórica latinoamericana —se dedica un inciso especial a la música andina y otro más a la música mexicana tradicional— y del *rock* en algunas de sus variantes.

### *Música folclórica*

La música folclórica tiene una larga tradición en los países de América Latina, pues es tan antigua como los orígenes mismos de las civilizaciones prehispánicas. Existen numerosos vestigios sobre las prácticas musicales en las civilizaciones mesoamericanas hallados por los arqueólogos y estudiados por los etnomusicólogos: sonajas de plata y arcilla, cascabeles, figurillas en hueso representando músicos, cuernos de ciervo, arcilla roja, madera, oro, *wuwel* y *teponastlis*, caracolas, trompetas antiguas, zamponas antiguas, flautas verticales y flautas con pico, silbatos y vasijas silbadoras y ocarinas ornitomorfos —en forma de ave— además de impresionantes murales que muestran el uso que se les daba a dichos instrumentos, códices y los escritos de los primeros cronistas.<sup>10</sup> Del conocimiento de estos vestigios se desprenden las áreas y las culturas prehispánicas en las que la música tenía un papel importante dentro del esquema social. Algunos de los países que destacan por su tradición musical son México, Perú, Ecuador, Bolivia, Colombia, e incluso, los países centroamericanos de Costa Rica y Panamá. De manera particular, en el área andina los instrumentos

que se utilizaban durante la época precolombina han prevalecido salvo algunas transformaciones y adaptaciones propias del tiempo. El folclor latinoamericano actual es producto de la música prehispánica indígena y de la música mestiza colonial. Se dice que en algunos países la época de grandiosidad musical fue anterior a la independencia, a pesar de que durante este periodo surgieron grandes compositores influenciados por la herencia colonial y prehispánica:

El esplendor de la vida musical colonial en Perú [...] no tuvo la equivalencia en el periodo de la independencia, durante el cual predominaron la ópera y los géneros musicales de salón [...] fue solamente a finales del siglo XIX cuando los compositores comenzaron a adquirir una competencia profesional.<sup>11</sup>

A continuación se describen algunas de las características que posee la música andina, uno de los géneros preferidos por los músicos del metro<sup>12</sup> y de la música folclórica mexicana que de forma reciente se ha introducido, gracias a los músicos vagoneros, en la conciencia de los pasajeros.

### *El folclor andino*

La música en Los Andes cuenta con una tradición milenaria. Existen vestigios provenientes de las culturas preincaicas como la Chavín que se asentó en Perú entre los años de 1200 y 400 a.C. entre los que destacaba el uso de trompetas de concha. De igual manera, del periodo Nasca (400 a 1000) provienen silbatos de arcilla, flautas de hueso del tipo kena y trompetas policromadas. Tradición que continúan las culturas tardías como la Inca de la costa sur de Perú y la Chancay de la costa central. La grandiosa civilización de los Incas se desarrolló a partir del año 1000 d.C. alcanzando con el transcurso del tiempo un alto nivel organizativo en el aspecto social, político, económico, religioso y cultural. Este último recogió la esencia de las culturas antiguas de la región y, específicamente, el desarrollo de sus aportaciones musicales. En el caso del Ecuador, la tradición musical es previa a la de la región del Perú. La cultura Chorrera (1800 a 500 a.C.) ya contaba con una importante actividad musical y con instrumentos diversos como flautas zoomorfas —con formas animales— y, especialmente, orni-

tomorfas, además de silbatos que producían diferentes sonidos. En la región andina pueden reconocerse por lo menos tres cancioneros principales que determinan sus regiones musicales:

La música de la región selvática de Bolivia, Perú, Ecuador y la frontera con Brasil, en donde cada grupo aborigen aporta un estilo musical particular.

El cancionero aymara de Bolivia, Perú y Chile, en el que destacan melodías más simples respecto a su base rítmica.

El cancionero pentatónico<sup>13</sup> incaico con escalas, sistemas peculiares y canciones lentas con toques de kena.

Los indígenas de Los Andes asumieron su patrimonio cultural. Aymaras, Kechuas, Mapuches, los descendientes de los Chalchaquíes, Atacameños encontraron en la música una forma de conservar su herencia ancestral. Toda esta música precolombina tenía una función que, según las crónicas y los códices, estaba relacionada con los rituales mágicos de agradecimiento por buenas cosechas, de curación de enfermedades y purificación del alma, religiosos, guerreros y funebres. La esencia de esta música se perdió con el transcurso de los años y con los acontecimientos que ocurrieron a partir del siglo XVI.

La Conquista de América trajo consigo un proceso de mestizaje al que pocos aspectos de la vida cotidiana pudieron escapar. La música autóctona también fue trastocada por la influencia de los conquistadores y colonizadores europeos: los antiguos instrumentos prehispánicos, a partir de este momento, se acompañaron de instrumentos de cuerda con cajas de resonancia, nuevas notas en las escalas, instrumentos como el arpa y el violín, además de cantos en terceras paralelas, característicos de España. El resultado fue la conformación de un sistema musical basado en escalas pentatónicas:

La melodía folclórica entera, su esquema rítmico o su escala melódica, pueden muy bien vestirse con un ropaje armónico europeo, con timbres instrumentales y vocales también europeos (piano, violín, arpa, instrumentos de cámara, grandes orquestas o pequeños conjuntos instrumentales) y ser elaboradas según la técnica de composición del músico creador [...].<sup>14</sup>

Los primeros elementos musicales provenientes de Europa los trajeron los misioneros quienes se apoyaron en la música como un método pedagógico para lograr sus propósitos de evangelización. En

pocos años, la música sirvió como un instrumento de comunicación entre los misioneros y los indígenas, y los elementos del repertorio musical europeo pronto se incorporaron a la cultura musical americana. Cabe aclarar que a los indígenas no solamente se les enseñó música, sino también como construir los instrumentos. Los frailes y sacerdotes —principalmente los jesuitas, cuya preocupación primordial era la educación— les enseñaron el arte de la laudería:

En el siglo XVI, según las investigaciones del P. Grenón, existían ya en la Argentina órganos, campanas, guitarras, arpas diatónicas, flautas y, sobre todo, vihuelas. A este instrumental se suman años más tarde violines, tambores, trompetas, calvicordios, mandolinas, acordeón y bandoleón.<sup>15</sup>

Los movimientos musicales europeos se incrustaron en la música criolla y mestiza: desde los romances y los villancicos, hasta la música polifónica colonial y, aun, la música clásica que también impactó en la música folclórica de América.

Un tema que es importante en este proceso de mestizaje musical y que habría que destacar cada vez que se hable de la cultura colonial, son los elementos aportados por los esclavos negros que fueron llevados a las colonias, tanto en el caso de la música como en otros aspectos culturales. En el área andina, como en el resto de América Latina y el Caribe, el aporte de componentes rítmicos e instrumentales, a pesar de que es evidente, han sido poco reconocidos como una tercera raíz:

Estos esclavos reprodujeron con los materiales que les brindaba el suelo americano, los diferentes instrumentos musicales que poseían en África, con los cuales trataban de rememorar su transoceánica música, sus ritos religiosos y sus alegres danzas. Los países latinoamericanos donde mayor número de supervivencias africanas se constata son Cuba, Haití, Brasil, Panamá, Colombia y Venezuela, y en ellos pueden hallarse las tres características más visibles (y audibles) del fenómeno afroamericano: instrumentos musicales, sonotipos rítmico-melódicos y elementos expresivos.<sup>16</sup>

La música de origen andino que interpretan los músicos de la línea 3 del metro ha sufrido algunas variaciones, muchas de las canciones son temas originales de esta región, aunque ninguna de ellas de origen prehispánico o colonial —como es el caso de *El humahuaqueño*, mejor



Foto 30. Zampoña y guitarra.

conocido en nuestro país como *El carnavalito*<sup>17</sup>, del argentino Edmundo Zaldívar, hijo; la melodía *El cóndor pasa*<sup>18</sup>, patrimonio cultural del Perú escrita por Daniel Alomía Robles originario de Huánuco, canción que originalmente fue compuesta para una zarzuela; o *Moliendo café* de los venezolanos José Manzo Perroni y Hugo Blanco—. Los músicos de la línea 3 también interpretan al estilo andino canciones mexicanas como *La bikini* de Rubén Fuentes, o bien, canciones norteamericanas como *The Sounds of Silence* de Simon y Garfunkel —¿revancha cultural?—. Si bien la música que interpretan los músicos de la línea 3 no es en su totalidad andina, se relaciona con ésta por el tipo de instrumentos a los que se han adaptado múltiples melodías. Los instrumentos que utilizan, por lo general, son la quena o kena, aérfono que produce sonido a partir de la vibración del aire y es una especie de flauta; el siku o zampoña que es un instrumento de viento formado por una serie de tubos contiguos de posición vertical que forma un solo cuerpo, cuyo número de tubos fluctúa entre seis a ocho por hilera y puede tener diferentes tamaños; y las guitarras o charangos que, como se comentó en líneas anteriores, fueron introducidos durante la Conquista Española.

*Humahuaqueño (carnavalito)*

Edmundo Zaldivar

Llegando está el carnaval,  
quebradeño mi cholitay.

Fiesta de la quebrada humahuaqueño para cantar,  
erke, charango y bombo carnavalito para bailar.

Quebradeño humahuaqueñoito.

Fiesta de la quebrada humahuaqueño para cantar,  
erke, charango y bombo carnavalito para bailar.

Como se puede observar, la letra de esta canción está impregnada de términos locales; por ser breve no representa problemas para memorizarla, aprenderla e interpretarla.

*La música folclórica mexicana*

La cultura musical en México tiene una larga tradición. Sus culturas más antiguas —Olmeca, Teotihuacana— y aquellas que florecieron durante los períodos Clásico y Posclásico —Totonaca, Mixteca, Zapoteca y Maya— han heredado diversos instrumentos musicales. La música tradicional de México es muy variada; podemos encontrar desde la de los grupos aborígenes con diferentes niveles de mestizaje, la que resultó de la herencia española tanto sagrada como profana —siglos XVI a XVIII—, el jarabe, los corridos, la canción mexicana, etcétera. De toda la extensa variedad que representa la música mexicana tradicional, una mujer que trabaja como músico en la línea 3, Carmen —cuya historia de vida se muestra en el siguiente capítulo— ha elegido interpretar canciones zapotecas, después de pasar por una etapa de transición musical que la llevó a reconocer la música de las diferentes regiones de nuestro país. Esto es, siguiendo una tendencia reciente de algunas cantantes, como es el caso de Susana Harp,<sup>19</sup> de conocer, entender y transmitir esta parte de la cultura mexicana tan poco explorada desde los estudios musicales. Se trata de melodías que solamente pocos conocedores del género llegan a reconocer.

La música en Oaxaca, como en otras regiones de Mesoamérica, era practicada cotidianamente según los diversos ciclos festivos marcados por el calendario. Se dice que durante la época prehispánica existieron escuelas destinadas a la enseñanza de la música, tanto entre los Aztecas, como entre los Purépechas y los Zapotecos y Mayas:

En la región zapoteca de Oaxaca, al maestro de cantar se le llamaba *Copéche tol na*; al maestro de bailar, *Copéche tochechi*; al maestro tañedor de flauta, *Copéche huécuechia pijchije*; al tocador de tambor, *Penihuijllaxéni*.<sup>20</sup>

La música zapoteca se ha desarrollado de mejor manera en el Istmo de Tehuantepec, la Sierra Norte y los Valles Centrales. Una de las canciones tradicionales más famosas de Oaxaca es *El feo* que en *didxajá* —zapoteco del Istmo— se llama *Ti feu* de Demetrio López López:<sup>21</sup>

<i>Ti Feu</i>	El feo
<p><i>Zaa guiní caabe naa xpadua huíne zaa guiní caabe. Quepe che iní lu, xíndi donda ni napa ti feu naa zaa guiní caabe naa xpadua huíne, xíndi donda ni napa ti feu naa.</i></p> <p><i>Li ma nannu ca feu nga rana xhíi, rudi guidubi ladxidóo ne zachaganá ne líi.</i></p> <p>(Se repite)</p> <p><i>Li nga nanu pabiá, Li nga nanu pabiá nga nadxié líi pa guiní cabe naa neza lúlu, gudxi laa cabe naa nga xpidóolu. Li ma nannu ca feu nga rana xhíi, rudi guidubi ladxidóo ne zachaganá ne líi.</i></p> <p>(Se repite)</p> <p><i>Li nga nannu pabiá nga nadxié líi... Li ma nannu ca feu nga rana xhíi...</i></p>	<p>Que murmuren de mi, vida mía, deja que lo hagan, no digas nada, qué culpa tengo si soy un feo. Que murmuren de mi, vida mía, qué culpa tengo si soy un feo. Tú sabes que un feo sabe amar, entrega todo su corazón y te llevará al altar.</p> <p>(Se repite)</p> <p>Tú sabes cuánto te amo, mi corazón te ama tanto; si murmuran de mi en tu presencia, díles que soy tu ídolo santo. Tú sabes que un feo sabe amar, entrega todo su corazón y te llevará al altar.</p> <p>(Se repite)</p> <p>Tú sabes cuánto te amo... Tú sabes que un feo sabe amar...</p>

## Rock

El metro de la ciudad de México nace en una década en que la música conocida como *rock* está en su apogeo. Se puede decir que es la



cuna de lo que actualmente se conoce como *rock* urbano, una modalidad característica de las ciudades de la República Mexicana y, en específico, de la ciudad de México, que más adelante será definido.

El *rock* como género musical, que en la actualidad ha logrado una amplia diversificación en la combinación de sonidos y silencios, tiene su origen en los Estados Unidos de Norteamérica y resultó de la evolución de un género que significó el idioma universal de la juventud durante la década de los cincuenta: *El Rock & Roll*. Una de las principales innovaciones tecnológicas que presentaba esta música era el uso de instrumentos eléctricos como las guitarras, los bajos y los teclados, apoyados por potentes amplificadores, además del uso de las baterías como base rítmica. La guitarra eléctrica se convirtió en un símbolo del *rock* y los primeros que experimentaron su potencialidad fueron músicos como Chuck Berry, Francis Beecher, mejor conocido como *France*, guitarrista de *Bill Halley and his Comets*<sup>22</sup> y el poco reconocido, aunque digno de mencionarse por su gran estilo y técnica, Scooty Moore, guitarrista del máximo ídolo del *Rock & Roll*, Elvis Presley.

Durante la década de los sesenta, el *rock* se convirtió en un lenguaje universal entre los jóvenes que estaban al día con los acontecimientos que ocurrían a nivel mundial, como la intervención de los Estados Unidos en Vietnam. Para los años setentas el *rock* adquiere una personalidad propia y deja atrás la imagen “envaselinada” del *Rock & Roll*. Sin embargo, Gran Bretaña fue el país que determinó su nuevo rumbo mediante la conocida *British invasion* o invasión británica.

A partir de 1964 surgieron agrupaciones musicales que impactaron como nunca el gusto de los jóvenes de países distantes y diversos. Bandas como los Beatles, Rolling Stones, Kinks y The Who, marcaron las pautas de lo que el *rock* debía expresar. Desafortunadamente, durante la primera etapa del *rock*, nuestro país se convirtió en un reproductor de *covers*<sup>23</sup> en español que fueron bien aceptados por la juventud mexicana; no fue hasta el festival de Avándaro, Valle de Bravo, en septiembre de 1971, que se hizo patente la originalidad de muchos grupos mexicanos de calidad,<sup>24</sup> cuyo futuro fue incierto al no contar con el apoyo de los medios de comunicación, las compañías disqueras o espacios para tocar que no fuesen clandestinos.

Sin embargo, volviendo al tema del *rock* de importación, México no pudo escaparse de la influencia de los Beatles, una de las bandas

más famosas a nivel mundial. Para 1967, el disco *Sgt. Pepper Lonely Hearts Club Band*, otorgó a los Beatles y al *rock*, en general, un espacio dentro del arte y no solamente la categoría de una forma de música más.

Por lo anterior, algunos músicos del metro consideraron que interpretar a los Beatles, a más de 30 años de su momento de gloria, les otorgaría la aceptación de un gran número de pasajeros. Aunque, si bien, muchos de los músicos del metro decidieron convertirse en intérpretes de los Beatles y otros cantantes en inglés, otros buscaron darle seguimiento al *rock* en español, interpretando o escribiendo canciones en español o *covereando* versiones de grupos procedentes de países de habla hispana principalmente argentinos, españoles y colombianos.

El metro de la ciudad de México no puede ser entendido sin el *rock* urbano. Uno de sus mejores exponentes fue Rockdrigo González quien dedicó una de sus canciones más representativas al metro Balderas. Rockdrigo, quien encabezó el movimiento rupestre, falleció el 19 de septiembre de 1985 debido a que el sismo que cimbró a la ciudad de México derrumbó su hogar. El 19 de septiembre de 2001, a 16 años de su muerte, el gobierno del Distrito Federal y el STC metro colocaron como reconocimiento una placa conmemorativa en la estación del metro Balderas en la que se encuentra grabada la letra de su canción:

*Metro balderas*  
Rockdrigo González

Sáquese de aquí señor operador,  
que este es un secuestro, yo manejo el convoy.  
Mejor haga caso, para usted es mejor,  
así es que hágase un lado por que ahí le voy.

Hace cuatro años que a mi novia perdí,  
en estas muchedumbres que se forman aquí.  
La busqué en andenes y en salas de espera,  
pero ella se perdió... en la estación de Balderas.

En la estación del metro Balderas,  
ahí fue donde yo perdí a mi amor.  
En la estación del metro Balderas,  
Ahí deje embarrado mi corazón.

No, no, no, no, no, no, no, no.

En la estación del metro Balderas,  
una ola de gente se la llevó.  
En la estación del metro Balderas,  
vida mía te busqué de convoy en convoy.

Mejor haga caso o le doy un balazo,  
no se ha dado cuenta que estoy muy alterado.  
Ya lo dijo Freud, no me acuerdo en qué lado,  
solo es la experiencia que he experimentado.

Aunque esta es la ruta que me lleva al trabajo,  
hoy estoy dispuesto a mandarla al carajo.  
Llévame hacia Hidalgo o hacia donde quieras,  
pero no me cruces, no..., por la estación de Balderas.

En la estación del metro Balderas,  
ahí fue donde yo perdí a mi amor.  
En la estación del metro Balderas,  
ahí dejé embarrado mi corazón.

En la estación del metro Balderas,  
una ola de gente se la llevó.  
En la estación del metro Balderas,  
vida mía te busqué de convoy en convoy.

El *rock* urbano es un estilo musical que busca expresar mediante sus letras las principales problemáticas que se viven a diario en la sociedad mexicana: pobreza, delincuencia, drogadicción, migración, pocas oportunidades para los jóvenes, etcétera, pero también cómo se vive y se ama en la ciudad.

Otro ejemplo de que el *rock* urbano y el metro van de la mano es que de sus andenes y vagones surgió una canción, compuesta por uno de sus músicos y fue grabada y promocionada por un grupo de *rock* urbano. El tema se llama *Historia de un minuto*<sup>25</sup> que fue escrita en el año de 1985 por David Garnica —uno de los músicos que fueron entrevistados para este trabajo de investigación y ha sido desde hace muchos años el himno del transporte público en la ciudad de México, tanto del metro, como de los camiones, trolebuses y peseros, es interpretado por decenas de cantantes callejeros—.

*Historia de un minuto*

David Garnica

Ella convirtió la noche en un poema de amor.  
Ella prometió mil días de alegría solo a él.

Luego el tiempo habló, no fue tan bello, no, no.  
Ella se marchó dejándole una carta en el buró:

“Estoy harta de todo, de tanto rodar, no es culpa tuya  
es solo mi forma de ser.”

Pero esta noche no, no pienso ir a buscarla no, no.  
Esta noche no quiero ni mirarla otra vez.

“Estoy harta de todo, de tanto rodar, no es culpa tuya  
es solo mi forma de ser”.

Pero esta noche no, no, no pienso ir a buscarla, no,  
no, no.

En este capítulo se ubicó a los músicos del metro en el esquema cultural del Sistema de Transporte Colectivo. Como se había comentado en el capítulo anterior, en un amplio sentido del concepto, la cultura comprende toda expresión material y espiritual del ser humano. Sin embargo, esta concepción choca con la *praxis* de las políticas culturales.

Entendemos, por lo tanto, que la cultura de los músicos de metro es una cultura relegada, alejada de la cultura tolerada y apartada del núcleo de la llamada “alta cultura”. Desde esta perspectiva se explica que a los músicos del metro no se les considere al momento de decidir cómo diseñar e implementar una política cultural y, por el contrario, se les trate como intrusos, a los que ni los años que llevan trabajando en los vagones les pueden otorgar el derecho de piso. Un músico, para el reglamento interno del metro equivale a un vendedor y a un pordiosero puesto que entorpece la circulación en la vía pública.

En un segundo aspecto, se ubicó a los músicos metafóricamente en un escenario, a la manera del interaccionismo simbólico de Erving Goffman cuya actuación implica símbolos verbales y gráficos, escenarios, espacios reservados para los actores y, sobre todo, un proceso de interacción con su público, los pasajeros, es decir, los viajeros subterráneos.

Al no considerárseles en las políticas culturales y al no asignárseles un espacio para la expresión artística, los músicos convierten los vagones del metro en el escenario de aquellos que no cuentan con un teatro, una sala de conciertos, pero sí con un auditorio que de manera voluntaria o involuntaria escucharán su repertorio y lo calificará o descalificará.

Por último, para cerrar este capítulo, se hizo un acercamiento al estilo de música que estos personajes interpretan. Se trata de estilos musicales que han sido calificados en algún momento como expresiones ajenas a la “alta cultura” y más cercanos a lo que se ha designado como cultura popular. No obstante, los estilos musicales que han elegido son ampliamente aceptados por el público que viaja en los vagones. La música folclórica andina y mexicana ha logrado un lugar importante en la historia musical a nivel internacional, además de ser un aspecto que reafirma las identidades nacionales. A diferencia del folclor, el camino del *rock* ha sido sinuoso por ser una expresión de revolución cultural pero, finalmente, ha logrado consagrarse con su gran variedad de estilos en la historia de la música y consolidarse como una de las grandes aportaciones culturales del siglo xx.

El poseer la habilidad técnica, pero también el llamado *feeling* —sentimiento— para poder ejecutar una pieza de folclor andino o de *rock* clásico, no es una facultad que se adquiera de la noche a la mañana, se necesitan cientos de horas de práctica, concentración y constancia, y en el caso de los músicos con formación académica, también se requiere de teoría y partituras. Dentro de una situación de crisis económica permanente como la que se vive en nuestro país desde hace varias décadas, el poder utilizar este conocimiento como una estrategia de supervivencia, se convierte en una salida que solamente pueden elegir aquellos que tienen cierta sensibilidad artística.

## NOTAS

<sup>1</sup> Gilberto Giménez, *La teoría y el análisis de la cultura*, 1989, p. 19.

<sup>2</sup> Los conciertos se realizaron en julio de 2002 en las estaciones Bellas Artes —línea 8— y Chabacano —línea 9— por parte de alumnos becarios del Programa Nacional de Educación Artística de las escuelas preparatorias 4, 6 y 8 de la Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM).

- <sup>3</sup> Genéricamente se le conoce como música clásica a toda música de orquesta cuya composición data del siglo XVIII e incluso principios del XX —desde Bach, hasta Prokofiev— sin distinguir si se trata de músicos preclásicos, clásicos, románticos o contemporáneos por su persistencia en el tiempo y el lugar que ocupan en la historia de la humanidad, sin embargo, el auténtico periodo clásico estaría encabezado por músicos como los austriacos Haydn y Mozart, y el Alemán Glück.
- <sup>4</sup> Como se comentó en la introducción de este capítulo, este apartado se complementa con el capítulo 9, en el que se describe de manera más concisa el papel que juegan los pasajeros dentro del proceso de interacción social.
- <sup>5</sup> Ritzer, *Teoría sociológica contemporánea*, p. 246.
- <sup>6</sup> *Ibíd.*, p. 226.
- <sup>7</sup> Goffman, *Ritual de la interacción*, p. 37.
- <sup>8</sup> Se consideró oportuno incluir una breve explicación de la música que han decidido interpretar los sujetos de estudio. Dicha explicación se presenta de manera sintética puesto que se trata de un trabajo enfocado en el urbanismo tomando en cuenta aspectos sociales y no un estudio de etnomusicología, por lo que es posible que esta explicación sobre los géneros musicales pueda parecer incompleta.
- <sup>9</sup> Bourdieu, *Sociología y cultura*, p. 175.
- <sup>10</sup> Como es el caso de los murales de Bonampak en Chiapas.
- <sup>11</sup> Behague, *La música en América Latina*, p. 238.
- <sup>12</sup> Ellos nos comentarán en páginas posteriores que han elegido este género musical por la posibilidad de interpretarlo de manera instrumental y no requerir tener una voz educada —musicalmente hablando— ni desgastarla ocasionando graves trastornos faríngeos.
- <sup>13</sup> En la música, las escalas son secuencias de notas con una nota dominante. La escala pentatónica está constituida por cinco tonos dentro de la octava. Dichos tonos se ordenan en una gran variedad de formas. El arreglo más conocido es el que no tiene semitonos. Esta escala también puede ser obtenida cuando se tocan únicamente las teclas negras de un piano (*Cfr.* Cooper, *Learning to Listen*, p. 98).
- <sup>14</sup> Locatelli, “Raíces musicales”, p. 35.
- <sup>15</sup> *Ibíd.*, p. 44.
- <sup>16</sup> *Ibíd.*, p. 47.
- <sup>17</sup> Se le ha otorgado este nombre al tratarse de una melodía perteneciente al subgénero andino de los “carnavales” que se caracterizan por ser músicaailable.
- <sup>18</sup> Esta canción sería comprada por el músico norteamericano Paul Simon quien escribió una letra para interpretarla junto a su compañero Arthur (Art) Garfunkel incluyéndola en el disco *Bridge Over Troubled Water* de 1970. Sin embargo, los intérpretes de dicha melodía en el Perú, llamados Los Incas, les “vendieron” la idea de que se trataba de una pieza anónima del siglo XVIII.

- <sup>19</sup> Se trata de una cantante oaxaqueña que ha logrado gran aceptación entre un amplio público. Su trabajo ha consistido en investigar y obtener una interesante recopilación de canciones oaxaqueñas del siglo XIX y XX.
- <sup>20</sup> Mendoza, *Panorama de la música tradicional en México*, p. 19.
- <sup>21</sup> Extraída de la página electrónica: <[http://www.geocities.com/biyubi/did\\_principal.html](http://www.geocities.com/biyubi/did_principal.html)>
- <sup>22</sup> Famosos por su tema *Rock Around The Clock*.
- <sup>23</sup> Versiones adaptadas de canciones ya existentes.
- <sup>24</sup> Grupos como Peace & Love, El Ritual, Three Souls in My Mind, Tinta Blanca, Tequila y otros, que al paso de los años muchas veces fueron más apreciados y reconocidos en el extranjero que en nuestro propio país.
- <sup>25</sup> Esta canción se encuentra grabada por Interpuesto en el disco que lleva el mismo nombre, así como en un acoplado *Rock sin visa*, vol. II de Discos Denver que incluye a varios grupos de los más representativos de este género de la disquera, como es el caso de El Haragán y Compañía, Lira 'N' Roll, Juan Hernández, Sur 16, Heavy Nopal, Isis y Trolebús.





## Folcloristas latinoamericanos

**E**l objetivo de este capítulo es darle voz a un grupo de sujetos que viven de manera particular los diferentes espacios de la línea 3, sus vagones, sus andenes, sus pasillos.

En las siguientes páginas Salvador, Angélica, Efraín, Carmen y Edgar comparten la forma en cómo viven y usan el metro de diferente manera en relación con el pasajero común. El metro es su lugar de trabajo y también su lugar de convivencia diaria en el que han pasado muchos años de sus vidas. Se abordan sus datos biográficos básicos, así como los detalles más importantes de su ciclo vital, cuál fue su experiencia laboral previa y cómo es que llegaron al metro, cómo viven cotidianamente este espacio, cuál es su percepción sobre la actividad que desarrollan y cuáles son sus expectativas de vida.

Para la elaboración de este trabajo se decidió utilizar historias de vida, ya que es una técnica de investigación cualitativa de gran utilidad para la antropología y para la historia, que podría aportar nuevos elementos y perspectivas en el estudio del urbanismo. Las historias de vida se construyen a partir del uso de la llamada historia oral, cuyo instrumento de recopilación de datos son principalmente las entrevistas y las conversaciones. Se trata de una forma de recuperar un testimonio social que, si partimos de la historia tradicional de héroes y grandes hazañas, desaparecería con el transcurrir de los años.

Antes de abordar directamente las historias de algunos de los músicos del metro, se hará una pequeña apología de la historia oral y de las historias de vida, como instrumentos de conocimiento en las ciencias sociales. La historia oral es una nueva forma de hacer historia, de preservar datos y dar la voz a quienes no tendrían otra oportunidad para hacerlo. ¿Cuántos testimonios de la vida cotidiana se habrán

perdido al dar la voz únicamente a reyes, guerreros y gobernantes? Es por esto que, desde las dos últimas décadas de siglo XX, se ha buscado rehacer, tanto en nuestro país como en los Estados Unidos y diversos países europeos, la historia social, una historia lejana a la de las élites que pueda recuperar el grueso de la historia de la humanidad y no solamente de los grupos hegemónicos. Entre sus aportaciones y características se encuentran las siguientes:

- Reproduce conversaciones únicas e irrepetibles.
- Ayuda a precisar datos, reconstruir hechos y crear documentos.
- Es un proceso creativo de investigación y una metodología utilizada para preservar el conocimiento de los eventos históricos, tal y como fueron percibidos por los actores sociales.
- Es un método adecuado para el tema de estudio: contamos con sujetos vivos, disponibles y en condición de proporcionar información.
- Conviene cotejar con otras fuentes como son los archivos, escritos y otros testimonios.
- Rescata para la historia la subjetividad del testimonio hablado.

Aunque aún se debate si se trata de una metodología nueva o antigua —recordemos que desde la Antigüedad Clásica la historia de Herodoto y Tucídides era transmitida de manera oral—, es un hecho que hasta fines del siglo XX se le reconoce su lugar al servicio de la historia, apoyada por recursos tecnológicos como son el uso de la grabadora:

La historia oral contemporánea se ha desarrollado a partir no solo de la revaloración de la metodología cualitativa en las ciencias sociales y de la renovación de la ciencia histórica en su contacto con otras disciplinas científicas, sino que también del desarrollo de un cierto capital científico-tecnológico que estableció, desigualmente, las condiciones para la producción de un tipo de conocimientos, con recursos instrumentales, financieros y humanos especializados.<sup>1</sup>

La idea de la historia oral es poder realizar estudios sobre grupos cuya participación no ha quedado registrada en la historia oficial, es decir, es la oportunidad de dar voz a minorías étnicas, campesinos, trabajadores, mujeres, jóvenes, grupos contraculturales y todos aquellos que han sido excluidos de los discursos del poder. En nuestro país, como

en muchos otros, la historia fue escrita por los vencedores y, desde los textos de educación básica, comprende las hazañas de un número reducido de personajes, fechas y lugares.

Es por esto que la historia oral se presenta como una oportunidad única de retratar las experiencias microsociales y cotidianas. La entrevista es la técnica de investigación cualitativa de la que parte la historia oral. Cada entrevista es única e irrepetible, y más allá de buscar datos precisos, sirve para dar una idea de la visión que el entrevistado tiene del mundo y de algunos hechos particulares de los que tiene conocimiento. Cuando se elaboran historias de vida se está construyendo una forma de historia oral. Las historias de vida son:

Narraciones detalladas que nos hablan de toda una época, de la cultura y de la vida cotidiana de no una, sino de muchas personas. Nos hablan de los sueños que compartían, de los valores que normaban la vida [...] nos refieren las expresiones que se usaban al hablar. Nos cuentan cuáles eran las preocupaciones de



Foto 31. Afinando la guitarra.

los grupos sociales a los cuales pertenecían, nos hablan de conflictos religiosos, de las fuentes de trabajo, del acceso que tenían a la educación [...].<sup>2</sup>

Esto quiere decir que, por medio de las historias de vida de un número determinado de músicos de la línea 3 del metro, podremos conocer el sentir de todos aquellos que se encuentran en situaciones similares que, aunque han llegado a ejercer esta actividad por diferentes motivos, comparten un espacio común, han vivido las mismas persecuciones por parte de las autoridades, tienen propósitos semejantes y condiciones de vida paralelas.

### **Salvador**

Salvador es uno de tantos músicos que interpreta melodías en los vagones del metro de la línea 3. La primera vez que le vi fue un sábado al medio día, había abordado solo el vagón en la estación Viveros con su guitarra y su zampoña e interpretaba, a la manera del folclor andino, fragmentos de melodías —aunque no todas de origen andino— como son *Moliendo café*, *Llorona*, *El carnavalito*, *The Sounds of Silence*, cuyo título en castellano es *Los sonidos del silencio*:<sup>3</sup>

Muy buenas tardes amigos, espero que estos temas hayan sido de su agrado. Si alguna persona desea compartir alguna moneda, de antemano se los voy a agradecer. Muchas gracias, suerte. También tenemos material con este género musical. Nuestro material contiene veinte éxitos de lo mejor del folclor latinoamericano, veinte temas tradicionales como: *El negro José*, *Alma llanera*, *Los sonidos del silencio*, *El cóndor pasa*, *Recuerdos*, *El carnavalito*, *Pájaro Chohuí*, *Moliendo café*, *La Vikina*, *La paloma*, *Se busca*, *Flauta de pan*, bueno, en total son veinte temas y su costo del CD es de veinte pesos. Si alguna persona gusta verlo, lo puede hacer sin compromiso, los temas que estamos interpretando vienen incluidos, esta melodía también, son *Los sonidos del silencio*. Gracias, suerte.

Esta es la última vez que le vi solo, puesto que Salvador acostumbraba trabajar acompañado, la mayoría de las veces lo hace con Angélica, su amiga y compañera de trabajo durante más de tres años. Salvador llegó a trabajar a este lugar gracias a Fernando, uno de sus hermanos mayores, quien lo introdujo al mundo de los músicos en el metro, un espacio que conocía muy bien desde hacía tiempo atrás.

*Datos biográficos básicos y ciclo de vida*

Salvador García Martínez vio la luz por primera vez el 5 de mayo de 1975 y forma parte de una gran familia integrada por 10 hermanos. Nació y ha residido durante toda su vida en la colonia El Sol<sup>4</sup> que está ubicada muy cerca del bordo de Xochiaca, en el municipio de Nezahualcóyotl, Estado de México. Vive junto a su madre, el esposo de ésta y tres de sus hermanos; en el mismo predio familiar habita otro de sus hermanos con su familia, además de la esposa e hijas de otro hermano que, en respuesta a la difícil situación económica, emigró al estado de Oakland, California, para probar fortuna y buscar el llamado “sueño americano”.

Sus padres, quienes se casaron cuando eran aún adolescentes, son originarios de uno de los 570 municipios pertenecientes al estado de Oaxaca,<sup>5</sup> Chiquihuitlán de Benito Juárez. Como muchos oaxaqueños, emigraron a la ciudad de México a finales de la década de los sesenta y, después de buscar entre muchas opciones un lugar donde habitar, finalmente se asentaron en ciudad Nezahualcóyotl en donde establecieron su hogar y tuvieron ocho hijos.

Sin embargo, una desgracia cambió la vida de Salvador y la de su familia: su padre falleció en un infortunado accidente en la fábrica de papel donde trabajaba; Salvador contaba con tan solo dos años. Su madre, cuatro años después de haber enviudado, decidió volver a contraer nupcias con un policía auxiliar con quien tuvo tres hijos más.

Los hermanos Nancy, Gabriela, José Luis, Juan Carlos, Raúl, Manuel, Fernando, Antonio, Abelino, Galdino y Salvador tuvieron que trabajar desde temprana edad para apoyar la economía familiar. La mayoría de ellos continúan viviendo en ciudad Nezahualcóyotl, otros emigraron hacia los Estados Unidos, decisión con la cual Salvador no está totalmente convencido:

Se han ido al mismo lugar porque, como todos están allá, llegan ahí y encuentran trabajo. En mi caso veo más conveniente emigrar a Europa o a Canadá, si la gente se pone más “trucha” se va para allá y busca otra opción de trabajo, aunque en mi caso lo he pensado, pero no me interesa irme a Estados Unidos.

### *Ciclo de vida*

Como se comentó en apartados anteriores, la vida laboral de Salvador inició a edad muy temprana, por lo cual los recuerdos que conserva sobre su niñez están impregnados de las experiencias que obtuvo de sus primeros trabajos:

La primera vez que trabajé en el pan, la señora pasó por mi calle vendiendo pan y no fui yo nada más, fue mi hermano Juan Carlos, éramos los dos chiquillos y siempre andábamos juntos: —“Oiga, ¿no quiere que trabajemos con usted?” Dijo la señora: —“Sí, ¡vénganse!”. Empezamos a ir con la señora a vender, después nos llevó a donde hacían el pan con su hermana, también íbamos para allá con su hermana; ya después, con el tiempo, llegamos a vivir en su casa un rato. O sea que nos quedábamos un día y al otro día íbamos en la mañana a la casa, a la casa de mi mamá, y nos arreglábamos y nos íbamos a la escuela. Llegando de la escuela la buscábamos en las calles para vender pan con ella. Íbamos a la primaria en la tarde y, ya saliendo, íbamos en la tarde a buscarla, la encontrábamos y ahora sí a gritarle: — “¡El paaaan!” Ya te imaginarás ¿no? Pero me daba pena con los compañeritos de la escuela.

En cuanto a su vida escolar, Salvador acepta haber sido un niño inquieto y vivaracho, un líder organizador de juegos infantiles:

Yo fui un niño que... era el que jalaba a los compañeros: — “¡Véngase, vamos a jugar fútbol!” Un poco relajiento, pero nunca hacía cosas malas, pero como que jalaba a los niños.

Su relación con los maestros fue buena, aunque sus compañeros se cobrarían todas las travesuras de “Chava”, durante sus intervenciones en clase. Asistía a la primaria de su colonia, la “Patria y libertad”, este es un recuerdo que Salvador comparte con mucho humor:

A los maestros nunca les falté al respeto, pero sí era despapayoso y sí me cargaban ahí carrilla con eso. La maestra preguntaba: — “Salvador, ¡contéstame esto!” Y por acá decían: — “¡El paaaan!” ¡Híjole!, yo volteaba. ¡Imagínate! Si ahora les causa risa... ¡imagínate! A veces si me daba coraje y nomás volteaba. Como muchos eran vecinos de ahí de las calles. Y es que andando visible, los compañeritos de la primaria...

Durante el tiempo que trabajaron Salvador y su hermano vendiendo pan, se quedaban con frecuencia en la casa de su patrona. El trato

que recibieron de ella fue siempre bueno. La señora Teresa era una mujer casada con un hombre muchos años mayor que ella, sin que de este matrimonio se hubiera procreado una criatura, por lo que en un momento dado adoptaron a Salvador y a Juan Carlos como sus propios hijos; pero un día, se dio la triste separación y el posterior alejamiento:

Era dura la señora, pero era bien buena onda, yo sí la llegué a querer mucho, nos quería mucho y le llegamos a tomar un buen aprecio, ya falleció. Como su esposo, que me imagino ya ha de haber fallecido porque ya estaba grande y ya pasaron veinte años casi. Nos llevaba en su coche porque él trabajaba en el Departamento del Distrito Federal, era como un jefe, y ahí íbamos con él en su coche y nos trataba bien, nos quedábamos ahí en su casa. La señora conoció a un hombre más joven y se iba con él, como ya estaba grande el señor, la señora se salía en las madrugaditas, ya como a eso de las cinco, seis de la mañana. Luego adoptó a otros dos chavillos, yo tenía como nueve años. Un día en la mañana despertamos y no estaba, el señor estaba ronque y ronque, y nosotros sabíamos que tenía un amigo más adelante en una tienda y ahí vamos uno de los chavillos y yo a buscarla, fuimos a la tienda y estaba entreabierta la puerta y nos metimos, pero nosotros no pensamos que estaba con él y eso, nos asomamos y ahí estaban en plena acción. Pasó el tiempo, el señor se enteró, broncas, y se separaron, y la señora cambió mucho. El de la tienda la dejó, ella creía mucho en él y la señora se enfermó, le dio diabetes, entonces no la veía ya mucho, ya solo la saludaba, pero podía pasar un año, seis meses y no la veía. Ya de ahí se puso muy mala. Me encontré a su sobrino y me dijo que la fuera a ver. Ya habían pasado muchos años, ya estaba ciega la señora. Un día fui, salió su hermano y me dijo que no me podía atender, me fui y después me encontré a otro de sus hermanos y me dijo que ya había muerto.

La situación económica llevó a Salvador a buscar nuevamente un trabajo, ahora despachando en una tienda de abarrotes cercana a su casa, pero al poco tiempo se produjo un conflicto con la dueña. La madre de Salvador solía pasar a la tienda y solicitarle a Salvador algunos productos —aceite, azúcar, sal— que podían ser descontados de su paga, pero alguna persona mal intencionada le dijo a la dueña que su familia solía extraer productos de la tienda sin pagarlos, por lo que ésta le reclamó a Salvador quien decidió dejar de trabajar con ella. A la semana la señora se dio cuenta del grave error que había cometido y enmendó su culpa pidiéndole que regresara a la tienda:

Le dije: —“No. Luego va a decir que le robé”. Ya después me dijo: —“¡Ándale!” Y yo todavía era un niño, tenía como doce años.

Salvador considera que su paso a la adolescencia no cambió mucho su percepción del mundo. Siguió pensando como un niño, sin dejarse llevar por las inquietudes propias de la edad:

A los quince años era muy inocente. ¡Cuántos no se embarcan a esa edad! A mí, por inocente, eso no me pasó. Tengo veintinueve años y aún me falta mucho por recorrer, pero ¡ya a los casi treinta años no puedes decir que eres inocente!

Salvador estudió hasta el cuarto semestre de la preparatoria abierta y durante estos últimos años se ha dedicado de lleno al trabajo, por lo que el aspecto académico ha quedado en un segundo plano, aunque no descarta la idea de retomar algún día, no muy lejano, sus estudios, concluir su bachillerato y, posiblemente, llegar más lejos. Actualmente se encuentra soltero y sin compromiso, por lo que piensa que se le facilitará más el conseguir sus metas inmediatas.

### *Historia laboral*

La vida laboral de Salvador empezó a temprana edad debido a la pérdida de su padre. Su madre tuvo que trabajar arduamente para poder sacar adelante a sus hijos, pero no alcanzaba para poder alimentar tantas bocas. A los nueve años Salvador ya sabía como ganarse su sustento:

El primer trabajo que tuve, que me pagaban, y eso fue vendiendo pan, así, en una colonia, en un triciclo con una señora que ahora ya falleció.

Además del trabajo como repartidor de pan, durante los 20 años de su vida laboral Salvador ha tenido múltiples y variados empleos: todavía siendo un niño trabajó como ayudante de una mujer que vendía tacos de guisado a los trabajadores de la construcción; durante los tres años en que cursó la secundaria laboró como cerillo en una tienda de autoservicio; a partir de los 16 años y hasta los 23 se ocupó en negocios de comida como parrillero, pizzero y ayudante en general en el área de cocina. También durante esos mismos años llegó a emplearse en una compañía de transportistas cargando estufas, refrigeradores, lavadoras y llenando con éstas los contenedores de los remolques, trabajo



duro que prefirió cambiar por una actividad que ennoblece el espíritu, la música, y que actualmente alterna con un útil oficio: el de la cerrajería:

Entre estos años que he estado aquí, he tenido trabajo de cerrajero. En realidad mi hermano es el que sabe, entonces si él sabe abrir un carro, yo sé abrir un candado, si él sabe hacer muchas llaves, yo solo se hacer una. Hace muchos años pusimos una cerrajería ahí, por mi pueblo, la pusimos en ciudad Neza, en avenida Chimalhuacán y el “Barquito”, así es conocido por allá, es un barco grande en el camellón, ya ves que van los carros para allá y vienen, en el camellón está un barco enorme, por ahí es la avenida Chimalhuacán.

Otro intento de poner una cerrajería familiar se dio durante el año de 2004, cuando Salvador y su hermano Fernando rentaron un local en la plaza ubicada en el paradero del metro Zapata; no les dio el resultado esperado por la poca afluencia de gente, por lo que decidieron cerrarla e intensificaron su trabajo en los vagones del metro, en espera de una nueva oportunidad.

### *Cotidianidad laboral*

Salvador se ha dedicado a interpretar melodías en el metro desde hace aproximadamente seis años. Como si “checara una tarjeta”, trabaja de lunes a sábado en un horario de 10:00 a 15:00 hrs., lo que hace un total de 30 horas laboradas a la semana. Su jornada comienza en la estación Centro Médico en donde se encuentra con Angélica, compañera de trabajo. El itinerario laboral varía según los movimientos que se vayan presentando como: otros músicos con los que compiten por el mismo espacio, vagones más vacíos hacia el sur o más llenos hacia el norte, y dispositivos de seguridad. Algunas veces abordan el metro en Centro Médico y llegan hasta Balderas —interpretan melodías a lo largo de las estaciones Centro Médico, Hospital General, Niños Héroes para concluir en Balderas— ahí cambian de vagón o descienden, en Juárez no tocan puesto que en la siguiente estación, Hidalgo, desciende un gran número de personas.

Conforme van avanzando las horas, en el circuito Centro Médico-Hidalgo-Centro Médico empieza a disminuir el número de pasajeros,

por lo que cambian de ruta —de Hidalgo a Deportivo 18 de Marzo o de Tlatelolco a Deportivo 18 de Marzo y de regreso—. De cuando en cuando hacen “base” en esta última estación, donde descansan y tienen la oportunidad de platicar con sus colegas. Una vez que han terminado su jornada, se reúnen en Centro Médico en donde cuentan y dividen las ganancias, salen de la estación, caminan sobre avenida Cuauhtémoc, cambian sus monedas por billetes en algún establecimiento y se despiden hasta el día siguiente.



**Foto 32.** Salvador en acción.

### *Espacio laboral*

Para Salvador, como para otros tantos músicos, la línea 3 del metro, en comparación con otras líneas como la 6, 7, y 9, es el espacio más apropiado para realizar su actividad. En el caso de la línea 7 que corre del Rosario a Barranca del Muerto, a pesar de que existen pocos músicos, algún factor de su ingeniería produce un ruido más intenso al desplazarse, lo que hace imposible escuchar con claridad la música y aun las voces de los vendedores. La línea 3 del metro es la más deman-

dada por los músicos por varias razones que, en palabras de Salvador o “Chava” como lo conocen sus amigos, son principalmente las siguientes:

En primera estamos muy acostumbrados, hemos trabajado aquí muchos años y sabemos trabajar aquí muy bien, sabemos algunas mañas, sobre todo con los vigilantes. En ese aspecto, conocemos las mañas de algunos vendedores, el espacio está dominado y la gente. Ve la diferencia hacia Universidad, hacia acá el tipo de gente y tal vez lo que les vas a tocar.

Se trata de un espacio que, salvo algunas situaciones críticas, se encuentra dominado porque se le conoce, se ha caminado y corrido sobre él; se conoce el tipo de gente que lo utiliza, por lo que se puede esperar una reacción determinada por parte de los usuarios; se conoce a los vendedores y demás personajes vagoneros con quienes se comparte, e incluso, a los vigilantes con los que pudieran tener problemas.

### *Sobre su actividad*

Salvador comenzó a tocar la guitarra gracias a las enseñanzas de su hermano Fernando quien se dedica a ser músico del metro:

Él me dio mi primer instrumento, una zampona, bueno, ni me la regaló, creo que todavía se la debo [risas]. Ya la guitarra la agarré por mi parte, como de repente te separas del músico con el que estás, yo sabía que tenía que agarrar un instrumento de cuerdas, entonces podía ser el charango, la guitarra o el cuatro venezolano, opté por la guitarra, me gusta más por la caja de resonancia, se oye más: El cuatro es más agudo, son cuatro cuerdas, las más agudas.

Fernando<sup>6</sup> también lo inició en el escenario de los vagones, otorgándole una opción laboral:

Un día le dije: — “¿Qué onda? ¡Llévame!” Me dijo: — “¡Órale!” Pero, fue así... en esos días estaba buscando trabajo y me dijo: — “Sí, vente”. Entonces, el primer día, apenado, pero ya cuando vi que estuvo bien, se me fue quitando la pena con el tiempo. Primero no tocaba, le ayudaba a vender y eso, pero no tocaba, entonces de ahí, sobre el camino, fui aprendiendo. Aquí sobre el camino vas aprendiendo, bueno, según aprendiendo porque todavía no sé bien.

Uno de los motivos por los que Salvador ha permanecido durante todo este tiempo realizando esta actividad, es porque los ingresos que obtiene le alcanzan para cubrir sus necesidades básicas, aunado a contar con un horario flexible, no tener que rendir cuentas a jefes, dueños, gerentes, encargados, de quienes recibió malos tratos y tuvo tantos problemas en el pasado. Salvador prefiere realizar esta labor en pareja, puesto que piensa que de este modo se establece un compromiso de trabajo y horarios que cumplir:

Con parejas a mi me gusta trabajar porque te ayuda mucho en el aspecto de... en todos los aspectos, pero en el primordial es en el que tienes que trabajar, que estamos chambeando movidos, tenemos la responsabilidad. Más que nada porque tenemos que sacar para los dos... de todas maneras aquí, cuando tienes una pareja, tiene que haber de repente ciertos roces, cuando vienes en mal estado.

### *Expectativas de vida*

Entre los planes a corto plazo de Salvador está el poder concluir la preparatoria a través del examen del Ceneval (Centro Nacional de Evaluación para la Educación).<sup>7</sup>

Actualmente está concretando una de sus metas a corto plazo: instalar un puesto de tortas, para lo cual cuenta con un capital inicial que ha ahorrado con su trabajo en el metro; ya mandó a hacer un puesto y está gestionando los permisos correspondientes con el municipio. Afirma que no piensa abandonar por lo pronto su trabajo en el metro, ya que lo que obtiene lo invierte en su negocio.

A largo plazo, Salvador sueña con encontrar una pareja, contraer nupcias y recibir a todos los hijos que “Dios les quiera mandar”. Piensa, desde una perspectiva ideal, educarlos con valores como el respeto a los padres y la honestidad, en un ambiente de comunicación y entendimiento; asegura que respetará su decisión si quieren seguir sus mismos pasos como músicos vagoneros, aunque desearía darles otras herramientas para mejorar su calidad de vida. Sin embargo, éstas son metas lejanas, pues, como diría Angélica, su compañera de trabajo, “primero tendrá que poner empeño en conseguir una novia”.



Foto 33. Salvador trabajando en equipo.

## *Angélica*

Angélica, como ya se comentó, es la compañera de trabajo de Salvador en el metro. Ambos se encuentran ejerciendo la misma actividad, pese a que los motivos que los acercaron a compartir los vagones son diferentes y obedecen a condiciones de vida particulares. De fina figura y un rostro de niña que oculta su verdadera edad, Angélica ha pasado los últimos 10 años de su vida trabajando en un mundo subterráneo que en ocasiones se torna peligroso.

### *Datos biográficos básicos y ciclo de vida*

Angélica Ayala Gutiérrez nació el 14 de abril de 1972 en la ciudad de México. Vive con su mamá y su hermana Suleika, de 16 años, en los

límites de la delegación Azcapotzalco y el municipio de Tlalnepantla, Estado de México.

De su padre, a quien a la fecha no ha conocido, sabe que nació en el municipio de Teloloapan, estado de Guerrero, lugar histórico donde los caudillos independentistas, Guerrero e Iturbide, se dieron el famoso “abrazo de Acatempan” en 1821. Guerrero, estado que se ha destacado por ser un expulsor de migrantes, obligó al padre de Angélica a probar suerte en la capital. Don José Luis llegó a la ciudad en condiciones óptimas para trabajar en la fábrica de bolsas de plástico de uno de sus tíos. A finales de la década de los sesenta, dicha fábrica surtía a muchas de las cadenas más importantes de autoservicio de la ciudad de México. Un buen día, haciendo su recorrido de entrega diario en uno de los almacenes, conoció a quien se convertiría en su pareja y, posteriormente, madre de Angélica:

Se dedicaba a venderle a la Comercial Mexicana, a Sanborn's, a Woolworth, a todas esas tiendas. Mi papá se dedicaba a surtir a esas tiendas. Entonces nosotros vivíamos aquí por la Comercial Mexicana de Asturias, por Chabacano y la calle, creo que se llama, José María Correa, o algo así. Entonces mi mamá vivía ahí con mi abuelita y mi tía, en paz descanse, también mi abuelito y este... ahí se conocieron, un día que mi mamá fue a la Comercial y estaba viendo las cosas, entonces se conocieron y empezaron a salir y chalala... chalala..., se casaron y bueno...

Un buen día no se supo más de él, solo que se marchó a otro estado de la República Mexicana y que actualmente radica en los Estados Unidos, en los Ángeles, California, por lo que Angélica ha tenido que construir mentalmente la apariencia y el carácter de su padre a través de lo que otras personas le han dicho. Ha tenido la inquietud de llamarle por teléfono para entrar en contacto con él, ha marcado su número telefónico, pero desiste en el último momento, ya que no puede enfrentarlo para reclamarle su ausencia:

Tengo el número y todo. Hasta he estado a punto de hablarle, pero cuelgo. Me da cosa. Me dan ganas de hablarle para reclamarle muchas cosas. Yo pienso que no hay justificación para que dejen a un hijo, eso no tiene ninguna justificación. Entonces yo soy de la idea de que le voy a hablar, le voy a hablar y le voy a reclamar y le voy a decir: — “En mi te encontraste la horma de tu zapato, porque yo soy exactamente igual a ti”. Y es lo que me dicen, porque conozco a sus hermanas. Yo lo que le dije a mi abuelita: — “¿Sabes qué? Que conocí a la mamá

de mi papá”. — “¿A tu abuelita?” Le digo: “¡No! a la mamá de mi papá, mi abuelita eres tú, esa señora es la mamá de mi papá, nada más”. Yo la verdad soy muy bronca y le voy a reclamar y le voy a decir qué poca madre.

De la personalidad de su padre ha escuchado únicamente aspectos negativos como su dificultad para relacionarse con otras personas, por lo que era completamente antisocial, además tenía problemas de alcoholismo y reacciones frecuentemente violentas:

Es de los que de repente salían a mitad de la calle a tirar de balazos. ¡Como es de pueblo! Es de Guerrero.

Don José Luis se dedicaba a la venta de automóviles en los Estados Unidos. Hace algunos años ganó una demanda por un accidente de trabajo que le lesionó algunas vértebras y le ha impedido volver a caminar, confinándolo a una silla de ruedas. Ante esta situación, Angélica ha pensado una y otra vez en buscarle para reclamarle su abandono:

Ahí tengo el número, ya así como para hablar. Ya marqué una vez y sonó. La verdad quise sacar mi visa para ir y llegar, y tocar, y decirle: — “Yo soy la que dejaste”. Pero no me dieron la visa, como no tengo comprobantes de ingresos, no me dieron la visa, entonces, pues ya no pude.

Angélica supo por medio de las hermanas de su papá —sus tías— que tuvo una media hermana en algún lugar escondido de este gran país, posiblemente unos tres años menor que ella, la cuál murió de manera trágica:

Yo supe que la habían matado, que su marido supuestamente era el hijo del presidente municipal, o algo así, y la ahorcó; pero como era el hijo, buscaron chisparlo a como diera lugar y, entonces, él quedó impune y ya.

Por su parte, su madre —quien por problemas durante su gestación nació de manera prematura, sin la facultad de poder escuchar— después de haber sido abandonada por su pareja, decidió rehacer su vida con otro hombre, de quien hace algunos años se divorció sin recibir ningún tipo de apoyo o pensión. Producto de esa relación nació su media hermana Suleika, de quien ahora Angélica se hace responsa-

ble. Su madre cuenta con 53 años de edad y, a pesar de su discapacidad, ha podido trabajar como secretaria desde hace muchos años en el sector público —en la Secretaría de Agricultura, Ganadería, Desarrollo Rural, Pesca y Alimentación (SAGARPA)— y espera poder jubilarse en breve. Su hermana Suleika tiene 17 años de edad y trabaja en un local comercial en Coyoacán, propiedad de un amigo suyo, quien le ha propuesto quedarse como encargada, por lo que tendrá que capacitarse; tiene planeado continuar con sus estudios, para lo que cuenta con el apoyo de su hermana Angélica.

### *Ciclo de vida*

Al no contar durante su niñez con la presencia de su padre, Angélica quedó al cuidado de su madre y de su abuela materna. Desde pequeña le llamaron la atención aquellos juegos que socialmente se les han asignado tradicionalmente a los niños, lo que la frustró:

Yo siempre quise tener un coche así, tipo Jeep, con llantotas, a control remoto, un trailer, y lo pedía, pero me decían: —“¡Eso no!” Entonces se lo pedía a los Reyes. Y me decían: —“¡No se los pidas, tú eres niña!” Los reyes nunca me lo trajeron.

Sin embargo, tuvo una infancia llena de juguetes —de Barbies, específicamente— pero como durante 15 años fue hija única, no tuvo con quien jugar; esto, aunado a que fue una niña muy reprimida por su abuela, quien la cuidaba cuando su madre se iba a trabajar, casi no salía a jugar a la calle —sus primos vivían lejos y sus vecinos salían de paseo—:

Me hizo falta que me escucharan en mi casa, cuando tenía problemas o estaba deprimida no tenía quien me oyera. Cuando yo tenía quince años se salían las amistades, los invitaban a una fiesta y yo solamente los veía por la ventana como se iban, porque no me dejaban salir. Yo veía como pasaba fulana o zutano y me decía mi abuelita: —“Bueno, que pasen por ti. ¿A qué te dedicas? ¿Quiénes son tus papás?” Yo no me iba a casar, solo quería salir a una fiesta... lógico, ya nadie quería pasar.



Este control disminuyó cuando Angélica, ya en la adolescencia, retó a su madre y a su abuela, se armó de valor y se salió a una fiesta sin permiso. El castigo vino después, pero “lo bailado, no hubo quien se lo quitara”. Recuerda que en su niñez, sufrió de castigos severos por parte de su abuela materna, e incluso, maltratos físicos:

Mi abuelita acostumbraba pegar con lo que tuviera en la mano, un día había unas tenazas y me regañó y me quiso pegar, pero yo le quité las tenazas, las aventé y me salí corriendo. Yo tenía como once años. Mi abuelita tenía ideas muy anticuadas, me tenía muy reprimida, tiene ochenta y cinco años ahorita. Ahora que le digo: — “¿Te acuerdas cuando me pegabas, que me ponías unas revolquizas?” — “¡Cuándo, yo no me acuerdo!”

En la escuela destacó por ser muy buena alumna, llegó a ser la abandonada de la escolta, estudió en una escuela de monjas desde el kínder llamada IPAE, estaba becada por aprovechamiento. Sin embargo, cuando pasó a la secundaria y su mamá se casó, la situación empezó a cambiar: sus calificaciones bajaron de tal modo que perdió primero la beca completa y, más adelante, la media beca.

Con el esposo de su madre las relaciones nunca fueron buenas, se caracterizaron por tener fuertes tensiones. Cuando cursaba el primer año de preparatoria se enteró del embarazo de su mamá. La noticia la tomó con mucho agrado ya que siempre se había sentido muy sola, e incluso, soñó que sería una niña. Deseaba que pasara rápido el tiempo de la gestación para poder verla, lo que no sabía es que al nacer su hermana tendría que desempeñar a su corta edad el rol de madre:

¡Tómala! Cuando nace me tocó lavar pañales... Como mi mamá trabaja en el gobierno les dan guardería, pero no había lugar. Entonces me sacaron de la escuela para que yo cuidara a mi hermana dos años, entonces yo fui la mamá de mi hermana, yo le lavaba los pañales, yo la cambiaba, yo la bañaba, yo le daba de comer, yo le hacía las papillas, todo. Ella era mi hija.

Conforme crecía su hermana, Angélica pudo terminar la preparatoria en el sistema abierto y, al mismo tiempo, se dedicó a trabajar. De cuando en cuando tomaba cursos de computación, inglés, teatro y locución:

A mi lo que me gusta es la locución, en sí la locución y la fotografía, pero como las escuelas particulares están muy caras, entonces dije: — “Bueno, pues por lo menos voy a tomar cursos y si no puedo terminar una carrera, pues por lo menos los cursos, pero que los termine. De ahí tiene que salir algo bueno”.

Angélica pudo haberse dedicado a la locución, su gran sueño, sin embargo, no encajó en ese medio por su forma de ser:

El curso de locución lo tomé aquí en... ¿cómo se llama?, Miguel Ángel de Quedo, en una escuela que se llama Spot, que es donde se dedican a hacer los comerciales, bueno, le ponen voz a los comerciales, pero el medio es muy cerrado, solo le dan chamba a los que ya tienen muchos años, a los que tienen palancas, así, a ese tipo de gente.

### *Historia laboral*

La historia laboral de Angélica inició a los 15 años de edad. Su primer trabajo fue en un centro de diversiones llamado Divertido que se encuentra al norte de la ciudad, en donde trabajaba los fines de semana como operadora de juegos. Este lugar resultó no ser tan divertido para los jóvenes que trabajaban ahí quienes, tarde o temprano, se hartaban del lugar. Posteriormente, trabajó en la cadena de comida rápida Domino's Pizza, tanto recibiendo pedidos telefónicos como en la elaboración misma de las pizzas:

Eran unas friegas, porque cuando es el *superbowl*, a cada minuto entra una llamada..., entra una llamada..., entra una llamada... Entonces tienes que estar en friega haciendo pizzas... y pizzas... y pizzas... y una pizza... y ahora ponle la salsa..., ¡ay!

Más tarde, y durante un año, trabajó como recepcionista en el consultorio de un connotado médico dermatólogo, ubicado en el rumbo de Polanco. Se trataba del dermatólogo de las “estrellas” —cantantes, actores y actrices acudían a él en búsqueda de una consulta— empleo que no iba del todo con la personalidad de Angélica. Varios fueron los motivos que le impulsaron a abandonar este trabajo y buscar vías menos formales, uno de ellos fue el horario que muchas veces no se respetaba:

Yo estaba desesperada. Trabajaba de nueve, diez de la mañana, a nueve de la noche. Hablaban para sacar citas con un mes de anticipación o hablaban para hacer consultas telefónicas: — “¿Sabe qué? me tomé el medicamento y me salieron más ronchas...” Entonces tenías que anotar las llamadas y al final de las consultas se hacían, lo que significaba que saldrías a las diez de la noche y no pagaban horas extras.

El trato que recibía de los clientes, muchas veces grosero y déspota, fue otro de los motivos que le hicieron pensar que no estaba en lo “suyo”:

Era un doctor muy *nais*, y luego los pacientes que llegaban eran un dolor de cabeza, prepotentes, creen que solamente estás para servirles. En Polanco, ya sabes, puro judío. Llegaban las señoras judías con el chiclote: — “Oiga seño, ¿me hace un descuento?” Y pues decirles: — “¿Sabe qué? que no se puede, préguentele al doctor”.

Posteriormente, durante un año se dedicó a trabajar por su cuenta vendiendo bolsas, perfumes y zapatos por catálogo marca Andrea. Esto no significaba una entrada fija, pues no siempre lograba buenas ventas, por lo que buscó un trabajo formal que lo obtuvo en una farmacia dermatológica que se encuentra en las calles de Cuauhtémoc y el eje 3, frente al Centro Médico Siglo XXI:

Mi mamá debía un dinero en Banamex que, hace como diez años, eran como quince mil pesos y yo dije: — “¡Santo Dios! ¿Cómo vamos a pagar?” ¿No? Entonces yo me metí a trabajar a la farmacia. Mi novio trabaja también en la farmacia, que es una cadena de farmacias dermatológicas. Mi novio trabaja ahí, le dije: — “¿Sabes qué? consígueme la chamba porque tengo que ayudar a mi mamá”. Y me consiguió trabajo.

De esta manera Angélica, en el año de 1994, se reinsertó durante cuatro meses a un trabajo formal cuyas exigencias no eran del todo de su agrado, hasta que tuvo contacto con los músicos de metro a quienes conoció en esta misma farmacia:

Yo veía que Fernando y Christian (músicos del metro) iban a cambiar (cambian las monedas que reciben, en diferentes establecimientos) y ya empezamos a hacer migas y yo veía que cambiaban y que cambiaban un buen de dinero. Yo ganaba setenta pesos al día y entraba a las nueve y salía a las seis de la tarde. Entonces yo dije: — “Pues estoy todo el día aquí y ellos están un rato y ganan más”. Yo sabía que ellos tocaban en el metro. Aparte tenía yo una jefa que me

hacia la vida de cuadritos. Les pregunté a ellos: — “¿Me pueden dar chamba? Es que ya no aguanto a esta vieja y necesito pagar, y ustedes ganan bien y yo me aplico, ustedes enséñenme”. Y le avisé que me iba a salir. Basta, hasta aquí.

Angélica ha pasado los últimos 10 años de su vida entre vagones del metro. Trabajo con el que logró saldar la deuda familiar, pues su madre pudo llegar a un acuerdo con el banco para pagar una cantidad mensual y liquidar la cuenta. En un principio la madre de Angélica no estuvo de acuerdo con la nueva actividad informal a la que se dedicaba su hija, por considerarla de mucho riesgo. Angélica le había comentado que los vigilantes detenían constantemente a quienes se dedicaban a esta actividad:

A mi mamá, primero, le daba miedo, me decía: — “¡Salte de ahí, salte de ahí!” Y yo le decía: — “¿Quién va a pagar tu tarjeta? ¿Cómo la vamos a pagar?” Y decía mi mamá: — “Ok, está bien”. Y ya no me daba lata con eso.

A la fecha es el trabajo que más ha disfrutado y en el que ha durado más tiempo.

### *Cotidianidad laboral*

Para Angélica el día comienza a las 7:00 a.m y después de competir con su hermana por el baño —lucha de la que no siempre sale victoriosa— desayuna de manera ligera, saca a pasear al perro y llega en un microbús al metro Rosario, 30 minutos después se encuentra con Salvador en el metro Centro Médico. Se abren las puertas, Angélica y Salvador se introducen al vagón y comienzan a tocar. Al terminar, se turnan para presentarse y solicitar el apoyo económico de los pasajeros. Es el turno de Angélica:

Hola, buenas tardes amigos, esperamos que estas melodías hayan sido de su agrado. Si alguien desea regalarnos alguna moneda que no dañe su economía. Gracias, que tengan buena tarde.

En lo que Angélica, durante su turno, pasa a cada uno de los lugares a recoger la cooperación que recibe de los pasajeros, otras voces femininas, ahora de vendedoras, se dejan escuchar:

Le traigo a la venta..., damita... caballero... llévese usted una libreta, libreta de raya con espiral de ciento sesenta hojas y un lapicero portaminas del cero punto cinco HB, por solo diez pesos. Para los apuntes de la escuela..., del trabajo... diez pesos le vale, diez pesos le cuesta.

Angélica y Salvador saludan a la vendedora, caminan hasta el fondo del pasillo y, al abrirse las puertas, se cambian de vagón repitiendo siempre la misma rutina. La ganancia que pueden obtener es variable y no está condicionada por la cantidad de gente que viaja en los vagones. Incluso, en ocasiones, un exceso de pasajeros puede dar por terminado el día laboral. En un vagón en el que viaja únicamente gente sentada han podido obtener mejor remuneración por su música que en uno repleto de pasajeros, por el que ni siquiera se puede circular. Tampoco hay días de la semana que sean determinantes en la ganancia, aunque las quincenas pueden cambiar la situación:

Hay veces que te puedes subir a vagones que traen escasamente veinte gentes o todos los lugares ocupados y nadie parado, entonces se ve así como vacío, pero puede que te vaya mejor en uno que va así, que en uno que va atascado. Yo siento que cuando es quincena la gente anda feliz y bondadosa, y te dan diez pesos, veinte pesos.

Desde que se inició en esta actividad, Angélica ha trabajado con otros músicos, sin embargo, es con Salvador con quien mejor se ha acoplado y coordinado:

He trabajado con Christian, con Ernesto, con Fernando, pero a pesar de que "Chava" tiene un carácter fuerte, y yo también, y a pesar de eso hemos combinado más que con cualquier otra gente. Ernesto es siempre cotorreo y llega el momento en que te harta, todo mundo cree que te diviertes y es chistoso, pero también tiene su lado malo, oscuro. Aquí no hay de que tú eres estrella, yo soy estrella... aquí tú ganas, yo gano. Es llevarte bien en convivencia, en cuestión monetaria y, aparte, si vienes de malas, si vienes triste, no con toda la gente tienes la confianza de decirle: — "¿Sabes qué 'Chava'? tuve una bronca". Y nos sentamos y platicamos y eso. Con él y con su hermano es con los que más he disfrutado trabajar, porque realmente si no lo disfrutas aquí ¿qué estás haciendo?

Durante sus primeros cinco años en el metro, Angélica trabajó con Fernando, pero un día Ernesto, otro de los músicos, les pidió trabajo,

lo que significaba que la ganancia se tendría que dividir entre tres. Cuando Salvador, hermano de Fernando empezaba a trabajar en el metro, entre los tres tomaron una decisión: dividirse, pues Salvador tenía mucho que aprender de su hermano Fernando. Mientras tanto, a Ernesto y a Angélica les tocó trabajar juntos, pero a lo largo de dos años nunca lograron armonizar, por lo que una vez que Salvador aprendió a tocar bien, prefirieron tocar juntos Angélica y Fernando, aunque por temporadas ella llega a trabajar con Salvador.

### *Espacio laboral*

Angélica, al igual que Salvador y otros de los músicos vagoneros, opina que la línea 3, a diferencia de las otras líneas como la 6 y la 7, en las que también ha trabajado, es un espacio favorable para ejercer su actividad:

La verdad es la mejor línea. Esta es una de las líneas que siempre tiene gente, a cualquier hora y cualquier día. Por ejemplo, posiblemente de Centro Médico a Universidad hay poca gente, pero hay gente; de Hidalgo para acá hay gente. Hay líneas como la 6 que hay mucha gente que trabaja en fábrica, pues cuando es sábado no hay gente; en la 7 que es gente de oficina..., pues tampoco. Entonces, por eso aquí siempre hay gente muy variada y en otras líneas no es igual.

El trabajo que Angélica realiza no deja de ser riesgoso. En primer lugar, aunque nunca anda sola mientras trabaja, tiene que lidiar con individuos que, haciéndose pasar por simples pasajeros, utilizan los vagones del metro para satisfacer sus instintos sexuales. En segundo lugar, tiene que competir por el espacio con otros músicos y, principalmente, con los vendedores que no ceden fácilmente su espacio. En tercer lugar, está la actuación represiva de los cuerpos de seguridad del metro:

Yo le he dicho varias veces a “Chava” [su compañero]: — “Si nos agarran o me agarran a mí, y hay chance de que nos cambiemos, yo me voy en tu lugar y tú sigues trabajando y ahí lo que saques ya nos vamos a michas ¿no?”

La ventaja que ha tenido Angélica después de muchos años de trabajar en los vagones del metro es que ha conocido a varios vigilantes y ha aprendido a negociar con ellos. Durante muchos años, tanto a los vendedores como a los músicos vagoneros, se les remitió a la delegación más cercana; los vigilantes del metro llamaban a una patrulla para detener a los “infractores”. Ahora no hay remisiones, simplemente se les lleva a una oficina o se les detiene cerca de los torniquetes durante 20 o 30 minutos y, en ocasiones, hasta una hora, bajo la supervisión de un vigilante. Angélica comenta como es que, al menos de manera temporal, las remisiones a la delegación se han detenido:

Ahorita no hay remisiones, antes nos llevaban a la delegación, pero hubo un problema entre un vigilante y un patrullero, porque llegaba la patrulla, hablaban a la delegación y llegaba la patrulla, entonces, pues clásico..., el vigilante se sintió la mamá de los pollitos y el patrullero que también se siente la divina garza envuelta en huevo, pues tuvieron su pique, no le pareció, y bueno... ya no hay remisiones por eso. Dijeron los patrulleros: — “¿Sabes qué? que no vamos a venir, y le vamos a decir a todas las delegaciones que cuando haya cualquier cosa así, ¡niguas Petra, no vamos a ir!”

Trabajar en los vagones del metro cuando la ley se aplica con discrecionalidad puede llegar a provocar situaciones molestas, puesto que dependiendo del elemento de seguridad que actúa es la sanción, ésta muchas veces culmina únicamente con un castigo que equivale a pasar el tiempo del recreo escolar en la dirección del colegio, pero algunas otras han provocado forcejeos entre vigilantes y vagoneros:

Una vez me dio mucho coraje porque uno dijo: — “¡Bájense!” Y sí, nos bajamos, pero nos habló pues de una manera muy grosera, nos empezó a decir groserías: — “¿Qué les pasa? ¿Están muy pendejos, o qué? ¿Qué no están viendo que estamos aquí y se ponen a tocar?” Y yo sí le dije: — “¿Sabes qué? ¡No es para que nos hables de esa manera!” — “¡Pues así hablo yo!” — “¡Ay pues qué feo y qué peladito eres!” Entonces agarré y me di la vuelta y seguí caminando, ya nos llevaban de cualquier forma y ya no lo pelé y ya cuando nos volvió a ver otra vez, ya como que se refa, como que le bajó.

Uno de los momentos más difíciles que puede tener un vagonero, ya sea músico o vendedor, es la primera vez que tiene que enfrentarse con la ley, como si fuera un delincuente. A continuación Angélica narra su experiencia:

La primera vez fue cuando nos llevaban a la treinta y tres, que es la delegación que está en Pino Suárez. Nos llevaban aquí por el metro y todo, nos metían a los separos y te cobraban una multa de un sueldo mínimo, depende el juez, o te cobraban cuatrocientos pesos, así variaba. Venía con Christian y con Fernando, y no me dio miedo pues venía con ellos, siempre vengo acompañada y me siento un poco más reconfortada. Siempre vengo con un hombre.

Sin embargo, la situación más incómoda se presentó cuatro o cinco años después de que Angélica inició como música, cuando la subieron a una patrulla y la remitieron, por primera vez, a una delegación ubicada en el exterior de las instalaciones del Sistema de Transporte Colectivo metro:

La primera vez que me subí a una patrulla, porque en mi vida me habían subido a una patrulla ni a una panel, fue aquí en el metro y me sentía incómoda, porque yo no soy un criminal, ni soy rata, ni nada, para que me suban a una patrulla, para que el policía corte cartucho. Es que dices, esas son cosas que deben de utilizar con otro tipo de personas... y te van cuidando, así como flanqueando, así como si fueras a echarle a correr o algo así. Esa vez, yo dije: — “No, en mi vida voy a volver a venir al metro”. Pero dije: — “¿Por qué? ¿Por qué voy a dejar que este tipo de situaciones me bajen el ánimo o algo así?” Obviamente llegué a mi casa y no le dije a mi mamá que me sentí mal. Sí le dije: — “Me subieron a una patrulla”. Hasta ahí.

Como puede verse, el trato que han recibido los vendedores y músicos del metro es el que se le da a un infractor peligroso, ya que los transportan en la famosa y temida “panel”, junto a cualquier tipo de delincuente:

No, cuando te suben a la panel es peor, porque está toda cerrada y ni siquiera te puedes asomar tantito a que te dé el airecito y te suben con más personas. Vas todo comprimido... ¡y el calor!

El espacio en los vagones del metro, como bien se sabe, se comparte con vendedores vagoneros; Angélica distingue a los más antiguos de los nuevos. Los primeros conocen y aplican mejor las normas no escritas sobre la convivencia en el espacio, los segundos, no hacen caso de este pacto:

Los que ya son viejos, ya me conocen (no estoy vieja, ya tengo mis años en el metro) luego los nuevos se te atraviesan y les vale gorro y te quieren echar bronca.



Otro aspecto por el que Angélica, sus compañeros y todo usuario del STC metro están en riesgo, es debido a los frecuentes accidentes que ocurren por fallas en el sistema o, en ocasiones, por errores humanos de los que poco se sabe en el exterior. Policías, conductores, personal operativo, jefes de estación, vendedores y músicos comparten historias oscuras que nunca trascienden el umbral del metro: robos, accidentes, violaciones, suicidios. Esta es una de las historias que Angélica conoce porque sus compañeros músicos y vigilantes se la contaron:

...esas cosas de que no alcanzaste a entrar, se cerró la puerta, la niña dejó el pie adentro en Deportivo [18 de Marzo] hasta atrás, dejó el pie y el conductor no abrió la puerta, entonces se arrancó y la niña iba pegando con todo. Varios lo vieron. ¡Imagínate en Deportivo! ¡Todos los músicos ahí! Entonces dice un chavo que se oían gritos de la gente, pero se oía un grito en especial que hasta daba miedo. Era una niñita como de diez años. La gente gritaba, todos queriendo hacer algo. Llega al final, se estrella la niña, y todavía la va arrastrando un cacho y ya de repente se zafa. Dice un amigo vigilante que hasta la fecha el conductor está en la cárcel. El conductor tiene mucho que ver pues es el que se tiene que asomar, si hay mucha gente y baja mucha gente, pero yo creo que cuando cierra la puerta si te alcanzas a dar cuenta y luego le indican si están bien cerradas las puertas. Supongo que sí se pudo haber dado cuenta, pero también la gente comete mucho el error de que piensan que es el último y a fuerza se quieren subir y meter. Esto de la niña nunca salió en ningún noticiero, ni nada.

Desafortunadamente, historias como estas abundan en la ciudad subterránea:

Tengo un amigo que también trabaja de conductor y trabaja en la noche, y cuando está cerrado el metro, porque pulen el piso y arreglan, que él estaba en las oficinas, y dicen que hay... que había una conductora que, a la mensa, se le ocurrió... tenía el tren y se le ocurrió asomarse antes de llegar, entonces sin querer se le atora el pie en el espacitito que queda entre el tren y el andén, y no lo puede zafar, entonces el tren sigue avanzando y se enrolla, se va enrollando, dicen que la cintura se le hizo como de este tamaño, se fue enrollando..., pegando.

### *Sobre su actividad*

Angélica empezó a interpretar música gracias a las enseñanzas de Christian, quien lleva aproximadamente entre 15 y 18 años tocando

en el metro. Comenzó tocando unas maracas y después las zampoñas; así fue como se inició como músico vagonero:

Empecé, me daban unas maraquitas y tocaba con las maraquitas. Que tocaban el *Pájaro Chohui*, entonces me enseñaban el ritmo de chohui que era como chacarera, algo así, y tocaba chohui con mis maraquitas. Entonces Christian me dijo: — “Te voy a traer unas zampoñas y vas a aprender”. Un día, me dijo: — “Te voy a enseñar *El cóndor pasa*”. Y me estuvo enseñando como una hora *El Cóndor Pasa*, y toca... y que ahora así... y que no se qué. Bueno, ¡pues vámonos! Y que me subo a tocar. Me equivoqué y sentía que me tragaba la tierra y mi mayor pecado es la vanidad, entonces no me permito equivocarme y hacer el ridículo.

En algún momento a Angélica le entusiasmó la idea de tomar clases de guitarra, pero el maestro era muy inconstante por lo que el curso no se concretó. Lo que sabe lo ha aprendido de “oídas” y gracias a sus amigos músicos. En su repertorio hay aproximadamente 30 canciones de folclor latinoamericano, todas ellas *covers*; tanto Salvador como ella han pensado la posibilidad de escribir su propia música.

Ambos trabajan de lunes a sábado con un promedio de cuatro a cinco horas al día y los ingresos que obtienen les permiten cubrir sus necesidades básicas y ahorrar. Las ganancias que obtienen dependen del humor y de la buena voluntad de los pasajeros, toda moneda es recibida, aunque a veces la cooperación parece más una burla que el afán de cooperar:

Cuando es quincena, la gente anda así como bien feliz y bien bondadosa, y no importa que te den diez, veinte pesos..., y toma y los dan. Lo menos que me han dado son diez centavos, los aceptas, pero como que sientes feo, pero yo jamás, jamás le pongo mala cara a la gente que me da diez o veinte centavos, porque tengo compañeros que de plano si les dan, les avientan las monedas cuando se van a cerrar las puertas, ya muy groseros. A lo mejor a mi no me parece que me den diez centavos porque me siento... ¡Si para entrar al baño te cobran dos pesos! Pues gracias y me río y qué lindos, ya me bajo y pongo mi cara de insatisfacción, pero mientras esté arriba, no lo demuestro.

Los pasajeros llegan a cooperar con cantidades que fluctúan entre los 10 centavos y, en ocasiones —las menos— hasta \$50.00. De peso en peso, Angélica y Salvador llegan a reunir \$500.00 diarios, mismos que se reparten, si la suerte —y el bolsillo de los demás— les sonrío.

Ser músico en el metro le permite a Angélica contar con tiempo libre, según sus intereses y necesidades:

Tengo todo el tiempo que yo quiera. Si yo quiero tengo toda la tarde libre, o si tengo que estar a las diez de la mañana en la escuela de mi hermana puedo faltar, llegar más tarde y reponer a lo mejor el tiempo, si me voy una hora más tarde, más que nada es el tiempo.

Otra ventaja que le encuentra Angélica a esta actividad es el no contar con jefes molestos que no valoren su trabajo:

Eres tu propio jefe. “Chava” y yo somos compañeros, pero aquí no hay de que eres el jefe o yo mando. Somos compañeros y nos vamos a partes iguales.

Y a pesar de los momentos difíciles, la recompensa viene cuando el público usuario reconoce el trabajo de los músicos y hasta les aplaude:

Cuando te aplauden se siente bien bonito, te aplauden y te dicen: —“Yo soy músico y toco alientos en la orquesta filarmónica”... de no sé cual. Te sientes bien porque es alguien que sabe.

Su actividad en el metro y su capacidad de ahorro le han permitido tener un pequeño patrimonio: un automóvil *Shadow* '92, una computadora y una sala en su casa, el mayor provecho lo podrá sacar cuando pueda financiarse su educación.

### *Expectativas de vida*

A Angélica no le gustaría pasar muchos años más trabajando en el metro, a lo mucho otros cinco. Ha visto que muchos de sus compañeros han dejado los mejores años de su vida en los vagones y no le gustaría seguir sus pasos. Su idea es poner un negocio y vivir de este por el resto de sus días. Por lo pronto, solamente dejaría el metro en caso de encontrar una oferta de trabajo llamativa y más segura.

Espera poder formalizar su relación amorosa, pues lleva 15 años con su novio Alejandro, aunque éste le ha dado largas cuando hablan de matrimonio. Y si algún día tiene hijos —que le gustaría que fueran varios— buscaría la forma de apoyarlos para que tuvieran una

formación profesional, para que solamente se dedicaran a estudiar, como a ella le hubiera gustado:

Yo siempre pensé estudiar comunicación, pero ahora la carrera está muy saturada, porque lo que me gusta es la locución. También cobran mucho en las universidades, para terminar siendo secretaria. Conozco a alguien que terminó la carrera de comunicación y está de recepcionista, yo no quiero algo así. Si no tengo mucha lana para pagarme una buena carrera, pagar una para la que me alcance, por ejemplo, turismo, hay una escuela en la que pagan mil quinientos pesos mensuales, y no se me hace mucho dinero, yo veo que si hay campo.

## **Efraín**

Efraín, como el resto de sus compañeros, inició muy joven su trabajo como músico vagonero. Además de conocer un oficio, pues desde muy joven trabajó en imprentas, su gran pasión es la música a la que en algún momento pensó dedicar su vida, sin imaginar las dificultades que encontraría a su paso; muchas horas ha dedicado a pensar en proyectos con los que se reconozca el trabajo de los músicos callejeros. Tímido, callado, sencillo y lleno de sueños, acepta compartir, a grandes rasgos, la historia de su vida.

### *Datos biográficos básicos y ciclo de vida*

Efraín Caballero Sánchez nació en el mes de septiembre de 1976 en el Distrito Federal. Su padre, de origen campesino, nació en Pocitos, La Fragua —poblado dedicado a la producción de haba, maíz y papa— en la sierra de Puebla, en las faldas del pico de Orizaba; su madre nació en ciudad Mendoza, Veracruz y, por lo tanto, estaba acostumbrada a una vida de tipo más urbano.

Sus padres se conocieron porque su abuelo materno, don Pedro, trabajó durante muchos años como obrero levantando vías para Ferrocarriles Nacionales, y acostumbraba “cargar” con toda su familia a los lugares donde trabajaba. Un buen día le ofrecieron trabajo en La Fragua y viajó con toda la familia.

Después de siete años de vivir en La Fragua, don Pedro decidió buscar suerte, como tantos migrantes más, en la ciudad de México. Los flujos migratorios también traían en su corriente al padre de Efraín que, sin conocer a nadie más en el Distrito Federal, no tuvo otra alternativa que pedir posada a don Pedro, quien tiempo después se convertiría en su suegro.

Los padres de Efraín procrearon tres hijas y un hijo; Efraín es el tercero entre sus hermanas. Dos de ellas se dedican al magisterio y la más joven trabaja como empleada en una oficina. Actualmente sus padres están separados, el padre es conductor de transporte de carga y la madre, quien estudió contabilidad y llegó a ejercer esta profesión, ahora se dedica al hogar.

Desde hace unos 10 años, debido a la separación de sus padres y algunos conflictos entre los tíos paternos, la familia se ha alejado de La Fragua, lugar de los antepasados paternos que Efraín recuerda con afecto. Hoy día, sus hermanas se han independizado, quedando Efraín y su madre solos en ciudad Netzahualcóyotl.

### *Ciclo de vida*

Cuando Efraín y sus hermanas eran pequeños, su padre decidió regresar a sus orígenes, al lado de los suyos, y volvieron a la sierra, lugar donde pasaron los primeros años de sus vidas. Efraín contaba con tan solo año y medio de edad. En La Fragua, la familia Caballero Sánchez vivió durante 10 años:

Todo comenzó así, es algo muy chistoso: se conocieron aquí mis papás, aquí nacimos todos. Luego mi papá nos llevó otra vez a la sierra, ahí crecí, toda su familia está allá. Mi mamá se salió de trabajar y nos fuimos toda la pelotera para allá.

Como se ha comentado en los datos biográficos básicos de Efraín, a pesar de haber nacido en el Distrito Federal, su niñez transcurrió en un ambiente más natural, al pie del pico de Orizaba. Fue en este pueblo donde Efraín concluyó su educación básica e hizo sus primeros amigos, todo cambió cuando regresaron a la ciudad de México:

Tengo muchos recuerdos de La Fragua. Algo que presumo es que vine a conocer la televisión aquí a los once años, allá tuvimos oportunidad de jugar. Mi juego favorito erairme jugando canicas con piedras desde la escuela a la casa, te aventabas caminando como veinte minutos. Las canicas eran las piedras, aquél que tuviera canica ¡Uta, ya estaba rayado! Era una zona rural muy pobre. El que tuvo la primera bicicleta, era del pueblo.

Durante sus estudios de primaria, Efraín fue un alumno destacado que obtuvo el segundo lugar en aprovechamiento de todo el estado de Puebla durante cuarto, quinto y sexto año de primaria. A pesar de la pobreza del lugar, disfrutó su infancia en el campo y la convivencia con los demás niños. Fueron años determinantes que impactaron en su formación y desarrollo.

Al considerar que las oportunidades para sus hijos serían nulas en el pueblo, la mamá de Efraín decidió regresar a la capital para que pudieran estudiar el bachillerato, decisión que provocó una confrontación con su esposo. La hermana mayor de Efraín había terminado la secundaria, y al no haber una sola escuela preparatoria a cientos de kilómetros a la redonda, solamente quedaba la opción de mudarse a una ciudad. El papá de Efraín pensaba que el futuro de sus hijas debía ser como el de tantas otras mujeres en el campo a las que se les casaba a temprana edad con quien más convenía a la familia:

Mi papá, muy arraigado allá a su tierra, decía: — “Aquí Fulana, Zutana y Perengana, a los quince años ya están casadas y ya tienen hijos”. Mi mamá, que había crecido en la ciudad de México, tenía otra manera de ver: — “Que mis hijos estudien y ya si no se les da el estudio, allá ellos”.

El padre de Efraín no apoyó la idea de volver a la ciudad de México, por lo que su mamá viajó sola con sus cuatro hijos y buscó colocarlos en la escuela, mientras vendía quesadillas en un local:

Yo llegaba de la escuela y no fui muy sociable con los chavos de la cuadra ¿no? De por sí, vivo en una colonia semiburguesa, Valle de Aragón, segunda sección, es la zona *light* de Neza. Era muy apático para convivir, me tenía todo el tiempo mi mamá ahí en la accesoria que rentó; hacía mi tarea.

Efraín pudo concluir su bachillerato en el Colegio de Ciencias y Humanidades de la UNAM, al tiempo que aprendía música en la Casa de

la Música Mexicana; posteriormente, cursó hasta el cuarto semestre de la licenciatura en composición y arreglo en la Escuela Superior de Música, con especialidad en contrabajo. Tuvo que abandonar sus estudios por motivos económicos que se conjuntaron con momentos de confusión en su vida. Su madre deseaba que fuera abogado y cuando supo que había decidido estudiar música se suscitó un enfrentamiento entre ambos, pues ésta ponía siempre de ejemplo a la hermana que había estudiado psicología, la que consideraba una carrera “más seria”.

### *Historia laboral*

Con pocos amigos y permaneciendo todas las tardes, a partir de la salida de la escuela, junto a su madre, ésta decide que lo mejor para su hijo era buscarle una ocupación, además de sus obligaciones en la escuela, por lo que le propone al señor Mariscal, dueño de una imprenta a la vuelta de su domicilio, que Efraín trabajara con él.

De esta manera, el pequeño Efraín se insertó en la vida laboral desde la edad de 11 años. Poco a poco, le comenzó a gustar e interesar el oficio de impresor que estaba aprendiendo y puso esmero en mejorar su técnica. Desgraciadamente, a los pocos meses de trabajar en la imprenta, el señor Mariscal falleció y el negocio fue heredado por sus hijos quienes, más que enseñarle, lo ponían a hacer la limpieza, hecho que lo decepcionó. Por esta razón decidió salir de sus rumbos a buscar nuevas oportunidades, lejos de su colonia, y así fue como llegó a trabajar a una nueva imprenta muy cerca del centro histórico, por la colonia Obrera. Esta imprenta era de un conocido del difunto señor Mariscal:

Si quieres, nada más me daban para pasajes, pero la sensación de que recibes ya tu propio dinero me motivó. Y así empecé a andar por mucho tiempo, salía de la secundaria a las dos de la tarde y ¡pélale! Para que estés a las tres allá. Era un trabajo vespertino, de tres de la tarde a siete de la noche y así me la fui llevando.

Efraín trabajó en imprentas paralelamente a sus estudios de secundaria y preparatoria. Durante cinco años laboró para un matrimonio que siempre lo apoyó y le pagaba bien por su trabajo, sin embargo, al

fallecer el dueño, su hijo —quien no había heredado la presteza del padre para el oficio de impresor, por lo que celaba a Efraín— no perdió la oportunidad para despedirlo de un día para otro:

Trabajé cinco años, me fleté, era yo impresor, era chalán, era mecánico, era contador. ¿Y qué me dieron?

Por ese motivo, Efraín decidió cambiar de actividad por una más sencilla y que le brindara otro tipo de oportunidades, como el contar con más tiempo libre para vivir su propia vida:

¡Adiós patrones! La imprenta, la adoro. Me encanta el oficio. Ahora hasta tengo mi imprenta.

Respecto a sus trabajos anteriores, las ventajas que encontró Efraín de laborar en el metro, es que está haciendo una actividad que le gusta, misma a la que le dedicó muchas horas de estudio y de la que puede obtener un provecho económico:

Nadie me manda. Bueno ¡salvo que me manden a la delegación! No todo es miel sobre hojuelas.

Ese tiempo libre que necesitaba Efraín y que le ha otorgado su trabajo en el metro, lo ha dedicado a los demás. Desde 1994 forma parte del Comité de Cultura Popular, organizado para dar respuesta al cuestionamiento que hizo el Ejército Zapatista de Liberación Nacional (EZLN) respecto a la difusión de la cultura como identidad nacional. Este comité, en su origen, estaba integrado por músicos, pintores, teatreros y bailarines. Por desgracia, el desinterés cobró víctimas entre sus participantes, permaneciendo solamente una guitarrista, un pintor, dos bailarines y Efraín que se iniciaba como músico.

En 1997 el comité trabajó en las campañas del Partido Revolucionario Institucional (PRD) en ciudad Netzahualcóyotl. El candidato del PRD obtuvo la presidencia municipal y uno de sus proyectos fue habilitar los espacios culturales de dicho municipio. Un primer paso fue la expropiación de bodegas abandonadas de la Conasupo para convertirlas en espacios populares, uno de éstos fue otorgado al Comité de



Cultura Popular que se encargaría de su habilitación, sin apoyo del ayuntamiento.

Como era necesario dar a conocer el Comité de Cultura Popular, Efraín tuvo la ocurrencia de recurrir a su antiguo oficio de impresor. Con los ahorros del comité compraron un equipo de impresión con el que elaboraron folletos, carteles y revistas. Esto les ha permitido posicionarse dentro de ciudad Neza con un proyecto más organizado, más firme. Posteriormente, la bodega que cedió el municipio se convirtió en el Centro Cultural José Martí de Neza, lugar en el que actualmente se realizan talleres para niños, aunque la escasez de recursos los limita en la difusión y organización. Efraín imparte un taller de música y uno de cartonería, además el centro cuenta con talleres de pintura, danza y teatro. Desgraciadamente, muchos de los niños que acuden lo hacen obligados por sus madres y no porque les interese aprender y participar en alguna actividad artística:

Quando lanzamos la convocatoria de talleres, tenemos montón de chamacos ahí, pero poco a poco te das cuenta que son chamacos que sus mamás no aguantan en su casa y nos los enjaretan. Las mamás lo que menos quieren es tener a sus chamacos en las tardes. Los mismos chavitos son inquietos y si van a fuerzas no les llama la atención. Fueron desertando. Luego dos..., tres meses, tenemos a un solo chamaco o dos. Ahorita hay poca gente, en donde más hay es en el taller de teatro y danza regional. Se pide cooperación económica a la gente, como está dentro de una colonia de clase media baja, la colonia Estado de México, pegada al bordo de Xochiaca, tampoco se les puede pedir más, y cuando tenemos necesidad nos han echado la mano con pintura y remozamiento. Se ha comprometido la gente.

### *Cotidianidad laboral*

Desde hace varios años Efraín se dedica, de tiempo completo, a la música. Le gusta empezar temprano su jornada en los vagones; trabaja tanto como necesidad de dinero tiene en ese momento. A veces inicia desde las seis y media de la mañana y si la línea 3 muestra retrasos en el servicio opta por buscar otra línea. Una vez que sus ganancias son lo que esperaba, se traslada a la estación Deportivo 18 de Marzo para platicar con los otros músicos y después retirarse para dedicarse a otras actividades.

### *Espacio laboral*

Sobre su trabajo en la línea 3, Efraín piensa que el ambiente es mejor que en las demás líneas. Durante un año trabajó en la línea 5, pero el ambiente entre los músicos le pareció muy agresivo, ya que siempre competían por el espacio, además de que los líderes de ambulantes cobraban cuotas. Efraín recuerda que en ocasiones llegó a tener problemas con los líderes, como fue en caso de la línea 1 donde, inclusive, el líder intentó quitarle su guitarra:

Son las mafias que se crean de acuerdo a mayorías. Por ejemplo, vendedores: — “Es que somos un chingo y si no pagas te ponemos en la madre”. Es su argumento general, aquí no tenemos necesidad de eso. Con los líderes la llevamos bien, aquí los líderes de vendedores se prestan más para platicar, para negociar, en las otras son demasiado primitivos, ahora si que bajaron del árbol y no les dieron instrucción de qué hacer después de evolucionar, se bajan del árbol y a golpear.

Su carrera como músico ambulante empezó en la calle, en los camiones y microbuses. Sin embargo, hubo muchas diferencias que inclinaban la balanza a favor del metro, éstas son:

Primera, económicamente nos va mejor en el metro; segunda, no tienes que estar preocupando que te deje en un lugar donde tardas diez, veinte minutos en que te recoja otro camión o que vienen muy llenos y ni para donde hacerse; o el sol, la contaminación es mas pesada afuera..., estar baje y sube.

Sin embargo, las detenciones son el aspecto más difícil cuando se trabaja en el metro. Efraín considera que habría forma de negociar con las autoridades si hubiese mayor unión entre los músicos. Parece que el mayor conflicto entre ellos es una competencia descarnada por el espacio, en el sentido de que aquellos que tienen más tiempo dedicándose a esta actividad reclaman un derecho de antigüedad sobre los que llegan después, ya que sufrieron y soportaron mayor represión por parte de las autoridades:

Aquí, parte de las broncas principales que tenemos nosotros como músicos es una pelea eterna entre viejos y nuevos. El viejo dice: — “Yo llegué hace quince años, hace diez años y nos llevaban directo al Toro..., treinta y seis, veinticuatro

o doce horas”. ¿No? — “¿Sabes qué carnal? Yo llegué hace siete años y la primera semana que me metí a trabajar también me llevaron al Toro. Soy más nuevo que tú. ¡Imagínate, hace quince años yo todavía estaba en la secundaria! ¡Por qué me cierras la puerta. Si se trata de ver quién ya pisó el Toro, ya me gané mi derecho ¿No?”

La primera vez que detuvieron a Efraín tenía poco tiempo en esta actividad e iba solo, nunca pensó vivirlo en carne propia. Al subirse al vagón se encontró con personal de seguridad que le pidió que se bajara, explicándole el motivo de su detención. Pensó que únicamente lo sacarían de la estación y no que lo remitirían a la delegación:

Me meto... hay muchos cantando ¿por qué yo no? Toco y en la siguiente estación: — “¡Bájese joven!” — “¿Por qué? (todo paniqueado)” — “Por esto y por esto”. Ya me dijeron que no se puede, yo dije: — “Me van a sacar, ya me voy”. — “¡No! ¡Pásale por acá joven, vamos a la delegación!” Me llevaron a la 33, ahí nos canalizaban a todos. Como caíamos bastantes, los jueces no se preocupaban en quien tiene la razón y quien no. Y como con la cartilla: bola blanca..., bola blanca..., bola negra..., te vas al Toro... El Toro es como una correccional donde llevan a los que cometen faltas cívicas: que se orinan en la calle, que andan borrachos y los de aquí. Máximo puedes estar ahí treinta y seis horas. Era cuestión de suerte y me tocó la mala suerte. Salí del Toro y no me espanté, al día siguiente ya estaba yo aquí temprano trabajando. Muchos no aguantaron y se fueron.

Efraín está consciente de que los músicos que trabajan en el metro infringen un reglamento, pero piensa que las reglas podrían adecuarse a la vida real y cree que está en las manos de los músicos el organizarse para gestionar tales cambios ante las autoridades. Sabe que el trabajo de los policías y de los vigilantes es hacer cumplir ese reglamento, en lo que no está de acuerdo es que muchas veces esas detenciones se hacen únicamente por traer una guitarra aunque no la estén tocando, aunque no los sorprendan *in fraganti*.

Efraín piensa que es una lástima que exista tal desunión entre los músicos, puesto que han dejado pasar buenas oportunidades para el provecho de todos. Una de ellas se dio en 1997 cuando el ingeniero Cuauhtémoc Cárdenas ganó la jefatura de gobierno del Distrito Federal, pues al crearse el Instituto de Cultura —hoy secretaría— se abrió un espacio de diálogo con los representantes de la cultura popular. En una ocasión pudo entrar en contacto con Adán Duarte, asesor

de dicho instituto, quien se mostró muy interesado en trabajar con los músicos del metro:

Una vez estábamos trabajando aquí en el metro, en línea 6, veníamos tocando, venía tocando Carmen y la bajó el operativo en Instituto del Petróleo. El tren en el que venía Carmen llega aquí a 18 de Marzo, baja un señor y nos ve y me pregunta: — “Venía una muchacha así y así tocando y unos policías la bajaron ahí en Instituto del Petróleo”. Yo le empecé a platicar cómo funcionaba esto y se presentó y me dijo: — “¿Por qué no se acercan? Me gustó como toca esta muchacha, he escuchado a varios, ¿por qué no empezamos a armar un proyecto, yo los conecto y que no los molesten?” Bueno, nos sentamos a trabajar, a algunos ni les interesó. Me fui con Carmen y otro muchacho y armamos un proyecto que consistía en ser nosotros trabajadores del Instituto de Cultura. Acababa de tronar la Ruta 100, se iban a expropiar camiones viejos y se les iban a quitar los asientos para hacer foros rodantes para estar en plazas, parques, afuera de lecherías. Nos iban a dar trabajo, a pagar por las presentaciones y a darnos el amparo para que el metro no los baje. Estaba avanzado, incluso hicimos una maqueta, solo necesitábamos las firmas de los chavos para ver si se iban a comprometer, con cuarenta como mínimo. Llegamos aquí, hacemos una junta, les hago el planteamiento y sale uno de los nuevos: — “¡Está chingón, carnal!, pero ¿tú por qué organizas si eres nuevo?” Esa traba para mí es un lastre. Ahí quedó.

Efraín ha tratado de hacer talleres artísticos entre los músicos, pero no ha encontrado eco entre sus compañeros. Le gustaría que las autoridades y el público en general reconocieran el trabajo de los músicos del metro. Sabe de la existencia de programas culturales en otros países, como es el caso de Portugal, donde se realiza un proyecto piloto con los artistas callejeros apoyado por la UNESCO, en el que se propone que el trabajo en las plazas sea libre para ellos. Efraín logró que a los músicos del metro les mandaran una invitación para participar en un festival en Lisboa que, además de presentaciones, incluía mesas redondas. Sin embargo, aunque hubo algunas ofertas parciales, no hubo forma de lograr financiamiento y los músicos del metro se quedaron sin poder asistir. Pero su esfuerzo les fue reconocido pues algunos pudieron viajar a España, como representantes de los artistas callejeros de México:

No nos quedamos con los brazos cruzados y empezamos a elaborar proyectos para el Programa de Apoyo para las Culturas Populares y Comunitarias y para

el Fonca, queríamos que se dieran cuenta de que gente en el metro se está empezando a organizar y está elaborando propuestas. Había de todo, yo estaba tocando son cubano con otro muchacho, otros estaban tocando música mexicana, estaba un chavo que declama cosas suyas y con muy buena calidad. Un día llega uno de los muchachos y nos dice: — “Hay una salida a España”. — “Qué bueno, pero no tenemos varo”. No nos pudimos ir. — “No, es con una compañía de danza regional, hay que armar el proyecto”. Nos aventamos aunque nunca habíamos tocado música mexicana, fue difícil. Llevábamos la bandera de que era gente del metro que estaba llevando una propuesta de folclor y representando a México para justificar nuestra estancia allá. Sentimos que nos fue bien.

### *Sobre su actividad*

La vida entera de Efraín está consagrada a la música cuyo gusto surgió desde que era un niño y su padre lo llevaba consigo a sus viajes. Recuerda como en Veracruz y en Yucatán se encontraron con grupos de música latinoamericana que transformaron su personalidad.

Efraín lleva siete años trabajando de manera ininterrumpida en los vagones del metro, aunque ya había realizado esta actividad de manera esporádica desde los 18 años, muchas veces en las noches para obtener ingresos extra. Se trata de un tipo de trabajo que le permite sacar lo suficiente para cubrir sus gastos; en ocasiones lo llega a complementar con lo que gana en fiestas y bares tocando con su grupo de son cubano, aunque las contrataciones no siempre están aseguradas, en este grupo toca el bajo.

Efraín quiere capacitarse para tocar cada vez mejor la música que interpreta. En la actualidad asiste a un taller de son jarocho en el Instituto Politécnico Nacional, también está aprendiendo percusiones, específicamente cajón peruano, curso singular pues se trata de un instrumento para el que casi no hay maestros. En el metro toca la guitarra y la zampoña; cuenta con un repertorio de alrededor de 50 melodías. La primera vez que tocó música en el metro tuvo una excelente experiencia que le hizo pensar que eso era lo suyo:

Venía con otros muchachos, entre los tres trabajábamos juntos. Una vez ellos se fueron a provincia a trabajar y, como en mala onda, no me avisaron y me dejaron. ¿Qué hago? Pues yo solito. Y te subes con nervios y todo. Me subo, ¡ya se me quedaron viendo medio acá, mejor me bajo, ahora hasta el otro! Ya me

subo y me aviento a tocar y pasa una viejita, agarra una moneda, y lo primero que hace es que me persigna y me da la moneda en la mano. Se me hizo algo muy chido. Sentí eso como una señal.

Efraín comenta que le han ocurrido cosas buenas y no tan buenas respecto a los usuarios. A veces le felicitan, le han preguntado si da clases, o lo han invitado a tocar, pero nunca falta quien les critique y ataque:

...el intransigente que nos ve, a todos nos han tocado. — “Y esta bola de güevones están aquí”. Nos han dicho: — “Consíguete un trabajo”. Yo le digo: — “No necesito buscar otro trabajo porque ya tengo, para esto estudié y lo estoy haciendo, ¿usted no está contento con su trabajo?” Por ahí les doy en la madre, se empezaron metiendo conmigo. No he tenido necesidad de insultarles. Yo aquí estoy intercambiando algo que sé, no vengo vendiéndoles nada, no vengo cobrándoles nada. Vamos a ignorarlo.

Efraín considera que el ser músico del metro implica llevar al cabo una labor cultural para la que muchos han estudiado y han dedicado tiempo para preparar y aprender un repertorio. Considera que, por su parte, le hace falta presentar a las autoridades del metro un proyecto que indique como es que quieren trabajar.

### *Expectativas de vida*

A Efraín no le molesta la idea de que sus futuros hijos se dediquen al arte callejero, siempre y cuando ellos así lo decidan. Tan solo esperaría que para ese tiempo esta actividad sea vista como un trabajo más, como un oficio respetable que permita subsistir y lograr una buena calidad de vida.

### *Carmen*

Transcurre la mañana y los pasajeros se dirigen hacia sus centros de trabajo o de estudio. De pronto se abren las puertas del vagón y detrás de un grupo de 10 personas que compiten por el único asiento disponible, entra Carmen con su guitarra. Alta y de figura espigada, empie-

za a cantar después de interpretar algunos acordes. Las miradas tanto de quienes encontraron lugar como de quienes vienen de pie se centran en su rostro tierno, detrás del cual hay un presente depresivo y difícil. Su voz transmite una sensibilidad extrema que hace de la música un medio de expresión.

### *Datos biográficos básicos y ciclo de vida*

María del Carmen Barreto Solano nació en la ciudad de México el 1° de junio de 1969. Sus padres son originarios del Estado de México. Su madre de San Cristóbal Coyotepec, municipio que hasta el año de 1960 era inminentemente rural y que, justamente ese año, con la introducción de la energía eléctrica y la autopista México-Querétaro, inició un proceso de desarrollo. Su padre es originario de uno de los municipios más hermosos del Estado de México, Tepotzotlán, población que cuenta con un patrimonio virreinal importante —el ex convento de los jesuitas que actualmente es el Museo Nacional del Virreinato—.

Se conocieron en el Distrito Federal cuando ambos buscaban un empleo mejor remunerado. Su madre trabajó como empleada doméstica y su padre como obrero en una fábrica. Un camión habría de unirlos para posteriormente engendrar a cinco hijos —dos hombres y tres mujeres—.

Entre sus hermanos, Carmen es la llamada “hermana sándwich”, es la que ocupa el lugar de “en medio”. Su padres viven en la colonia San Felipe de Jesús y son dueños de unos puestos de verdura en el mercado de Río Blanco; debido a su edad avanzada y problemas de salud han dejado los puestos en manos de uno de sus hijos. Carmen y sus hermanos tienen oficios y profesiones muy diferentes entre sí: el pequeño es el más afortunado en el aspecto laboral ya que se dedica al diseño de ropa, tiene patentada su propia marca; sus dos hermanas estudiaron la carrera de contador público, solamente la menor la ejerce, la otra se dedica a las ventas apoyando a su hermano menor. Su otro hermano se dedica al deporte, específicamente al voleibol y a atender el puesto de verduras que con tanto trabajo pudieron obtener sus padres.

Carmen es soltera y tomó la decisión de salirse de su casa cuando cumplió 30 años. Actualmente vive con la familia de un amigo suyo, lo que le ha ayudado a independizarse de sus padres, a quienes cataloga de conservadores, en lo que logra encontrar un lugar propio, pero la situación se le dificulta por no contar con un ingreso permanente y seguro para pagar una renta.

### *Ciclo de vida*

Carmen recuerda una niñez triste, llena de lágrimas. Desde la primaria evoca memorias de dolor porque sus compañeras la maltrataban; ella sufría en silencio para que en su casa no se enteraran:

Me tocó la mala suerte de que me tocaran unas compañeras que eran mayores que yo y me hacían la vida de cuadritos.

Por su mismo carácter tímido y sensible, participaba poco en los juegos infantiles y los deportes, temía cometer errores y que los demás le hicieran burla y la creyeran “tonta”. Ese temor impidió que realizara muchos sueños y su niñez siguiera un curso “normal”. Durante la secundaria recuerda haber sido muy introvertida y haber tenido muchas dificultades para relacionarse con los demás. Es un problema que ha ido superando conforme pasa el tiempo.

Carmen piensa que la educación que recibió por parte de sus padres durante su etapa de crecimiento afectó profundamente su carácter que es muy débil y que ha minado su capacidad para poder tomar decisiones importantes por ella misma. Esta educación y el entorno familiar impactaron, según Carmen, la conducta de una de sus hermanas quien, incluso, requirió de atención psiquiátrica, etapa que ha ido superando:

Yo quiero a mis papás, pero somos una de esas familias disfuncionales que aparentemente ellos quisieron darte lo que creyeron que era bueno para ti y que no era lo adecuado. Ni modo, fue su cultura, fue lo que les enseñaron, fue inconscientemente todo lo que nos afectó, lo que nos hizo daño.

Carmen estudió la carrera de secretaria bilingüe, la cual ejerció durante tres años, sin embargo, nunca se sintió satisfecha. La elección



de esta carrera fue motivada por la insistencia de su familia que durante toda su vida le decía que tenía que estudiar “algo”:

Yo no tuve el apoyo, no tuve unos papás que me metieran a danza o que me motivaran. Es lo que necesita mucho una persona, desde chico te marcan para hacer las cosas, entonces yo caí en otra depresión, y para salir de esta depresión, yo ya había observado a algunos muchachos que ya andaban aquí en el metro mientras yo estaba estudiando la carrera y siempre me gustaba verlos y yo inconscientemente, o no sé, pensaba que un día por curiosidad iba a venir aquí, porque a mí me gustaba mucho ponerme a cantar en mi casa.

El hecho de que Carmen haya dedicado tantos años de su vida a la música fue un asunto totalmente fortuito, así como su llegada al metro, nunca pensó que éste fuera su destino, pues muchas veces se visualizó trabajando toda su vida como secretaria.



Foto 34. Carmen se va a tocar.

### *Historia laboral*

Después de haber concluido su carrera secretarial, Carmen trabajó durante tres años ejerciéndola en dos despachos de ingenieros y en una casa de bolsa. Era un trabajo que, a pesar de que económicamente no

tenía dificultades, no le gustaba, ya que era algo totalmente contrario a su personalidad. Nunca le gustó la idea de vestir bien, ni cumplir con un horario estricto. La alternativa que encontró fue llegar al metro:

Lo que sacas aquí es, a lo mejor, para sacar lo del día, gastos pequeños que tú tienes. Si se puede, pero sí estarías, a lo mejor, un poco restringida en cosas que quisieras comprar, algunos lujos que no te puedes dar. Si se puede. Mucha gente vive de aquí del metro, pero es buscarle opciones. Yo tengo que buscar trabajo por otro lado. Yo estoy en danza regional; por otra parte, es algo que descubrí que me hubiera gustado desde mucho antes, porque a mi siempre me gustó bailar. Siento que soy muy dada a las artes, pero que nunca se me abrió el espacio desde chica para haberlo desarrollado.

Carmen piensa que la ventaja que tiene el trabajar en el metro es la posibilidad de dedicarle un promedio de cuatro horas diarias —si se les saca provecho— lo que permite realizar otras actividades. La desventaja es que si este trabajo se llega a prolongar por mucho tiempo puede desencadenar en el estancamiento profesional de los músicos:

Hay periodos en que me he sentido súper estancada. Pero ahora ya se me abrió un panorama, con lo que he estado últimamente pensando que quiero darle otra visión a la gente de lo que es la música. Qué mejor que cantarles una canción en zapoteco o en purépecha, esa es mi intención después.

### *Cotidianidad laboral*

Como se ha comentado, la jornada laboral de Carmen inicia temprano, por lo general a las siete de la mañana, para poder terminar al mediodía. Ha elegido este horario porque considera que la gente viene más despejada, menos estresada.

Trata de organizar su tiempo de la mejor manera que le es posible: al terminar su día de trabajo y agotada de subir y bajar vagones, lo primero que hace es tomar un pequeño descanso, una siesta de una o dos horas, posteriormente dedica una hora a la limpieza del lugar en el que habita y en seguida se pone a ensayar la jarana, repasar vocalizaciones, rectificar sus pasos de baile regional, sacar canciones nuevas y

escuchar música. La selección de canciones que interpreta la hace de acuerdo a las características de la gente que ve al subir al vagón:

Si viene gente mayor, de entrada vas a saber que les va a gustar, como la canción de *El feo*, sí pega, y también cantar canciones actuales que por donde quiera la vas a encontrar y alguna que a mi me guste en inglés para darle variedad. Es lo que yo pretendo.

En los años que lleva Carmen dedicándose a esta actividad, le ha tocado en repetidas ocasiones que su jornada cotidiana sea interrumpida por los elementos de seguridad del metro, con quienes ha tenido abundantes roces.

En su entrevista, Efraín comentó como varios de ellos la habían obligado a descender del vagón, ahora de viva voz Carmen habla de lo que más le desagrada de esta situación:

Es la impotencia con vigilancia. Por temporadas mandan grupos operativos y es gente maleducada que no les puedes discutir porque ya te están jaloneando para llevarte, son prepotentes. Antes de que se cierren las puertas se ponen todos para que te bajes, pero pues yo he tenido que sacar carácter y ¿sabes qué? ¡No me bajo! Es la ventaja de que también soy mujer que la gente te defiende. Somos pocas mujeres las que ejercemos aquí.

Carmen sabe que el hecho de ser mujer, trabajar sola y dedicarse a una actividad en la que se está rodeada de hombres, es una tarea complicada. Muchas veces los elementos de vigilancia la han visto como una presa fácil para ser consignada. Afortunadamente no ha sufrido acoso sexual por parte de los pasajeros, piensa que posiblemente sea por que su actividad infunde cierto respeto en los usuarios:

A lo mejor ven a toda la bola, a los muchachos, a los compañeros que son bastantes, como para echarte ahí una bronca. En dado momento sabes que ellos te van a respaldar ¡Imagínate, años de conocernos! Sabemos que vamos a contar con ellos en un caso así que se diera.

Otras veces ha sido acosada por sus propios compañeros. Sin embargo, prefiere trabajar de manera solitaria pues obtiene mayores ganancias, tiene mayor libertad de movimiento y menos presiones.

### *Espacio laboral*

Carmen se ha dedicado a ser músico del metro desde hace aproximadamente 15 años. Inició su trabajo en los vagones en 1994 permaneciendo hasta 1996, año en el que decidió hacer un receso ya que los tiempos eran difíciles y los operativos frecuentes; regresó hasta el año de 1998 y se encontró que las condiciones habían cambiado, entre ellas que los vigilantes eran más accesibles:

Te llevaban al Torito a cada rato y estaban muy pesados los vigilantes, entonces tuve que salir y hacer otras cosas. Antes había un operativo que se llamaba el grupo *wap* que barría con todo, con vendedores. Era un grupo especial que mandaron para barrer con todo lo que había en el metro que son vendedores, cantantes, todo vendedor ambulante. Fue antes del 94. Todavía de regreso he ido varias veces a la delegación, pero ahorita ha estado muy tranquilo, lo que ha sido este año han estado muy tranquilos con nosotros. Luego te dan sorpresas, en momentos está tranquilo y después empieza el operativo fuerte.

Después de observar por mucho tiempo a los músicos del metro, un buen día Carmen resolvió imitarlos, tomó su guitarra y subió a un vagón para interpretar diferentes canciones, a manera de terapia psicológica:

Lo chistoso es que un día me aventé y me aventé solita, o sea me subí al vagón, preparé unas dos canciones. ¡Claro! Me metí antes a estudiar un poco guitarra, al menos lo más básico y me aventé porque de tanto que los observaba algo tiene que ser así y lo mismo que a todos les pasó, con las piernas temblando, con la voz (yo creo) hasta temblorosa te subes a cantar, pero a mi me sirvió para sacar muchas cosas que yo traía. Yo soy una persona que constantemente busco escapes de mi depresión para subir otra vez, y así fue como empecé.

Ante este hecho, sus familiares respondieron con escepticismo. No podían creer que éste pudiera ser un medio de subsistencia digno o bien remunerado e, incluso, les pareció una insensatez que no perduraría por mucho tiempo. Afortunadamente para Carmen, sus familiares no utilizan de manera cotidiana el metro y en todos los años que lleva laborando en este espacio no se los ha encontrado.

Una vez que dio el salto a los vagones del metro, continuó cantando tanto en la línea 3 como en la 6 —que corre de la terminal Rosario a la de Martín Carrera— conociendo así a los que serían por muchos

años sus compañeros de trabajo, muchos de los cuáles han dejado el metro ya que han encontrado trabajos de otro tipo y nuevas formas de subsistencia, porque a la larga, según Carmen, este *modus vivendi* puede caer en el hastío, el fastidio de interpretar siempre las mismas melodías en un mismo lugar, e incluso, puede llegar a afectar la salud de los cantantes, puesto que su voz se maltrata al tener que cantar a altos volúmenes:

¿Te imaginas estar cantando con todo el ruido? Ahora algunos traen micrófono, es lo que a mi me hace falta subirme con un micrófono, pero me ha ayudado que he tomado talleres para vocalizar, a veces, en temporadas. Ahorita quiero otra vez tomar. Pero eso me ha servido, yo siento que para no enfermar y lastimar mi garganta. Pero si no tomas nada, aquí con el tiempo te friega la garganta, se te acaba la voz. De hecho, le sucedió a un compañero así, se le acabó la voz y varios que empezaron a ver que su garganta estaba mal se dedicaron a trabajar en fábricas, en lo que era su capacidad, porque te estancas mucho aquí. Muchos de nosotros, incluyéndome a mí, si quieres ser músico te estancas mucho. Depende también de lo que tú aspiras, de lo que quieras.

El metro se ha convertido en un espacio determinante para la vida de Carmen, para su supervivencia, aunque lo entiende como un mecanismo temporal:

El metro es tu salvavidas. Sí te va a sacar de apuros, pero por un rato. Pero no te va a durar toda la vida.

Carmen piensa que los vagones del metro pueden llegar a ser un gran escenario en el que se puede interpretar todo tipo de música, poesía y otras expresiones culturales. En su caso particular, se encuentra en un momento de transformación cuyo objetivo principal es la difusión de las diferentes expresiones musicales regionales. Para lograr dicho objetivo se ha preparado arduamente, toma cursos, talleres y practica su instrumento y educa su voz.

Narra muchos detalles por parte de los pasajeros que la han hecho sentir bien; algunos de ellos, más que deshacerse de una moneda, le han regalado dulces, aretes o piedras para la “buena suerte”. Lo que ha llegado a molestarla es que ha habido pasajeros que reconocen que no alcanzaron a escuchar sus interpretaciones y le dan dinero:

Es buen detalle, pero lo siento como una limosna. Siento que si la gente te da es porque le gusta; que tú estás haciendo un esfuerzo. Yo estoy cantando con todos mis medios, con lo poco que aprendí de vocalización, con lo que le dediqué a sacarla. Depende también de como te lo digan, hay gente que te lo dice golpeado y a mi no me gusta. Depende como te lo den, es como yo recibo el dinero.

Para Carmen, entre los acontecimientos más lamentables que ocurren a diario en el metro son los accidentes, la mayoría de los cuales son ocasionados por descuidos. Muchos de los músicos que trabajan a diario, por su permanencia en los andenes, han llegado a testificar hechos sumamente desagradables. Lo que más la alarma es que predomina en los usuarios una inconsciencia que provoca los accidentes, desde mamás que irresponsablemente juegan con sus hijos en el andén, hasta jóvenes que se sientan con descuido en la orilla, pasando la llamada línea amarilla, y que muchas veces marca la frontera entre la vida y la muerte:

A mi me da miedo, me pone nerviosa... a mi me han contado cada accidente que ha habido... Es lo más triste. El caso de los vigilantes. Una vez me tocó ver que un señor se desmayó, pero el señor se murió porque no le supieron dar atención. Da coraje, no los preparan para primeros auxilios. Cosas que mejor no te las digo, son muy terribles. Los accidentes son muy frecuentes, lo peor es que por descuido tuvieron esos accidentes y por gente suicida también, bastante gente se suicida en el metro. Yo conocí a una persona que venía sentada, yo estaba a su lado, y el conductor la iba vigilando, era una persona suicida. La chava estaba con los ojos llorosos y empecé a hacerle plática, es gente ya decidida que no quiere nada con la vida, ya había dejado una carta a sus hijos, así mucha gente. Una vez me contaron que un chavo sacó la cabeza y se le voló. Aquí en el metro vas a ver muchas cosas, personajes, cosas injustas.

Carmen calcula que comparte el espacio laboral con aproximadamente 30 músicos en el tramo que va de la terminal de Indios Verdes a la estación Guerrero y de Centro Médico a Universidad hay unos 25 más; posiblemente sean unos 60 músicos los que utilizan la línea 3 de manera continua, aunque hay algunos que aparecen esporádicamente. Carmen pertenece a una minoría, pues de estos 55 o 60 músicos únicamente cuatro son mujeres: ella, Angélica, Griselda que toca el violín y otra joven que canta junto a su hermano guitarrista.

Carmen eligió la línea 3 para trabajar porque argumenta que no existe la posibilidad de hacerlo en cualquiera, además reconoce que se trata de una de las líneas con mayor movimiento y que los usuarios son más “diversos”:

Aquí en el metro hay mucha mafia, todo es una mafia aquí. En todas las líneas hay líderes. Esta es la única línea, la línea 3, donde nosotros lo que ejercemos esta profesión de cantante somos los únicos que no nos hemos dejado de caer en eso de que se nos cobre “x” cantidad por venir a cantar, es ilógico, no puede ser eso y no queremos, es lo que estamos defendiendo hasta ahorita. En todas las líneas se ha caído en eso, a todos los que han ido a cantar se da su cuota ¡Imagínate, cuánta gente no se está ahí enriqueciendo de eso! Es la gente que le vende a los vendedores su mercancía: — “Si no me vendes ya sabes cómo nos arreglamos”. Porque es todo a golpes. La línea 3 y la 6 son las más tranquilas, todavía la 7 porque es muy ruidosa y no van casi, ahí no se puede trabajar. Aquí hay más movimiento, hay más gente y te puedes encontrar más diversidad de gente, en la línea 6 ves a la misma gente, los que van a fábricas, gente de por ahí, aquí la gente es menos constante. Aquí en la mañana ves casi a puro muchacho que va a empresas a trabajar, a oficinas.

Los vagones que elige a diario para interpretar su repertorio son, por lo general, los dos primeros, mismos que en las primeras horas del día están destinados a las mujeres. Muchos de sus compañeros opinan que en estos vagones es donde obtienen las mejores ganancias. La ventaja de Carmen sobre sus compañeros que llegan a colarse en estos vagones es que el hecho de ser mujer le permite pasar sin que se hagan observaciones los elementos de seguridad.

Los vagones llenos nunca serán los más convenientes para bajar porque no existe la posibilidad de movilizarse y la gente viene de mal humor por el hacinamiento. Cuando es muy temprano, Carmen trabaja de la estación Deportivo 18 de Marzo a Universidad. Conforme avanza la mañana cambia su ruta al circuito Zapata-Universidad-Zapata. Después de las 10 de la mañana avanza hacia el norte y trabaja en el circuito Deportivo 18 de Marzo-Guerrero-Deportivo 18 de Marzo.

Carmen, como sus demás compañeros, protege el uso del espacio que ha “ganado” a lo largo de tantos años y cuando ve músicos nuevos les sugiere que respeten el horario de la mañana, que es cuando hay mayor número de cantantes, y opten por un horario posterior a las dos de la tarde:

No nos conviene que esté entre y entre gente porque los usuarios estarán muy saturados.

Como se ha indicado, el lugar de reunión de estos músicos es el andén de la estación de correspondencia Deportivo 18 de Marzo, unos años atrás era el andén de la estación Potrero. La mayoría de estos músicos trabajan de una estación de correspondencia a otra, de Deportivo 18 de Marzo a Guerrero. Con los vendedores han llegado desde hace algún tiempo a un acuerdo cuando se saturan los espacios: que aborden de Deportivo 18 de Marzo y que concluyan en Potrero; los músicos entonces empiezan a tocar en la estación Potrero hasta Guerrero y abordan los últimos vagones entre estas estaciones, de regreso se ubican en los primeros vagones.

### *Sobre su actividad*

Durante los cuatro años que Carmen abandonó su trabajo en el metro (1994-1998) dedicó su tiempo a aprender a tocar guitarra eléctrica en una escuela de música cercana al metro Villa de Cortés. Esto fue provechoso porque aprendió técnicas para tocar *rock* y *blues*; su prioridad era el *rock*, pero su familia no estaba de acuerdo ya que temía que con esto no pudiera sobrevivir. A partir de la preocupación de sus familiares, Carmen decidió que si se iba a dedicar a la música al menos tendría que buscar un género que le permitiera hacerse de recursos y así fue como eligió el camino de la música versátil, esa música variada que se interpreta en las fiestas y eventos sociales:

No sé si tuvo que ver que siempre estuve rodeada de... la gente que conocía no eran... pues eran músicos regulares, como que a medias músicos y no me ayudó a mi para nada desarrollar lo que yo ya traía, lo que yo pienso que más o menos dominaba dentro de lo que era la guitarra.

Esos cuatro años fueron de crecimiento y de preparación en el aspecto musical. Si bien, el hecho de tocar en un grupo versátil o “huese-ro”, como se le conoce en el argot musical, no le dio los elementos técnicos que ella esperaba para desempeñar de una mejor manera su labor, al menos le ayudó a tener más confianza al presentarse frente a



un público y vencer su timidez. De esta manera, empezó a trabajar en bares, aunque piensa que uno de los motivos que determinó su supuestamente estancamiento musical fue el haber cantado y tocado la guitarra al mismo tiempo:

Me veían que tocaba la guitarra y querían que también cantara. El problema es que todo lo estaba haciendo a medias, pero a mi no me funcionaba así porque mi voz no es para ser cantante, primera voz, no. Es baja mi voz, entonces no se presta. La guitarra la empecé a tocar más o menos, a cantar más o menos, a hacer todo más o menos. Entonces eso hizo que yo fuera decayendo, pasé por una etapa de depresión al grado que ya no quería saber de los grupos, ya no quería meterme, no me interesaba nada y para correrme de la casa, para que no estuviera de ociosa, mi mamá me dijo: —“Pues vente al metro otra vez”.

Como músico versátil es necesario saber tocar diferentes ritmos: *rock*, *blues*, cumbia, pop, salsa, etcétera, por lo que Carmen considera que un buen músico debe poseer un alto nivel de conocimientos musicales. La ejecución de estos ritmos musicales nunca fue de su completo agrado pues, además de *rock*, tiene gran gusto por el *jazz*, la música cubana y la trova y, últimamente, por la música mexicana. Tiene una preferencia muy marcada por la música interpretada por mujeres:

Hay diferente género. Entonces, sí hay que estar estudiado para tocar también eso y estar rodeado de músicos buenos que también a ti te motiven. Pero como a mi no se me dio eso, no sé si fueron las circunstancias, ya no pude desarrollarme como hubiera querido yo.

Además de la música, su pasión es la danza a la cual ha podido acercarse y participar a través de distintas presentaciones, lo que de alguna manera también ha sido fortuito. Un día una maestra de danza —como ya lo narró Efraín— invitó a un músico del metro porque requería acompañamiento de música mexicana para hacer una gira en España e invitó a sus compañeros para montar algunas piezas. Desde ese momento Carmen se adentró en el mundo de los bailarines, le gusta la danza regional, específicamente la de los estados de Guerrero, Jalisco y Veracruz. Aunque se ha presentado pocas veces con este equipo de bailarines, poco a poco han tenido más oportunidades para darse a conocer. Este contacto con el grupo de danza también le ha influenciado para buscar nuevas formas de expresión musical. Ha

“descubierto” la música zapoteca por lo que ha transformado su repertorio y aprovechado los vagones del metro para poder difundirla. Entre sus gustos musicales recientes se encuentra la cantante Susana Harp quien canta canciones en zapoteco:

¿Por qué no darle a la gente a conocer la música tradicional que tienes ahorita y que por medio del metro, tú se la puedes expresar a la gente? Por medio del metro puedes hacer muchas cosas y hemos estado como que dormidos (no todos) pero para algunos compañeros es venir, cantar a lo mejor puro Beatle, no los critico, es su gusto, pero también me he encontrado gente que viene tocando música huasteca y se sube, ya le estás dando a la gente escuchar otro tipo de música y más si es tradicional de aquí de México, de cualquier estado. Es muy bonito.

Actualmente, entre su repertorio se encuentran una serie de *covers* de música de varios géneros que van desde la música popular —que es la que más le piden los pasajeros— como Shakira, La Oreja de Van Gogh, Julieta Venegas o del grupo irlandés Cranberries, aunque su transición está marcada por la interpretación de canciones como *La tortuga*, cantada en zapoteco, *El feo*, que tiene un fragmento en castellano y otro en zapoteco y una canción tradicional de la *Petenera* que interpreta la cantante Lila Downs:

Ahorita estoy tomando un taller de música de Veracruz, en la jarana rítmica, y dentro de todo esto hay mucho para escarbarle, es mucho para aprender.

Carmen, como Efraín, fue una de los artistas del metro que tuvieron la oportunidad de viajar a España y realizar varias presentaciones, experiencia que resultó sumamente ilustrativa. El grupo de danza se llama Teotilitlanmanca y ellos se presentaban como sus músicos, aunque a Carmen le hubiera gustado haber ensayado más las melodías, pues solamente contaron con mes y medio para hacerlo. Sin embargo, esta oportunidad, como todo viaje, le sirvió para aprender cosas nuevas, y conocer costumbres y realidades de otros pueblos:

Estuvimos como dos semanas en un albergue y convivimos con gitanos y búlgaros. Los gitanos son muy alegres, ves a unas niñas tan preciosas bailando su música con tal sensibilidad para proyectarte. No son tan cerrados y les llamaba la atención el *Baile de los machetes* que hacen aquí los muchachos, no entendían porque traían machetes, les daba mucha curiosidad, creo que es de Guerrero.

A nosotros nos llamó la atención como tocaban el flamenco. Es lo bueno de que sales de aquí, ves la forma de pensar muy diferente. A mi me impresionó que cuando nos daban de comer, y se tiraron los desperdicios, las niñas de Bulgaria a escondidas se metieron a sacar comida, uno de ellos platicando, a como se pudo dar a entender, te das cuenta de que la situación es terrible en esos países. Eran niñas muy guapas, vestidas bien, que les pagaron por ir a bailar, pero que tuvieron problemas para salir de su país. A raíz de esto he comenzado a leer para conocer más.

### *Expectativas de vida*

En el futuro Carmen espera seguir dedicándose a la música y desea aprender cada día más:

Yo ahora tengo las ilusiones de seguir y de aprender más, solo espero que mi destino, o lo que sea, me dé permiso hasta donde llegue y ahorita enfocarme a investigar.

Los planes de Carmen a corto plazo son el posicionarse de una mejor manera en la danza, por lo que espera conservar la fuerza corporal que se requiere para cumplir dicho propósito. Quiere ir a Francia para hacer presentaciones, por lo que ha estado ensayando tenazmente, porque quiere hacer un buen papel. En el aspecto de la música espera poder aprender más canciones mexicanas tradicionales mediante cursos, talleres y mucha práctica, educando de mejor manera su voz:

Solo espero no dejar de ser constante, que no me paren mis sueños, que esté ahí, y que algún día con eso pudiera yo hacer algo por alguien. Que lo que aprenda, a mi me sirva de motivación, pero que también motive a otros.

Su proyecto de vida contempla seguir trabajando en el metro algún tiempo más y lograr inculcar en los pasajeros el gusto por la música mexicana. Le gustaría que su labor no se quedara únicamente en ir a cantar a cambio de unas monedas, sino en dejar una enseñanza musical basada en un proyecto bien establecido y lograr que esta actividad se valore más. Espera que en el futuro, si llegan nuevos músicos al metro, estos estén mejor preparados y traigan consigo algo nuevo que proponer. En el terreno personal tiene la ilusión de encontrar una

pareja con la que pueda vivir, lograr tener un hijo y darle a éste la libertad que ella no tuvo:

Estar consciente de que en un futuro él no va a estar ni conmigo, que él es libre de hacer, pero claro, le voy a inculcar ciertas cosas. Si yo viera que él, a lo mejor, tuviera bases para dar algo nuevo en el metro y no solamente que sea ir para ganar dinero, yo si lo dejaría, esperando que llegara a desempeñar otras cosas por fuera. Así, si.

## **Edgar**

En medio del gentío abrumador de las llamadas “horas pico” del metro aparece el rostro apacible de Edgar. En apariencia es tímido y callado, pero una vez que se entabla una conversación con él, ésta puede prolongarse de manera animada durante varias horas. Su voz es cálida y armoniosa, y su mirada afable. Sus compañeros de trabajo lo identifican como alguien que es “muy buena gente”. Heredó la profesión de cantar en el transporte público de su padre y sus tíos, quienes durante algunos años se dedicaron a esta actividad en los camiones, para poder subsistir en la gran ciudad, después de haber dejado atrás a su amada tierra. Sin embargo, el interés de Edgar por la música va más allá, pues en la actualidad se encuentra estudiando en la Escuela Superior de Música, donde cursa la licenciatura en percusiones.

### *Datos biográficos básicos y ciclo de vida*

Edgar Enrique Macías Zamora nació el 18 de junio de 1977 en Atlangatepec, municipio del estado de Tlaxcala; aunque para muchos es un poblado que se encuentra perdido en el mapa, durante la época prehispánica dio asilo, en la etapa de su niñez, al poeta más reconocido de la antigüedad mexicana: Netzqualcoyotl, quien posteriormente se convirtió en señor de Texcoco.

Este municipio, ubicado al norte del estado, también fue el lugar de origen de los padres de Edgar quienes, siguiendo la tradición de la región, se dedicaban a cultivar la tierra.

Desde que Edgar era muy pequeño, sus padres decidieron emigrar al municipio de Tecamac, Estado de México, para buscar mejores condiciones de vida, dejando a la mayor parte de su familia en Tlaxcala.

Atlangatepec es un pequeño poblado cuyas calles y espacios Edgar reconocería con los ojos cerrados, aunque en los últimos años se ha distanciado de sus recuerdos, debido a su situación familiar.

Edgar narra como, a finales de los años sesentas, su padre y sus tíos decidieron dejar sus actividades campesinas y viajar al Distrito Federal en busca de oportunidades y también de aventuras, cuando aún eran unos adolescentes:

Tú sabes que en los pueblos por la década de... finales de los sesenta, principios de los setenta, estaban en boga esa música de los corridos que hablaban de cuando llegaban aquí las personas, bueno, sigue estando. Esa corriente musical es adoptada por mis tíos que son pueblerinos totalmente. Ellos vienen aquí y comienzan a trabajar de lo que sea y, como en un principio no sabían qué hacer, deciden empezar a tocar en los camiones, entonces mi papá era el que cantaba junto con otro de mis tíos. De ahí dan un paso hacia el Estado de México, no sé como llegan, honestamente. No sé las razones especiales, lo único que sé es que todos se fueron para allá porque venían juntos.

Años después, una vez que habían comprobado que la supervivencia en la metrópoli era posible, su padre decidió regresar con toda su familia, esta vez al Estado de México, y de esta manera llegaron a una pequeña comunidad compuesta por tan solo cinco familias, una vez establecidos, su padre obtuvo empleo como obrero en diferentes fábricas del Distrito Federal.

Más tarde, cuando Edgar contaba con 10 años de edad, su padre trabajó en un oficio que había aprendido tiempo atrás: como albañil. Su madre se dedicó a la crianza de sus hijos y a actividades dentro del ámbito doméstico.

Edgar es el segundo de cuatro hermanos, dos hombres y dos mujeres. Sus padres se separaron y actualmente vive con su madre y con su hermana menor. Su hermana mayor se casó y su hermano vive en los Estados Unidos, en la ciudad de Denver, Colorado, desde hace cinco años.

### *Ciclo de vida*

Edgar considera que creció como un niño de pueblo, no de ciudad. Le tocó crecer felizmente en una comunidad pequeña en la que todos los vecinos convivían armoniosamente:

Yo crecí en un ambiente bien sano. Cuando yo tenía como seis años, jugaba con mis primos a cualquier cosa, íbamos a volar papalotes, íbamos a jugar fútbol atrás de la casa, a un lado de la iglesita, jugábamos con las varas ¿Has visto la caricatura de Tom Sawyer? ¡Así era mi infancia!

A los 11 o 12 años de edad su situación, así como su percepción de las cosas, empezó a cambiar. El primer golpe fuerte que recibió de la vida fue cuando su padre decidió dejar a la familia para buscar un mejor futuro en los Estados Unidos. Desde ese momento, aquél mundo de sueños y juegos infantiles quedó atrás:

Tal vez no comprendes las magnitudes cuando estás chavito, dices: — “¡Ay, ya se fue mi papá!” Y lloras un rato, pero después comprendes en qué edad te dejó, pero son cuestiones que hay que afrontar en la vida. A mi papá, en ese sentido, sí le admiro, siempre fue una persona trabajadora. Así crecí, con algunas cuestiones que aprendí a afrontar.

Cuando Edgar salió de la secundaria su madre decidió que emigraran a la ciudad de Monterrey, en donde permanecieron durante un año. El motivo fue que su hermana mayor estudiaba ahí la preparatoria, en la Universidad de Monte Morelos (UM); internado católico en el que ya había permanecido un año sola, por lo que su madre tomó la decisión de hacerle compañía. Sin embargo, y pese a todos los esfuerzos posibles, su hermana no terminó de estudiar; aunque su padre mandaba remesas desde Whittier, California, para el pago de sus colegiaturas. Durante tres años su padre permaneció en el extranjero y aunque visitaba a la familia cada año, se fue creando una distancia afectiva irreparable que derivó en una ruptura.

Sus años de preparatoria fueron interrumpidos por una crisis económica y tuvo que trabajar para poder sacar adelante a su familia; afortunadamente logró concluir sus estudios posteriormente. Sin el afán de seguir las travesías de su padre, Edgar viajó a Denver, Colorado, lugar donde permaneció durante un año y meses, con la idea de

ver a su hermano, trabajar y poder ahorrar para continuar con sus estudios. Padeció lo que padece cualquier migrante mexicano cuando decide cruzar la frontera, máxime si cruza a pie por el desierto:

Yo me considero un tipo con suerte porque he visto a tipos que no les ha favorecido nada. Yo fui con personas demasiado gentiles, antes de irme yo sí me informé demasiado. No hubiera querido que fuera de otra manera, pero la apertura para ese tipo de cosas no es mucha ¿Sabes lo que te digo?

Durante un año trabajó como lavaplatos en la cocina de un restaurante. Edgar considera que en nuestro país el discurso social ha sido influenciado por la televisión mexicana ya que difunde una idea errónea de las posibilidades que tienen los migrantes de insertarse inmediatamente a un empleo bien remunerado. Para él, la situación real no fue así, fue mucho más difícil de lo que había esperado, en parte por su propio desarrollo personal:

Yo nunca había salido de mi casa, yo nunca faltó a mi casa, con eso te digo todo. Yo fui a vivir allá un rato y puedo decirte que fue una experiencia que me dejó mucho y puedo decirte también que padecí muchísimas cosas porque no me gusta lidiar con gente.

Edgar cumplió la meta que se había planteado desde un principio al planear su viaje: permanecer solamente en los Estados Unidos por un tiempo definido y regresar para dedicarse a sus estudios. No se dejó seducir por las promesas del llamado “sueño americano”:

Es un país cosmopolita en donde no necesariamente mantienes la unión con los primeros que llegas. Aquí, por ejemplo, si te vas con tu hermana, tu mejor amiga, a vivir, están en algún lugar y conocen a todos los vecinos y viven juntos tres, cuatro años y siempre la gente va a ser la misma en esa comunidad donde llegaste a vivir. Allá no, por lo tanto, estás solo. Mi hermano se fue con los que eran nuestros vecinos, una familia, pero la incompatibilidad dentro de la casa, mi hermano decidió ir a vivir con chavos de su edad, aunque también llega a pasar con chavos de su edad.

Edgar estudia música desde hace ocho años. Realizó sus primeros estudios en la Escuela de Bellas Artes número nueve, en el municipio de Texcoco, Estado de México. Estaba a punto de terminar su carrera cuando le decepcionó que las decisiones de la escuela las tomara una

directora que no tenía una formación artística, lo que le impedía, según Edgar, tener una visión global de la problemática y de las necesidades de la institución:

Es lamentable porque en Texcoco sabemos existió la primera formación artística sobre música, ahí fue. Ahí existió la primera escuela con formación intelectual y hoy día no existe una escuela en el centro de Texcoco que sea (te lo voy a decir de esta manera) digna de una educación a esos niveles. A mi me parecía que la escuela estaba ahí solo para seguir preservando hasta cierto punto una tradición. Yo me di cuenta de eso muy tarde. La carrera era de cinco años, después de que yo había cursado el tercer año, yo te voy a ser honesto, ya no iba. Si tenía tres veces por semana clase, yo solo iba a una y a las clases importantes. A mi instrumento yo dejé de entrar, yo soy percusionista. Mi maestro solamente les enseñaba a los que eran de su pueblo, los demás no le preocupaban. No se preocupan por el bienestar intelectual de la escuela, sino por el de ellos mismos.

Desilusionado, decidió cambiar el rumbo y, ante la presión familiar, presentó un examen de selección para la licenciatura en derecho en una universidad del Estado de México y, simultáneamente, también se examinó para ingresar en la Escuela Superior de Música. Aunque no se quedó en la licenciatura en derecho, lo aceptaron en la licenciatura en sociología, a su vez logró ingresar a la Escuela Superior de Música; tenía que decidir entre alguna de las dos opciones. En el momento de la entrevista, Edgar llevaba algunos meses cursando su carrera en esta última escuela y espera concluir algún día sus estudios de la mejor manera. Por sus conocimientos previos no fue necesario cursar prerequisites, ingresando de manera directa a la licenciatura en percusiones.

### *Historia laboral*

La separación de sus padres llevó a Edgar a su primera experiencia laboral. Su primer trabajo fue a la edad de 16 años, teniendo que interrumpir sus estudios de preparatoria. Trabajó como albañil, pues era la única opción que tenía a la mano y la llevó a cabo con gusto. Este trabajo le sirvió para ahorrar dinero, para continuar con sus estudios y para que su hermano también hiciera lo propio. Más tarde trabajó en un restaurante y durante su estancia en Monterrey logró



desempeñarse como carpintero, oficio que aprendió y que ama y respeta. En los Estados Unidos trabajó como lavaplatos y cuando regresó a México dedicó todas sus energías a su trabajo como músico vagonero.

### *Cotidianidad laboral*

Cuando Edgar apenas concluye su jornada laboral en el metro, se retira a realizar otras actividades:

Llego, trabajo y adiós. Pero no siempre es igual, porque los días no son iguales. Nunca un día amanece como otro, un día de trabajo puede empezar con una ligera charla con un músico que llega temprano como yo.

Su jornada laboral inicia habitualmente a las seis de la mañana de lunes a viernes, y los sábados a las siete. Entre semana trabaja solamente dos horas al día. Por lo general, a las ocho de la mañana termina para poder asistir a la escuela. En caso de que tenga gastos pendientes, trabaja hasta cuatro horas entre semana. Después de tomar sus clases y comer en la escuela, Edgar regresa a su casa y aprovecha el transporte para tocar nuevamente y llegar con los bolsillos llenos:

Cuando tengo la energía y la voluntad necesaria para hacerlo, lo hago. Si no, no. Porque subirme a tocar nada más por dinero, no me funciona.

Al subirse al vagón intenta concentrarse en la música que va a interpretar, sin mirar a nadie, piensa únicamente en transmitir una emoción y hacer las cosas lo mejor que pueda:

Que no te vean como un músico pordiosero. Me subo, pienso lo que voy a hacer y mi comportamiento hacia ese espacio, ya después la reacción de las personas la veo cuando paso. Algunas veces estoy tocando y estoy viendo la reacción de las personas. Su reacción es escuchar, fingir demencia, no faltan los que se hacen los dormidos, pero los entiendo. ¡Ja, ja!

Cuando un músico se sube al vagón no sabe para quién está tocando, quién es su público, muchas veces se trata de un público que reconoce su esfuerzo y que sus comentarios ayudan a romper con la monotonía de trabajar en un vagón tras otro:

Cuando bajas del vagón y alguien te dice que está contigo, dentro de lo que estás haciendo, es muy importante. Para ti, como músico, cuando una persona te dice que no haces bien, lo agradeces. Cuando una maestra de la Ollin Yoliztli o un pianista del Conservatorio Nacional te lo dice, te sientes muy bien.

Los acontecimientos desagradables son elementos que también llegan a romper con la monotonía del trabajo diario. Por fortuna, Edgar tiene poco que contar al respecto, aunque han sido acontecimientos que no ha podido olvidar:

Han sido pocos, gracias a Dios. Yo si me considero una persona demasiado sensible hacia ese tipo de cosas. Te repito, cuando me subo a un espacio, trato de hacerlo de la manera más respetuosa posible en todos los sentidos. Una vez, ¡fíjate nada más lo que fue! y sí me incomodó mucho ese comentario. Después de eso ya me quería regresar a mi casa a las seis y media de la mañana. Además era un día en que yo me sentía agotado, tenía demasiadas presiones, pero tenía que trabajar porque necesitaba dinero. Me subí y empecé a tocar. Cuando tú haces un trabajo esperando remuneración económica, la vas a aceptar de quien sea ¿cierto? Yo me subí a ese vagón, era fin de quincena, poca gente tiene dinero. Cuando pasé por la propina, me hicieron algo que sí me dolió. Yo no volteé ni a verlas, pero pensé en miles de cosas. Me dieron pocas personas esa vez, entre ellas una anciana como de ochenta años, regularmente no acepto dinero de los ancianos, agarré ese peso que me dio y una chava que iba sentada como de veintisiete años dijo: — “¿Cómo puede ser posible que acepte?” Me iba a voltear y le iba a decir algo, la otra chava le dijo: — “Si, verdad”. Lo único que hice fue bajarme, eso sí me lastimó.

### *Espacio laboral*

Como todos los músicos y vendedores vagoneros, hace seis años Edgar llegó a trabajar al metro por necesidad. A pesar de que su padre había laborado como músico en el transporte público, Edgar siempre había pensado que una persona que se dedicara a la música debía trabajar en escenarios iluminados, frente a un público conocedor; pero el día que llegó a trabajar al transporte público, su percepción cambió:

Hay situaciones que te abren los ojos, ya no puedes rehuir. Hubo un día, que un amigo mío me dijo: — “¡Vamos a tocar a los camiones!” ¡No me gustaba honestamente! Me sentía incómodo y decidí que no quería eso para mi vida.

No digo que sea malo. Un día mi amigo me dijo: — “¡Vamos a meternos al metro!” Es un amigo que yo quiero mucho, se llama Carlos Corona, es politólogo, es un músico que le gusta la política. Entramos a esta línea, pero no me gustó, me sentía como pulga, tocando y la gente ni te veía, ni nada. Yo le dije que ya no quería tocar en el metro.

Después de esta primera experiencia, Edgar y su amigo Carlos se dedicaron a tocar en restaurantes en la Zona Rosa, San Ángel o Polanco. En estos espacios Edgar se sentía más realizado porque la gente le aplaudía. Un día la situación económica de Edgar y su familia se tornó deplorable y su propia madre le sugirió lo siguiente:

— “Honestamente, a mi no me gusta que vayas a tocar al metro, pero está bien, si a ti te está funcionando, está bien. ¿No tienes para la escuela?” Lo recuerdo bien y siempre lo voy a recordar: — “Uno no tiene que hacer más que lo que está en sus manos”. Eran como las tres de la tarde ¿Sabes qué hice? Me levanté del sillón, como sea junté para mis pasajes y llegué a la línea 5 y toqué ahí. Estaba indeciso y no sabía qué hacer, yo pensaba que alguien iba a querer tocar conmigo [...] Hubo un cuate que se llama Eligio Ojeda que lleva años trabajando ahí y él me veía parado en la mitad del pasillo en Oceanía. Él se dio una, dos, tres vueltas ¡Ya vámonos! Y a la cuarta me dijo: — “Si no te subes, te vas a ir sin dinero, ahí viene el metro, yo le corro a ese vagón y tú le corres a ese”. Fue como abracadabra. Yo no puedo decirte que esto sea feo porque de aquí me visto, de aquí calzo, de aquí como, he conocido mucha gente, me he llevado ilusiones, desilusiones, encantos y desencantos.

Cuando Edgar se subió por primera vez solo a tocar, llevaba una que-  
na en sus manos e interpretó la primera melodía que vino a su mente:

¡No hombre, estaba yo morado! El vagón estaba atascado, estaba súper lleno y lo único que me acuerdo que dije fue: — “¡Buenas tardes, gracias por su atención! ¡Alguien me ayuda? ¡Gracias!” ¡No manches, me empezaron a dar... Me bajé con la mano llena, como con sesenta varos de un vagón, no es tan común. Sí sacas dinero. Sí te dan dinero pero no tanto en cada vagón.

A partir de ese momento, Edgar inició su trabajo en los vagones del metro. Ahora trabaja en las líneas 1, 2 y 3. Las líneas que le gustan para tocar son la 3 y la 1. Su preferencia por la línea es porque muchos de los músicos que trabajan ahí le han aportado elementos de conocimiento, mismos que ha tratado de corresponder; ambiente que no ha encontrado en la línea 5, donde se inició como músico vagonero:

Existe la costumbre en este nuestro México y en nuestra América, tal vez, de llamarnos por apodos (a mi no me gusta) está bien a quien le guste. Aquí me respetan, cuando estoy yo, me dicen por mi nombre, tal vez cuando no estoy, no, pero no me importa.

En ocasiones circula en toda la línea 3. En las mañanas, entre semana, trabaja de la estación Deportivo 18 de Marzo hasta Zapata y de la estación Zapata hasta Copilco y de ahí se va a la escuela. Su trayectoria es unidireccional con las siguientes escalas: Deportivo 18 de Marzo-Guerrero-Balderas o Centro Médico-Zapata-Copilco. Como sus compañeros, Edgar también tiene comentarios acerca de su interrelación con el cuerpo de seguridad del metro, pues ha sido víctima en numerosas ocasiones de la aplicación del reglamento:

El metro es un sistema y como sistema debe de tener reglas, debe haber algo que restrinja. ¡Imagínate tú si no hubiera una ley que prohibiera trabajar en el metro! ¡Estaríamos en un desorden! La necesidad existe y existirá siempre. Muchos no vienen porque tienen miedo de que pasen cosas y eso hace un equilibrio. ¿Qué de malo tiene que existan las leyes? Pues de malo tiene que exista la prepotencia en las personas. Los que aplican la ley en nuestro país, yo no sé si alguno de ellos tenga como mínimo de estudios la prepa, no lo sé, no puedo asegurarlo, pero la verdad es una cosa: que somos personas, que deberíamos ser tratados como eso. Cuando llegamos aquí no todos pensamos en el respeto. Cuando estos cuates que andan de traje y bañaditos llegan a encontrarse a un vendedor o a un músico, no con todos pueden entablar una charla. Yo no justifico que los traten mal, cada quien tiene su propia cultura. Hacia los músicos el trato es diferente, cuando tú les hablas diferente. Yo apelo a la calidad humana, ya sabemos que está prohibido. Ellos no conocen todos los estatutos del metro. Hay de todo. Es difícil venir aquí y soportar los diez mil rostros que ves en el día, que no les gusta que te subas, y a la mil que les gusta, pues chido ¿no? Yo no pretendo que aprueben mi trabajo, pero el respeto si.

### *Sobre su actividad*

Los ingresos que obtiene Edgar le alcanzan para solventar sus gastos, apoyar a su familia y seguir con sus estudios. Lo que obtiene siempre es variable, un promedio de \$50.00 o \$60.00 por hora. Encuentra muchos beneficios al dedicarse a esta actividad pues le permite contar con el tiempo suficiente para dedicarse también al estudio y además ganar un poco de dinero. La música que ha elegido para interpretar

en los vagones del metro son algunos cantos andinos del Perú, Ecuador, Colombia y Chile. Su repertorio es muy amplio y trata de variarlo para tener algo nuevo que ofrecerle a los usuarios. Toca las zampoñas y el charango, a la vez que hace una percusión con el pie. Intenta interpretar un promedio de cuatro canciones completas, cada vez que aborda un vagón, esto varía según la línea en la que se encuentre:

Es diferente, en esta línea (la 3) toco cuatro y son una por estación y me bajo en Guerrero. En la línea 1 como son más cortas las estaciones, toco dos por vagón y ya.

Hace cuatro años Edgar participó en un grupo musical de nombre Cocai que tuvo la oportunidad de grabar un par de discos, en compañías disqueras de renombre, como la Warner Music y la Musart/Balboa Records. Durante este tiempo compuso varias melodías, aunque solamente se grabaron cuatro de ellas. Haber llegado al estilo que interpretaba en el grupo y al que interpreta en el metro, parece haber sido una casualidad:

Honestamente, nunca pensé en tocar cumbias. ¡Jamás! Y toqué cumbias, lo que son las cosas. Ahí toqué con chavos que eran *jazzistas*, personas importantes intelectualmente en el aspecto de la música y yo en aquél entonces empezaba a tocar. Yo no tocaba. ¡No sabes cómo sufría! Esos cuates ya tocaban bien super cañón. Eso me hizo superarme.

### *Expectativas de vida*

Entre los planes inmediatos de Edgar se encuentra el concluir su carrera, que al momento es lo que ocupa el primer plano en su vida. Si algún día llega a tener un hijo y éste decidiera seguir sus pasos, Edgar pensaría en apoyarlo pero, sobre todo, en orientarlo:

Primero le preguntaría por qué lo quiere hacer. Si es que necesita como ser humano sentir esa adrenalina de estar en el metro y cuidarse de todos esos mitos que encierra (que hasta cierto punto son reales, hasta cierto punto) yo le preguntaría por qué y que me resultara justificante por lo que lo va a hacer, si no, de todas maneras lo va a hacer ¿No? Es lo único que podría hacer, aunque yo procuraría que no. Yo soy una persona que conoce de música hasta donde mi cerebro puede, o hasta donde he podido hacerlo, todo lo que yo he pasado,

mis experiencias y mi conocimiento, a mi hijo se lo transmitiría. Nosotros, los músicos trovadores de este siglo, no tuvimos la formación intelectual que deberíamos de haber tenido. Nos tocó estar aquí, está bien, aceptas tu responsabilidad, vas y lo haces, y lo haces bien. Pero si tú tienes un hijo, no vas a querer que venga y que padezca algunas penas aquí. Este es el foro más grande del mundo y el más barato, pero existen otros foros en los que la gente va a pagar por escucharte. Si yo estoy en el metro es porque no existió una persona adecuada en el momento adecuado.

Edgar espera que en el caso de llegar a formar una familia, no tenga ya la necesidad de trabajar en el metro, ya que desea que los sacrificios que está haciendo para concluir su licenciatura le rindan frutos. Uno de sus ideales es poder tocar en otros espacios donde su conocimiento sea valorado.

### ***Consideraciones finales***

A lo largo de este capítulo se aborda la otra parte de la cultura que se puede encontrar en el metro: la informal. Se le ha llamado de esta forma porque no es regulada por ningún tipo de política institucional, ni obedece a la existencia de una programación. En cierta forma, se considera una reacción espontánea de individuos que poseen un conocimiento o habilidad especial, ante la difícil situación económica.

Acceder a las historias de vida de los sujetos de estudio es una oportunidad para conocer las “otras realidades” que se viven en el metro. Este es uno de los dos capítulos que se dedican a dar la palabra a quienes compiten por el uso no reglamentado de un espacio público y que luchan a diario por el reconocimiento de los usuarios y de las autoridades correspondientes. Por medio de la palabra, tan respetada por los antiguos, se construyen vidas, sentimientos, reacciones, momentos y sueños que dan una idea de un contexto, de un fenómeno, de una situación.

El servicio o producto que ellos ofrecen es el conocimiento de una parte del acervo musical latinoamericano, del cual habría mucho que estudiar y conocer. Es por esto que los músicos folcloristas no están de acuerdo en que el reglamento del STC los considere simplemente como “obstructores de la vía pública”, sino que los debería conside-

rar como elementos de transmisión del patrimonio cultural latinoamericano.

Además de las sanciones a las que han sido acreedores los músicos del metro, en muchas ocasiones también han sido víctimas del abuso de las autoridades. Uno de los entrevistados compartió el siguiente testimonio que prefiere dejar en el anonimato:

Ellos tienen unos cubículos donde pueden detenerte, le dije: — “¿Me vas a golpear o qué te pasa?” Regularmente soy una persona muy pacífica y no me gusta andar en líos. Este chavo se enfureció y me dijo: — “¡Aquí no te vas a pasar de lanza porque si te intentas pasar de lanza...!” Tenía una pistola en la mano. Entonces yo fui con el juez y le dije: — “¡Él se pasó de lanza!” Jamás lo volví a ver. Eso nadie lo sabe aquí, me da pena que me vean en ese tipo de cosas. Fue cuando iba a viajar a los Estados Unidos, así fue y así se quedó. No sé qué pasó con este cuate pero, gracias a Dios, no lo encuentro más en mi vida.

A continuación, se presenta un cuadro comparativo sobre algunos temas relacionados con los músicos entrevistados como son su origen, edad, género, escolaridad, años de dedicarse a esta actividad, instrumento, formación musical, horas semanales que le dedican a esta ocupación y cuál ha sido su experiencia laboral previa. Posteriormente se hace un análisis comparativo sobre los aspectos mencionados con el fin de tener una idea general sobre sus perfiles.

**Cuadro 14.** Folcloristas latinoamericanos

	Salvador	Angélica	Edgar	Efraín	Carmen
Origen	Ciudad Neza, Estado de México. Hijo de migrantes oaxaqueños.	Nació en la ciudad de México. Hija de migrante guerrerense.	Atlangatepec, Tlaxcala.	Nació en el Distrito Federal, aunque creció en el pueblo de su padre, en la sierra de Puebla.	Nace en el Distrito Federal, sus padres son migrantes del Estado de México.
Edad	29	32	27	28	35
Género	Masculino	Femenino	Masculino	Masculino	Femenino

*continúa...*

continuación...

Escolaridad	Preparatoria inconclusa.	Preparatoria concluida.	Inició la licenciatura en percusiones en la Escuela Superior de Música.	Licenciatura en composición, trunca.	Carrera secretarial.
Años de dedicarse a la actividad	6	10	6	10	15
Instrumento	Guitarra y zampoña.	Zampoña	Guitarra, zampoña y percusión.	Guitarra y zampoña.	Guitarra.
Formación musical	Su hermano que también se dedica a esta actividad le enseñó.	Sobre la marcha. Sus amigos le enseñaron.	Desde hace ocho años estudia música en diferentes escuelas.	Cuarto semestre de la licenciatura en composición.	Autodidacta, tomó clases. Grupo versátil.
Horas que le dedica a la semana	30	30	16-20	36	36
Trabajos anteriores	Desde los nueve años trabajó repartiendo pan, vendiendo tacos, en restaurantes como pizzero, parrillero, ayudante, tendero, cargador y cerrajero.	Desde los 15 años trabajó en un parque de diversiones, telefonista, recepcionista y en una tienda de productos dermatológicos.	Trabajó como albañil, ayudante de carpintero, en restaurantes en México y Norteamérica.	Desde los 11 años trabajó como ayudante de impresor y después como impresor.	Trabajó como secretaria.

Fuente: Elaboración propia con base en entrevistas a profundidad.



A pesar de todas las diferencias que se pueden encontrar respecto a la experiencia de vida de cada uno de los músicos folcloristas, existen algunas líneas en común que habría que resaltar:

- Respecto a su origen, dos de ellos son migrantes de primera generación y todos son hijos de migrantes de estados de la República que se han caracterizado por ser expulsores de habitantes: Oaxaca, Guerrero, Puebla, Estado de México y Tlaxcala. En dos de los casos se ha presentado la migración de un familiar cercano (padre, hermanos) a los Estados Unidos de Norteamérica y en otro, una migración propia. Esta movilidad se explica por la búsqueda de nuevas perspectivas de realización o laborales que en los lugares de origen no serían posibles.
- Sus edades fluctúan entre los 27 y 35 años y el tiempo que tienen dedicándose a esta actividad va desde los 6 años hasta los 15, lo que implica que se trata de individuos que empezaron muy jóvenes y esta actividad no les ha permitido avanzar en otros aspectos de su vida, como es el educativo: solamente una de ellos ha concluido una carrera comercial, uno abandonó su licenciatura y otro la está empezando.
- Se trata de fuerza de trabajo desperdiciada que ha tenido otros tipos de empleo “formales” que van desde la venta de productos, la participación en empresas desempeñando puestos de recepcionista, secretaria, cargador, telefonista, mesero o ayudante en general; en el trabajo en el metro han encontrado una mejor remuneración y una mayor flexibilidad de horario, trabajando entre 16 y 36 horas a la semana.
- Tres de ellos tienen estudios formales en música y los dos restantes son músicos líricos o “de oído”.

## NOTAS

<sup>1</sup> Aceves, *Historia oral*, p. 13.

<sup>2</sup> Escalante, *Voces y vidas*, p. 15.

<sup>3</sup> Se trata de un tema interpretado por el —ya referido en el capítulo anterior— dueto norteamericano Simon & Garfunkel un éxito en el año de 1966 que se conocería en México por una situación curiosa: la adaptación de la oración

del “Padre Nuestro” a su melodía. Los músicos folcloristas atribuyen este hecho a que la gente en México la conozca y la pida, a pesar de que haya sido adaptada a los instrumentos andinos sin ser una melodía de la región.

- <sup>4</sup> Se trata de una de las colonias que presentan mayores índices delictivos en ciudad Nezahualcóyotl (*La Jornada*, 26 de julio de 2003), con problemas y riesgos de inundación por la cercanía al Bordo de Xochiaca así como un basurero que afecta a más de cien familias poniendo en riesgo su salud.
- <sup>5</sup> Según dato del INEGI, en el 2004 había 570 municipios en Oaxaca.
- <sup>6</sup> Fernando forma parte de una agrupación musical de folcloristas, al lado de Gabriel, Christian, Ernesto y otros músicos que cuentan con un cuarto de grabaciones (tradicional, mexicana, cumbias e instrumental) en una compañía encabezada por él mismo, mismas que se distribuyen en los vagones del metro.
- <sup>7</sup> Se trata de un proceso de evaluación que reconoce la Secretaría de Educación Pública por medio del acuerdo 286 con la finalidad de acreditar conocimientos a nivel bachillerato adquiridos en forma autodidacta o de manera laboral.

## En la estación del metro Balderas. El rock viaja en el metro

**E**n el capítulo anterior se presentaron cinco casos de individuos que han hecho de la interpretación de la música folclórica en los vagones del metro, una forma de vida. En este capítulo se hace lo propio con cinco músicos que eligieron el *rock* como un modo de expresión y de trabajo.

Como se comentó con anterioridad, el metro de la ciudad de México se construyó en un momento en que el *rock* experimentaba un auge a nivel mundial y se consolidaba como parte importante de la expresión de las culturas juveniles. En nuestro país, esta forma de expresión cultural se adoptó de manera particular y uno de los problemas principales, durante varias décadas, fue el encontrar espacios y medios para su difusión.

El festival masivo celebrado en Avándaro, Estado de México, el 11 de septiembre de 1971, se recuerda hasta la fecha por sus características ambivalentes, ya que a la vez significó tanto el principio como el final de un gran movimiento. La actitud del gobierno mexicano durante la década de los setenta y ochenta se caracterizó por la represión hacia cualquier expresión juvenil que pecara de manifestar ideas revolucionarias o subversivas —aunque lo subversivo implicara, en ese momento, traer el cabello largo, usar ropa poco convencional y tocar o escuchar *rock*— esta represión se tradujo en la prohibición por parte de las autoridades para efectuar conciertos, salvo contadas excepciones, por lo cual éstos, en su mayoría, se efectuaban de manera clandestina en los llamados hoyos *fonqui*, espacios que contaban con las mínimas condiciones de iluminación, sonido, escenarios y seguridad requeridos para realizar eventos de este tipo.

Sin embargo, a mediados de la década de los ochenta, llegaron al metro los primeros músicos de *rock* en búsqueda de espacios de expresión, con tan solo una guitarra y ganas suficientes para cantar e interpretar música durante varias horas en un escenario móvil y, por supuesto, estos músicos quedaron a expensas de los guardias de seguridad, quienes los vieron como molestos infractores y no como artistas callejeros.

A continuación se presentan historias de vida de cinco músicos que interpretan el *rock*, en varias de sus vertientes, en los vagones del metro, con el fin de conocer como han sido sus trayectorias y cuáles la relación entre su actividad y el Sistema de Transporte Colectivo metro, ellos son: David, Hugo, Fernando, Raúl y Edwin.

### *David*

David es uno de los músicos que llevan más tiempo trabajando en los vagones del metro. La mayoría de los usuarios que viajan de manera cotidiana en las líneas 2 y 3 lo reconocen gracias a sus interpretaciones de los Beatles y otros grupos de *rock* clásico y por su gran estatura.

Citando las palabras de sus colegas y de otros vendedores, se dice que es un personaje que “abrió” los vagones del metro para la participación de los demás músicos. Su apariencia provoca diversas reacciones entre los pasajeros, pues no pasa desapercibido: es de complexión robusta, mide 1.91 metros, moreno, de cabellos hirsutos y viste generalmente de negro.

Al subir al vagón, junto con sus compañeros, induce al bullicio invitando a la gente a cantar y bailar las canciones que interpretan. El vagón donde muchos platicaban, otros leían y unos más dormían, queda totalmente trastornado por este juego interactivo, y finalmente a los pasajeros solamente les quedan dos caminos: mostrar gestos de desagrado ante la música “estridente”, cerrar los ojos o taparse los oídos, o bien participar de este espectáculo cantando, riendo y/o colaborando económicamente. Ninguno de los pasajeros sospecharía que tras esta imagen de felicidad, hay un hombre que ha soportado terribles sufrimientos desde temprana edad y ha tenido que defender esta actividad sobre todas las cosas al ser su única alternativa de supervivencia.

### *Datos biográficos básicos*

David Garnica nació en el Distrito Federal en la colonia San Felipe de Jesús el 24 de febrero de 1968. Fue el tercero de cuatro hermanos: dos mujeres y dos hombres. Cuando contaba con tan solo cuatro años, su madre murió durante el parto del menor de sus hermanos, el cual también se dedica actualmente a la música. Esta situación cambió por completo la vida de David, pues el núcleo familiar se disolvió al tener que repartirse los hijos entre diferentes parientes para su crianza: sus hermanas mayores se dedicaron a hacer trabajo doméstico en la casa de sus tíos, su hermano pequeño se crió con otra de sus tías y David quedó a cargo de su padre, quien trabajaba de sol a sol; creció laborando en la calle, primero al lado de su papá y luego en forma individual.

Actualmente David ha procreado a cuatro hijos; David, el mayor, tiene 19 años y es hijo de su primera pareja que vive en Toluca, Estado de México, nació cuando apenas nuestro entrevistado contaba con 19 años. Actualmente vive en unión libre con su segunda pareja con quien ha procreado tres hijos: Alexa, de 9 años, Paul de 6 —quien seguramente recibió este nombre como homenaje a Paul McCartney de los Beatles de quien David es un gran admirador— y Dana de 4 años.

### *Ciclo de vida*

Como se comentó en el apartado anterior, la vida de David cambió drásticamente con la muerte de su madre. Él se quedó a vivir con su padre, por lo que le tocó crecer solo, aunque cerca de sus hermanos que habitaban en la misma vecindad. Su padre se dedicaba a la venta ambulante de animales pequeños y buscaba clientes en diversos lugares de la ciudad, esta actividad le proveía de medios apenas suficientes para sobrevivir y sacar adelante a sus hijos:

Ratones, tortugas, peces... en iglesias, centros comerciales... Era vendedor ambulante como cualquiera que vende globos, así mi papá. La casa siempre estaba llena de animales. Vendíamos desde tarántulas, culebras, salamandras, *hámsters*, de todo. Ahora la gente no compra o lo compra en lugares más exclusivos, ya no en la calle. Antes sí, pero ya no.

A pesar de la pobreza y las contrariedades entre las que creció David, de pequeño se acostumbró a esa forma de vida que nunca cuestionó; conforme fue creciendo, se dio cuenta de que su vida era muy triste y llena de carencias emocionales por la falta de su madre:

A cualquier persona que se le muere la mamá se le acaba el mundo, prácticamente. La recuerdo muy vagamente. Recuerdo que de niño la pasaba muy mal, comía con tíos y eso, y no comía lo que mis primos comían: mis primos leche y yo café con agua. Tú como madre prevés más a tus hijos y al otro le das menos guisado y más tortillas... y a mi hijo le doy más carne y menos tortillas. Así, estuvo cruel. Pero de niño casi no la sentías, ya de adulto digo: — “¡Pobre chavo!”

Cuando todavía su madre estaba viva y él contaba con dos o tres años de edad, sufrió un grave accidente en donde la lengua le quedó cortada a la mitad y la frente con una protuberancia:

Me cosieron la lengua..., me platican. ¡Imagínate para comer y todo, y siendo bebé! ¡Qué bueno que no lo recuerdo! Según que me quedé atorado en una coladera y quise caminar y ¡pas!, me abrí la lengua. ¡Sí se ve la cicatriz, no? Era una abertura como de tres centímetros, para una lengüita era casi toda la lengua. Fue algo que me marcó.

Cuando ingresó a la primaria se convirtió en un niño problemático, ya que era muy rebelde y con bajo aprovechamiento escolar. En diversas ocasiones le solicitaron que fueran sus padres a hablar con los profesores, misión que quedó a cargo de sus tías, especialmente de una de ellas:

Mi tía fue a una junta y yo le leí los labios a la maestra, le dijo: — “Señora, David es muy rebelde”. Yo no sabía que era rebelde, yo era un niño. Nunca me peleé con los maestros, pero sí era muy burro, tenía muchos piojos, era un niño que iba a la escuela muy sucio.

Esta situación la atribuye a la carencia de una figura materna que se preocupara por su conducta, su aseo personal y la satisfacción de sus necesidades básicas:

Ya ves que tienes a tu mamá que te dice: — “Péinate, báñate, la ropa póntela así”. Te lava la ropa y eso. Yo como era solo. La ropa sucia yo no la lavaba, ni me acuerdo. Yo salía de la primaria con la ropa arrugada, sucia. Yo no me fijaba,

como eres un niño, no te fijas, y me iba con mi papá a vender al metro Tlatelolco, como a las siete me esperaba él, entonces yo salía de la escuela a las seis de la tarde, dejaba la mochila y me iba con mi papá. De ahí vendíamos hasta las doce de la noche en el metro Tlatelolco y luego de ahí nos íbamos a la Zona Rosa y terminábamos como a las cinco de la mañana y luego nos íbamos a desayunar por ahí, por La Villa, y luego nos íbamos a dormir a la casa como a las siete, ocho de la mañana y me paraba como a las doce y media con la misma ropa y de ahí a la escuela otra vez, sin bañarme, sin nada.

Su aspecto de niño debió ser muy descuidado y sucio, aunque para él era algo normal, pues no había quien le dijera en su casa si eso estaba mal o bien, o si podía resultar incómodo a los demás:

Me quitaba las costras de mugre abajo de las pantorrillas y pues..., los piojos, las uñas sucias. Yo me rascaba y me sacaba los piojos de las uñas, ¡y es que tenía tantos!

La situación de David y su descuido personal fueron objetos de burla constante por parte de sus compañeros en la primaria Escuela Insurgentes Morelos de La Villa, quienes no perdían la oportunidad para insultarlo y agredirlo:

Me hacían burla..., el mugroso, el cochino. No me apoyaban en la escuela los maestros, me veían piojos en la camisa y le decían a otro compañero... Me acuerdo mucho de una maestra que dijo: — “¡Picasso, ven! ¡Quítale lo que tiene en la camisa y lo tiras en el lavabo del baño!” Pero yo hervía, hervía de piojos, te digo, por la falta de madre y todo. Fue como de primero a quinto de primaria. Ya en sexto como que ya a uno le gusta una chamaquita y uno se baña.

La escuela no fue nunca su fuerte; estudió solamente hasta el primer año de secundaria, época que recuerda con cariño, aunque realmente no lo aprovechó ya que prefirió socializar, conocer nuevos amigos e irse con ellos de “pinta”. David considera que sus estudios formalmente llegaron solo hasta el sexto año de primaria:

Era muy joven e impetuoso. Ya sabes que cuando uno es así, le vale a uno gorro todo, si no tienes una fuerza detrás de ti, todo te vale. Recuerdo mi secundaria, la primera novia, su perfume de violetas y cosas así padres. Yo me acuerdo cuando iba a la secundaria, había unos cuates que estaban afuera de la secundaria tocando guitarra y se les hacía una bolota, yo decía: — “¡Qué padre, qué padre!”

### *Historia laboral*

Como se señaló anteriormente, la historia laboral de David inicia desde la muerte de su madre, ya que su padre le hacía acompañarlo a trabajar, en horas poco aptas para un menor, al no tener con quien dejarlo. Es así como David se acostumbró a laborar desde pequeño en un horario nocturno que, a la larga, afectó su aprovechamiento escolar. Además de la venta de animales, David encontró otras actividades para poder obtener ingresos, una de ellas fue la venta de cascos de refrescos que robaba a sus parientes y vecinos para poder comprarse alimentos y golosinas. Sus tías, como una forma de ayudarlo para que mejorara su precaria situación, le daban un peso cada vez que les lavaba los trastes, esto a la edad de nueve años:

Me compraba una cereza de ochenta centavos y un plátano de a veinte... o una Coca Cola con un Gansito me desayunaba.

A la edad de 10 años se dedicó a atender un carrito de *hot cakes*, propiedad de una señora, en la estación del metro Tlatelolco que estaba muy cerca de donde vendía su padre. A pesar de su corta edad, David comenta que los preparaba bien:

Es que mi papá vendía ahí en el metro Tlatelolco. Me gusta ver cocinar y veía como hacía los *hot cakes* y luego me decía ella: —“Voy al baño, te encargo tantito.” Entonces llegaban: —“¡Dame dos *hot cakes*!” Entonces como veía a la señora, yo los hacía y de repente llegaba la señora y le decía: —“Vendí diez.” Y decía: —“¡Ah, mira!” Entonces de tantas épocas así me dijo: —“Si quieres te doy un carrito para que lo trabajes.” Yo encantado porque me encantan, entonces ya iba al metro Guerrero (por ahí vivía la señora), lavaba el carro, la plancha, preparaba la cajeta, la mermelada, la masa de los *hot cakes* y me llevaba el carrito desde el metro Guerrero hasta el metro Tlatelolco caminando, era un carrito pesado, y con gas y todo ya preparado. ¡Pum! Ya llegaba como a las cuatro de la tarde. Los domingos nada más, ya me ponía a preparar todo, calentar y yo hacía como diez al momento en una plancha grande y la gente: —“¡Quiero dos! ¡Quiero uno!” Todo bien padre.

Más tarde se contrató en varias ocasiones como obrero en diferentes fábricas. Un empleo que recuerda de manera particular fue el de asis-



tente en un criadero de *hámsters*, trabajo que obtuvo gracias a los contactos que su padre hizo a partir de su ocupación:

¿Conoces los *hámsters*? Por cierto, una vez que tembló, los *hámsters* hacían así en las jaulas como un minuto antes del temblor, como que se querían escapar. Yo tenía como once años. ¡Imagínate! Yo dije: “¡Qué onda! ¿Qué les pasa?” Había como cien jaulas y era un cuarto piso de una casa en la colonia Del Valle y ya como al minuto se empieza a mover toda la casa y yo veo los postes y toda la onda, o sea que como un minuto antes los animales presintieron.

Con la experiencia que había adquirido desde pequeño con la venta de animales, era factible que buscara en repetidas ocasiones trabajos relacionados, otro de ellos fue en un acuario ubicado en Ejército Nacional, como vendedor de peces al mayoreo:

Iba gente a comprar peces por mayoreo, gente que vendía en la calle. Luego iban señoras muy pobrecitas a comprar ocho peces de tal raza: — “Déme ocho.” — “¿Por qué nada más ocho, señito?” — “Es que no me alcanza para más.” — “Péreme.” ¡Yo le daba como cincuenta y marcaba ocho! Era un acuario inmenso de un húngaro.

Posteriormente, al cumplir sus 16 años dejó este tipo de trabajos y regresó a la venta de alimentos, empleándose en un puesto callejero de jugos y licuados frente a la Comercial Mexicana que se encuentra cerca del metro Indios Verdes:

Había un chavito que me decía: — “¿Me da un jugo de plátano con agua?” Varios días, y un día le dije: — “¿Por qué lo pides con agua?” — “Es que no tengo para con leche”. Igual y que le echo nueces y granola. — “Vente cuando quieras.” Me corrieron y no me dieron ni las gracias. Me corrieron porque no me dejaban tiempo para ir a ensayar.

Después de esta desagradable experiencia laboral, David decidió dedicarse a lo suyo, a lo que siempre le gustó: la música, y de esta manera formó su grupo y se encargó de encontrar espacios donde interpretarla. Los últimos 20 años de su vida los ha consagrado a su trabajo como músico en los vagones del metro y, ocasionalmente, en algunos bares y cafés.

### *Cotidianidad laboral*

Normalmente un día de trabajo para David comienza a las siete de la mañana con el encuentro de sus compañeros en la estación Deportivo 18 de Marzo, en donde juntos deciden qué ruta seguir: “Nos vemos, le damos, cotorreamos, comemos, cotidianamente.”

Su jornada laboral concluye entre las dos o tres de la tarde, aproximadamente, hora en que regresa a su barrio para encontrarse con su familia y amigos, comer, ensayar algunas canciones de las que interpreta y descansar. Después de 20 años de dedicarse a esta misma actividad en el mismo espacio, su trabajo le llega a ser estresante, de tal modo que se fatiga, por lo que piensa en retirarse en un tiempo no muy remoto y, así, dejar de ser el emblema del músico vagonero.

### *Espacio laboral*

Cuando él y otros músicos empezaron a trabajar en el metro, hace 20 años, la situación era más favorable en cuanto al aspecto económico se refiere:

Traíamos un estuche de esos que traen los doctores y nos íbamos porque ya no lo aguantábamos, el baterista era el que lo cargaba con las monedotas de antes: — “Ya no puedo.” Nos íbamos.

Aunque siguen ganando bien, 20 años después David considera que los buenos tiempos han quedado atrás, posiblemente porque hay una mayor cantidad de músicos, aunque también de pasajeros:

Hace más calor, la gente viene abochornada, pero nos dicen: — “¡Chido, no traigo más porque sino te daba más,” Y de hecho nosotros tenemos que mejorar nuestra calidad musical porque ya hay muchos chavos que lo hacen muy bien. ¡Ni modo! Tienes que echarle más kilos.

Para David el metro es un espacio laboral muy atractivo, donde durante todos estos años ha conocido mucha gente y ha tenido experiencias personales muy agradables. Sin embargo, hay un aspecto que

le molesta, como a tantos otros músicos, y es el papel del cuerpo de vigilancia del Sistema de Transporte Colectivo metro que como se puede hacer de la vista gorda, les puede solicitar la interpretación de alguna melodía en particular; pero en el mayor número de los casos busca ejercer su autoridad.

En todos los años que lleva trabajando David en el metro, le han tocado decenas de operativos cuya función es prohibir el acceso de vendedores y demás personajes ambulantes. A los dos meses de su llegada al metro, el cuerpo de seguridad le dio su bienvenida:

Nos decían: — “Les vamos a quitar la guitarra.” Y yo decía: — “Prefiero romperla a que me la quites.” — “¡Pues rómpela!” Y sí la rompía. Eso pasó como unas tres, cuatro veces. Es que mira, de que se le quede un extraño, a un vigilante, o que la rompas, mejor la rompes. Y sí rompí varias guitarras. Ni modo, a esto nos dedicamos.

Una situación que exaspera a David es que, debido a su larga trayectoria en el metro, es reconocido por muchos vigilantes quienes tan solo por verle con su guitarra guardada en un estuche, lo detienen como si se tratara de un acto en flagrancia:

¡Imagínate! Yo pienso, te tienen que agarrar in fraganti. Si eres un ratero caminando por la calle ¿eres un presunto ratero? no eres un ratero y a nosotros sí nos agarran nomás porque traes la guitarra en la funda y al Toro, treinta y seis horas porque eres conocido, treinta y seis horas y le dices al juez: — “¡Es que yo no estaba tocando!” Y te dice el juez: — “¡Pero has tocado en el metro!” Entonces ahí está, te quedas. Hay otros jueces que te piden una lana, les das cincuenta, cien varos, la gente es corrupta. Hay temporadas en que se pone muy fuerte y hay temporadas en que está *relax*.

Muchas veces, la aplicación de la mano dura que se deja sentir mediante los operativos que se llevan al cabo en el metro, depende de los conflictos entre grupos de comerciantes y, por lo tanto, la posterior intervención de los cuerpos de seguridad:

Cuando los vendedores se pelean (por lo regular los vendedores son muy agresivos cuando los vigilantes los quieren agarrar) entonces el director manda más vigilantes a cierta zona y pagamos todos, y a todos nos agarran y al Toro. ¡Órale, treinta y seis horas!

Como la mayoría de sus compañeros, David ha tenido que pasar por la humillación de ser sacado del metro y subido a una patrulla ante la mirada atónita de los transeúntes que no saben qué delito ha cometido para ser detenido de esa forma:

Es horrible, la gente te ve como con asco, como tú verías a cualquier güey que suben a una patrulla y dices: — “¿Qué ha hecho? ¡Por delincuente...!” Pero no saben que nosotros estamos cantando. Se podría ir a derechos humanos, lo han hecho muchas personas. Pero no se puede cambiar porque es una falta administrativa, se dice que obstruyes el paso y cualquier persona que obstruye el libre paso es sancionada.

David señala que el espacio laboral no solamente es compartido con vendedores, sino también con “amantes de lo ajeno”, carteristas que aprovechan la cercanía y roce de los cuerpos para robar a sus víctimas y que, según él, muchas veces son solapados por las mismas autoridades:

Nosotros hemos visto cómo le dan lana los rateros a los vigilantes y hemos visto cómo roban. Luego nos saludan y no me gusta que me saluden, yo soy un artista, él es un méndigo ratero que le roba a la gente lo poco o mucho que trae, su quincena, va a llegar a su casa con sus hijos y: — “¡Chíngale, me robaron!” Yo soy un artista. Un nivel muy diferente.

Las líneas del metro que David más utiliza para trabajar son la 2 y 3. Las diferencias entre estas dos líneas es la clase de gente que viaja en ellas, en la 3 ha encontrado un tipo de mujer en las mañanas que suele colaborar de buena gana con ellos: estudiantes, guapas oficinistas cuyas actividades se concentran por el rumbo de Copilco y Ciudad Universitaria. David considera que las mujeres siempre les aportan una mayor cantidad de dinero que los hombres, sobre todo las mujeres que tienen más de 30 años:

Las chavitas casi no, porque no reconocen este tipo de rolas. Las grandes, son de sus tiempos, y a las personas como de cuarenta y cinco, cincuenta años, les encantan..., Elvis y toda la onda, se acuerdan de sus travesuras.

Cuando David y sus compañeros se suben a los vagones, despiertan hasta a los más dormidos y, aunque en el día hayan repetido esta ope-

ración más de 15 veces, se encuentran en condiciones de conservar la misma energía que en un principio. Son pocas las veces que recuerda que a pesar de la cantidad de pasajeros, éstos se hayan irritado. Más que los reclamos, que han sufrido otros músicos cuando en su camino se han encontrado con gente que no comprende que se encuentran realizando una labor cultural, ellos han recibido un reclamo nacionalista en repetidas ocasiones:

— “¡Canten en español!” Y uno les dice: — “La música es universal, la música se siente, no se tiene que entender”. Fíjate, muchas canciones en inglés, leo la letra y ya no me gustan. Es como un cuadro surrealista, tú lo ves y dices: — “Me encanta, me hace sentir algo.” Y si el autor te dice: — “Yo lo pinté, porque vi una tortillera haciendo tortillas”, le rompió la magia a toda la belleza que yo le puse ¿sí me entiendes? Yo crecí con la música en inglés.

De cualquier manera, como se ha comentado anteriormente, David ha compuesto entre 50 y 60 melodías cuyas letras están en español, mismas que ha decidido no interpretar en el metro:

Ya no toco mi música aquí. Tocamos esto porque me place más esto que tocar mi música, la gente no la entiende y, al no llegarle a la gente, yo la veo frustrada. Me gusta ver a la gente con el pie así, sintiendo lo que yo estoy haciendo y eso me complace más. Mi música es para otro tipo de negocios que yo tengo en mente, la música original, pero para aquí *oldies*, música clásica de Creedence, Doors y Beatles. Si te subes con algo original, la gente dice: — “¿Qué?” le hubiera gustado mejor oír [toca unos acordes de *And I love her* de los Beatles] y hasta la van cantando.

¿Será que la mala experiencia que tuvo cuando demandó la autoría de *Historia de un minuto*, le hizo reflexionar y preferir que sus melodías no se volvieran del dominio público?

La cantan porque está facilita para la voz, no te amuela la garganta y es un circulito, es fácil de tocar y me han dicho que con otras canciones les va regular, y tocan ésta y les va mejor.

Su sentir respecto a otros músicos que interpretan su composición en el transporte público, no es del todo positivo:

Me ha tocado en el metro y en peseros y se me quedan viendo así como: — “¡Escucha esta rola güey!” Sin saber que yo soy el autor y yo digo... me siento como poquito, no me gusta ser más que alguien. Me siento poquito porque me ven así como poquito. Me siento así cuando se suben a un vagón, a un pesero, a un camión y se me quedan viendo como: — “¡Fíjate güey, escucha!” porque me ven con mi guitarra y tocan mi canción. Una vez fui a cantar a Guadalajara, íbamos como diez amigos, me dice un cuate: — “Oye ¿de quién es esa canción?” Le digo: — “Mía.” Y me dice: — “¡Si fuera tuya, no estarías aquí!” Y digo: — “Pues sí, tienes razón. Mucha gente la interpreta, y acá, pero es mía, no pasa nada, no me ha redituado nada.”

A pesar del cansancio que le imprimieron los años que se ha dedicado a esta actividad, David ve beneficios en ella, pues considera que muchas veces alegra el día de los pasajeros quienes sonríen y cantan con él:

A la gente le encanta, la llenas de energía, se van contentos a su empleo. A los mismos policías: — “¡Tóquenle acá!” Y se suben a escucharnos para desestresarse. Hay vendedores que se suben y no venden, dicen: — “¡Tóquenle!” Es muy padre. Es una labor hermosa, yo considero que es una labor hermosa.

Uno de los hechos más agradables que recuerda que han ocurrido durante su jornada laboral en los vagones del metro, fue cuando una mujer, que resultó ser médico, le dio una moneda y un papel que conserva en un cuadro:

El papel decía: “Escuchar tu voz fue muy agradable, me levantaste mucho el ánimo. Gracias, más que el dinero tu labor es muy importante.” Yo dije: — “¡Qué padre!” Así hay mucha gente que le levantas el ánimo. Hay gente que se sube con canciones como... [canta]... sufrir me tocó a mí en esta vida y si tú traes una pena acá y traes una fusca, le das un balazo al cantante y luego uno a ti ¡pas y pas, güey! En cambio, con estas canciones, hay gente que dice: — “¡Chido, la vida existe, hay que seguir adelante! Se te eriza la piel cuando te dicen: — ¡Qué padre que están ustedes aquí, qué padre que existen, que bueno que vienen a tocar!” La gente en la mañana necesita algo que la motive y si nosotros, a parte de que nos dan dinero, servimos para motivar a la gente, es doble. Dios te dice: — “¡Gracias cabrones!”

### *Sobre su actividad*

Como ya se ha comentado, desde muy pequeño David encontró en la música un gusto y una distracción ante el panorama adverso de su vida; como no contaba, en un principio, con instrumentos musicales, tuvo que improvisar sus percusiones con un portafolio escolar:

Llegaba a la casa y tocaba las canciones de los Creedence con el portafolio, con las manos, y así aprendí a tocar la batería.

Actualmente sabe interpretar varios instrumentos como son la batería, el bajo eléctrico, la guitarra y la armónica, los cuáles aprendió a tocar de manera autodidacta e, inclusive, tuvo la aptitud de transmitir sus conocimientos musicales a otros, como es el caso de su primo Raúl quien también se dedica a esta actividad:

Así solito. Yo le dije a mi papá: — “¡Cómprame una guitarra!” — “¡No, no, no!” — “¡Junte todos los domingos de mi vida y cómprame una guitarra!” Y me la compró, tenía yo quince años y ya empecé yo solito. En la calle me hacían burla: — “¡Tiene su guitarra todo el día y no toca nada!” Yo iba a las fiestas, tocadas y veía como tocaban las personas y me guardaba las pisadas y llegaba a mi casa y las desarrollaba, y así poco a poco.

Los primeros discos que escuchó eran de *jazz* y de *blues*. Su hermana la mayor oía en el radio un programa que se llamaba club Creedence y también los programas dedicados a los Beatles, hecho que marcó y definió los gustos musicales de David; hasta la fecha es la música que prefiere. Su aprendizaje musical fue solamente de “oído”, ya que nunca tomó algún curso o consultó algún libro de tablaturas o partituras: “De tanto que oyes una canción se te graba”.

A los 17 años consiguió formar, junto con su primo, su primer grupo llamado Los Traviesos que duró 10 años; al separarse, cada integrante siguió su propio camino. En este momento tiene un grupo de *pop* que se llama Efecto Tequila que obtuvo, en 1992, un premio en un concurso en donde participaron otras 50 bandas más y el premio consistió en abrir la primera gira del grupo jalisciense Maná en el Auditorio Nacional. Aunque por esta actuación recibieron una paga, ésta nunca llegó a sus manos ya que los estafó un supuesto representante.

A los 19 años David llegó a trabajar al metro influenciado por los músicos que había visto cuando era niño, desde ese momento únicamente ha interrumpido esa actividad temporalmente cuando tiene la oportunidad de tocar en algún bar. Considera que esta ocupación le ha dado la oportunidad de organizar sus tiempos para realizar otras tareas, ya que no depende de nadie:

La libertad de hacer lo que quiero, cuando quiero, como quiero. Si no quiero, no voy. Si quiero, ahorita le paro. Si quiero, le sigo. Y a la gente le sigue encantando. Es muy hermosa esta actividad, lo malo es cuando te agarran.

### *Expectativas de vida*

Uno de sus grandes sueños es poder reencontrarse con su hijo David, su primogénito, a quien, ante la negativa de su madre, hace más de ocho años no ha visto, ni saber nada de él:

Él se guía mucho hacia los pasos de su mamá y siente miedo de que yo lo vea y se pueda enterar su mamá. Sí lo he visto, pero muy esporádicamente. Tiene mucho miedo de que su mamá se entere, porque su mamá... otra onda. Yo quisiera que él se diera cuenta de que él es él y me busque. Él creció con lo que su mamá le decía de mi.

Le gustaría que sus hijos eligieran aquella profesión que más le agrade; no pondría ninguna objeción si quisieran seguir sus pasos como músicos, sin embargo, preferiría que no fuera en el metro:

Aquí en el metro no. Cantando sí. Pero no en el metro porque es muy cruel, por lo que te digo, yo lo soporto. No me gustaría que mi hija pasara lo que yo paso, que te agarren y todo, bueno, nadie de mis hijos, para soportarlo sería yo.

David sueña con superarse en el aspecto musical, pero sin tener que pasar penurias en el metro; no puede verse a sí mismo cinco años más en la misma situación. Desea poder controlar su vicio, que hasta el momento no le ha causado mayores conflictos ni en el trabajo, ni en su casa, ni en su salud, pero que a la larga se los podría ocasionar: el alcohol. David es un bebedor social que suele tomar al menos cuatro días a la semana.



## Hugo

Hugo se reconoce como un gran admirador del recordado músico Rockdrigo González, creador del célebre tema *La estación del metro Balderas*; es un joven intérprete de la obra de este compositor a pesar de que contaba con tan solo cinco años cuando Rockdrigo dejó de existir, al convertirse en una víctima más de los sismos de 1985.

De la misma forma, Hugo se manifiesta como un gran defensor de su oficio y de su espacio en el metro que resguarda a “capa y espada” frente a cualquiera que intente agredirle.

Trae bajo el brazo una guía para presentar el examen de admisión para la Escuela Nacional de Antropología e Historia (ENAH) pues tiene la idea de continuar con sus estudios universitarios —en la actualidad ha iniciado una carrera técnica— no lo amedrenta la posibilidad de no ser aceptado a la “primera”, ya que repetirá el examen cuantas veces sea necesario para lograr su propósito.

Tiene 24 años, aunque aparenta ser menor, a pesar de su corta edad lleva ocho años de cantar en el metro, empezó cuando aun era adolescente. La expresión de su rostro es la de alguien que se encuentra satisfecho con lo que la vida le ha dado ¿Y quién no lo estaría en su lugar teniendo un hogar unido donde nunca ha hecho falta nada, haciendo lo que más le gusta, contando con buenos amigos, teniendo la posibilidad de estudiar y empezando a construir su propia casa?

Hugo sonríe y piensa en la posibilidad de estar algún día del lado del entrevistador efectuando preguntas sobre algún tema de interés para la antropología social.

### *Datos biográficos básicos*

Hugo Ernesto Palomares Martínez nació el 26 de julio de 1980 en el Distrito Federal. Vive en la colonia Benito Juárez en el municipio de Netzahualcóyotl, Estado de México, al lado de sus padres y sus dos hermanos, él es el primogénito. Su padre y sus abuelos nacieron en el Distrito Federal y su madre en el Estado de México, en un pueblo cercano a Toluca llamado Sultepec, villa fundada en 1523 por los españoles que se convirtió en el primer centro minero descubierto en

México. Sus abuelos paternos llegaron a Ciudad Netzahualcóyotl hace bastantes años; Hugo ignora el motivo de su migración. Sus abuelos maternos decidieron dejar de ver la hermosa panorámica del Xinantécatl —nevado de Toluca— diariamente, para vivir también en Neza; su abuelo compró un terreno cuando la colonia se empezaba a fraccionar:

Compraron un terreno en Netzahualcóyotl cuando era aún como pueblo, bueno, cuando estaba empezándose a crear esa colonia y, a partir de eso, se vinieron ellos de su pueblo y se vinieron aquí a vivir.

### *Ciclo de vida*

Cuando Hugo cursó la primaria era un niño inquieto que tenía un gran gusto por la escuela, sin embargo, sus problemas escolares empezaron en el sexto año debido a sus travesuras, su maestra rompió su carta de buena conducta que necesitaba para ingresar a la secundaria; esto no fue un impedimento para que continuara con sus estudios:

Yo era hiperactivo y me gustaba echar relajo, entonces me quitó mi carta y me la rompió. Quemé el bote de los papeles y luego se prendió una mochila. Fue una broma, pero se salió de los límites.

Sus actividades favoritas durante sus años escolares eran jugar fútbol y formar parte de la llamada “guardia” escolar:

No sé si te acuerdes que a cada salón o a cada grado le tocaba cuidar la escuela de no correr. Me gustaba porque me sentía como policía. ¡Qué ironía! Para mí era como un juego..., que veía corriendo a alguien, lo correteaba hasta que me lo llevaba a la dirección. Pero eran juegos, me divertía.

Como sus dos padres trabajaban de tiempo completo, tanto su cuidado como el de sus hermanos quedaron a cargo de su abuela materna quien vendía hilos y agujas en un tianguis cercano a su casa y los llevaba consigo; así, la infancia de Hugo transcurrió en los pasillos del tianguis. Los fines de semana sus padres se dedicaban por completo a la familia, iban a comer o al fútbol, para compensar las horas perdidas debido a su horario de trabajo.

Cuando Hugo era muy pequeño, contaba con tan solo cinco años, según recuerda, en su casa había una guitarra que había comprado su mamá y que nadie tocaba. Al crecer, rememora cómo al pasear con su tío en un microbús llegó a ver a un joven tocando guitarra, acompañado de una chica que tocaba el pandero:

Yo dije: — “Yo voy a ser como ese.” Tiene mucho tiempo. Yo le di una moneda y mi tío me dijo: — “No le des, esos son los que ganan más.” El tiempo pasó y llegué a esto. Fue el destino, porque yo ya tenía mi guitarrita. Después de verlo, me quedó una fijación en la mente.

Entrar a la secundaria técnica significó, como para la mayoría de adolescentes, un cambio en la conducta de Hugo, de una inquietud infantil e inocente, pasó a una rebeldía juvenil:

Ya quería ser como... que ya me gusta el *rock*. Me acuerdo que una vez dejé de ir a la escuela por ir a un concierto y esa vez que me pega mi mamá. Era un concierto de *rock*, no me acuerdo de quien, era en el Palacio de Netzahualcóyotl. Ese día no fui a la escuela, me fui con todos los vagos, mis compas. Me vestí bien roquero con los pantalones entubados, que eran todavía de tubo, y que me voy a la tocada. Para mí mala suerte no hubo nada, la suspendieron. Yo decidí no ir ese día a la escuela y después me aventé toda la bronca con mi mamá, mi primo iba conmigo y le fue a decir a mi mamá que no había ido. Pensé en llegar y cambiarme, pero ella ya estaba antes, ya no me pude cambiar.

Para sus profesores siempre fue una lacra, pensaban que no iba a terminar ni la secundaria. Sin embargo, cursó el bachillerato y hasta el cuarto cuatrimestre de la carrera de tecnología ambiental y ha iniciado recientemente la carrera de tecnologías de la información y comunicación en la Universidad Tecnológica de Neza.

Hugo, a diferencia de algunos de sus familiares que han tomado la decisión de emigrar hacia los Estados Unidos, ha resuelto quedarse en México pues ha encontrado una buena estrategia de supervivencia que le permitirá continuar con sus estudios:

A mí me gusta mi país, yo no me voy a ir por eso. Yo aquí quiero estar. Para mí, México es lo mejor porque aquí también tengo oportunidades, nomás que tengo que buscarlas. Siempre es más rico saber que obtuviste algo dentro de tu mismo lugar. Mi primo me dijo: — “¡Vámonos!” Pero yo ya había hecho mi examen a la preparatoria y ya me había quedado. No quise, dije: — “Yo estudio”.

### *Historia laboral*

Además de su trabajo como músico en el metro, Hugo tuvo un empleo informal y recientemente otro temporal, nunca se ha insertado en la economía formal. Su primer trabajo consistió en vender papel de estraza para las tortillerías, empleo en el que permaneció durante seis meses:

Un joven que vendía cerca de mi casa, entregaba a tortillerías, y él me dijo que ya se iba a meter a trabajar a una empresa y que si yo quería su negocio, y que yo lo siguiera repartiendo, y ya me presentó con toda la clientela. Yo andaba repartiendo en un triciclo, repartiendo de kilos en kilos. Me iba bien, sacaba quinientos pesos al día, pero solo trabajaba sábado y domingo, pero me cansaba mucho, tenía que estar pedaleando y luego cargando.

Su segundo trabajo fue el que aún conserva como músico del metro y, gracias a éste, obtuvo un tercer trabajo de manera temporal: entre los músicos del metro se “pasaron la voz” de que habría un *casting* para contratar, durante seis fines de semana, a cantantes-guitarristas para que trabajaran en tiendas de autoservicio vestidos con trajes típicos para promocionar el detergente Ace.

Me enteré por recomendación de los mismos chavos de aquí, del metro, me llevaron ahí. — “Seremos como unos treinta, un *casting*.” Y ya me quedé.

La totalidad de músicos del metro que se presentaron al *casting*, fueron aceptados. La experiencia para Hugo no fue del todo alentadora, pues tanto él como sus compañeros fueron seducidos por la idea de poder tener un ingreso quincenal y seguro. Con este trabajo la salud de Hugo se vio afectada ya que al ponerse en contacto con el detergente, le produjo un tipo de alergia que irritó su garganta, además se dio cuenta que el cantar en el metro le proporcionaba, si no mayores, al menos los mismos ingresos:

Hace que se irrite mi garganta y el aire acondicionado también es un factor importante... que estoy caliente, luego frío y eso hace que se afecte mi salud. Si yo trabajara aquí en el metro los sábados y domingos, hay días que yo llegaría a sacar esos quinientos pesos y hasta en menos tiempo, pero es un volado, aquí puede haber buen ingreso o no, eso ya depende de la gente ¿no?

### *Cotidianidad laboral*

Hugo dedica únicamente cinco horas, tres días a la semana, a tocar en el metro y obtiene de ella aproximadamente 250.00 pesos por día, lo cual es suficiente para él, puesto que no tiene que pagar renta, además de que sus padres continúan trabajando:

Sí me alcanza bien, pues mi casa es propia, mi mamá trabaja, mi papá trabaja, no me piden que les ayude. Mi mamá es empleada de un comercio, mi papá también trabaja en Teléfonos de México, con eso se sustentan. Mi hermano trabaja en el tianguis, vende casetes, el de veintiuno, el de quince va a la escuela, a la secundaria.

Su jornada de trabajo se desarrolla en la línea 3, desde que llega a la terminal de Pantitlán a través de un transbordo en la estación de correspondencia de Balderas, posteriormente:

Llego a Deportivo, a la base como le llamamos nosotros, me siento, veo cómo está la onda. Veo a la gente, me gusta observarla. Me gusta analizar sus estados de ánimo para ver qué voy a cantar, porque luego eso tiene que ver con el tiempo de quincena, influye mucho la economía en el sentir de las personas porque, como ahorita, estamos a mediados de quincena, luego mucha gente, viene como pensativa y, ya después, cuando es la quincena, todos vienen bien joviales: — “¡Toma! ¡Bravo!” Me voy, me subo a tocar, toco mis dos canciones reglamentarias, tengo medido el tiempo que hago de Deportivo 18 de Marzo a Tlatelolco y después pido dinero.

A diferencia de otros músicos que prefieren llegar temprano para poder dedicarse a otras actividades el resto del día, el horario laboral de Hugo comprende entre las doce del día a las cuatro o cinco de la tarde, ya que considera que hay menos gente y menos músicos compitiendo por el espacio:

Si, porque está más relajado el metro, porque en la mañana vienen todos llenos, es la hora pico y no se puede tocar, además de que molestas a las personas. Cuando llego a trabajar sábados y domingos vengo a las nueve o diez de la mañana, ya está más tranquilo. Lo que me gusta a mí es que el vagón esté medio despejadito para que yo pueda maniobrar, porque luego hay veces que se frena y debo de hacer equilibrio, porque me puedo caer, traigo el pandero y solo me vengo agarrando con un pie, como quien dice, ya lo agarré como un freno, pongo el pie y se para, es como un freno para mí.

Su trayectoria regularmente va de la estación Deportivo 18 de Marzo a Tlatelolco y de regreso. Al regresar al punto de partida, Hugo valora si ha sido una “buena vuelta”, de no ser así decide cambiar de ruta a la línea 6 que va de las terminales Martín Carrera al Rosario:

Es más largo y puedo agarrar más vagones y ahí me salen unos treinta, cuarenta pesos y hasta cincuenta de la vuelta.

### *Espacio laboral*

Sin embargo, Hugo prefiere trabajar en la línea 3 por considerar que ésta es más corta y porque entre las estaciones de Potrero y Deportivo 18 de Marzo puede ver la luz del día, debido a que el vagón sale al exterior. Esta es una situación que sería factible en la línea 2 que cuenta con 10 estaciones de superficie de un total de 24, no obstante, Hugo está consciente de que un factor determinante para el desarrollo de su actividad es la permisividad por parte de las organizaciones de comerciantes y sus líderes, siendo la línea 3 la que menos conflictos representa para laborar:

Ahí influyen las organizaciones que ya están aquí dentro del metro, que no puedes llegar y meterte en cualquiera. Yo ya me hice de aquí, y si voy a otro lado, voy como extraño. En esta línea no tengo problema, ya soy conocido, ya soy como de la banda, pero en la otra no, soy un pirata de otro lado.

Al subirse a los vagones, Hugo acostumbra ver las reacciones de la gente y trata de adivinar si va a recibir de ellos alguna remuneración. Ha llegado a la conclusión de que si los pasajeros se encuentran enfrascados en una conversación, lo más seguro es que no obtenga de ellos ninguna cooperación, aunque no pierde la esperanza de que le pongan atención a las canciones que interpreta:

Voy viendo a las personas, si vienen muy platiconas no me están haciendo caso y para eso utilizo mi pandero, porque tengo un pandero que me pongo en el pie y eso hace que volteen todos, lo que más importa aquí es llamar la atención, aparte de tocar bien, porque si llamas la atención y no tocas bien: — “¡Ah, ese que se calle!” Sino llamar la atención, yo el pandero lo utilizo para hacer ruido y la gente luego luego voltea a buscar quién va tocando el pandero, y cuan-

do voltean y lo ven en mi pie se sorprenden. He visto que mucha gente nada más me ve el pandero y saca o comenta: — “¡Qué chido!” o — “¡Qué raro!” Luego también me pongo una armónica, la guitarra y el pandero al mismo tiempo. Las primeras veces se me hizo difícil, pero luego ya le agarré el ritmo y ya tengo facilidad.

Hugo asegura que tiene bien estudiadas las reacciones de los pasajeros y puede saber a quien le está gustando su interpretación y quien cooperará; aunque de pronto encuentra reacciones ambivalentes en ellos o personas que parecen de pronto sufrir narcolepsia:

Hay unos que cantan y duermen, porque cantan y, ya cuando voy a pasar, se duermen. Cuando sienten que ya se va a acabar la canción, ya se duermen, como por arte de magia quedaron dormidos. Ya ni modo.

Así como en las otras historias de vida, Hugo no se ha podido librar de los viajeros impertinentes que no comprenden que más allá de que su actividad es considerada un empleo informal, su papel es actuar también como un portador y transmisor de la cultura:<sup>1</sup>

Hasta la fecha solamente tengo el recuerdo de un mal momento en el metro, fue con una señora que me dijo que qué andaba cantando, que si había tanto trabajo en la Merced para cargar bultos, y yo le dije que yo no era un cargador, que esto que yo estaba haciendo también era complicado y que pues la verdad (a lo mejor se oye vulgar), le dije: — “Más trabajo hay para usted!” Ahí estoy mal porque discriminé a la mujer, pero en ese momento me molestó y simplemente le dije así para que no estuviera... y en dado caso si fuera así, esa ya sería mi cuestión y no de ella. Me lo dijo enfrente de toda la gente y se molestaron varias personas: — “¡Qué le importa?” Varias personas se les pusieron agresivas. También hay por ahí algunos que dicen, a veces, no siempre: — “Ese chavo anda cantando porque no estudió.” Alguna vez lo he llegado a escuchar, pero no dije nada. Hay gente que es así, yo lo he escuchado con otras personas cuando he venido en el metro de pasajero. No saben que uno tiene sus cosas aparte.

De cualquier forma han sido pocos los momentos desagradables por los que ha pasado durante su trayectoria como músico vagonero, comparado con los buenos instantes que vive a diario en este espacio:

Todo lo que me pasa diariamente me hace bien, me llena de satisfacción hacerlo aquí en el metro. Una vez venían muchas personas que eran de otro lado,

yo creo que de Monterrey, del Distrito Federal no eran, yo iba tocando, y cante y cante el vagón, y yo estaba contento, me sentí bien. Creo que eran familia, venían de todo, jóvenes, grandes, señoras, señores. Se hizo un concierto acá arriba.

Otro inconveniente que, como ya se sabe por los testimonios de los otros músicos, es la actitud por parte de las autoridades del STC metro. Para Hugo un operativo y detención significa una pérdida de tiempo y de ganancia, además de ser un agravio para su persona:

Cada vez que hay operativo, hay problema porque ya te quitaron el tiempo..., me quitaron el tiempo, me llevaron a la delegación a dar una vuelta, a marcar mis huellas digitales en la hoja de registro y después salir porque es una falta administrativa.

La primera vez que un músico cae en “las garras de la justicia” se convierte en un hecho desagradable e inolvidable y siempre se preguntará el por qué:

La primera vez fue cuando tenía como diecisiete años, como al medio año de haber empezado. A la vez me dio risa y a la vez me dio miedo, porque yo nunca había pasado esa situación. Es un miedo, más que nada porque nunca me había pasado eso. Yo vengo tocando y sale un chavo alto, grandote, gordito, de seguridad y me hace: — “¡Vigilancia, bájate, operativo!” Así como si fuera policía y me saca su credencial, ya me bajo y me dice: — “¡Ahorita te voy a remitir, ahorita te vas a ir a chingar! ¡Como si de veras!” Yo me espanté, me dio miedo. Luego me llevaron a la agencia treinta y tres del juez cívico de Pino Suárez, estuve un ratito. Tuvo que venir mi tía porque me dijeron que me iban a mandar al tutelar de menores, le hablé y vino por mí. Antes no sabía como moverme en el metro, ahora los mismos compañeros me dicen: — “¡Ya llegó el operativo!” Ya le voy brincando. Antier me agarraron en Vallejo, me bajaron y luego me dejaron ir por no oponer resistencia. Ahora tenemos que pagar quinientos cincuenta pesos de multa.

Sin embargo, Hugo ha buscado defenderse contra esas multas apoyándose en instrumentos jurídicos:

Pero como yo no soy asalariado, yo me defiendo con eso. De acuerdo a la Ley Federal del Trabajo... Quiero obtener una credencial de no asalariado pero como que hay una traza ahí porque no nos la quieren dar a los no asalariados.



En la Secretaría del Trabajo y Previsión Social la pides, te declaras no asalariado y te piden una serie de documentos. Con ella me podría proteger porque si me llevan, les digo: — “¡Yo no puedo pagar un salario mínimo porque no soy asalariado, solo te puedo dar treinta y nueve pesos!”

Los días que Hugo no acude a trabajar al metro transcurren, por lo general, en su hogar, apoyando a su familia en las tareas domésticas, leyendo, viendo televisión y tocando la guitarra.

### *Sobre su actividad*

Hugo lleva ocho años trabajando como cantante en el metro. Inició su trabajo como músico a los 16 años debido a la insistencia de su primo; el primer medio de transporte que le sirvió como escenario fueron los autobuses suburbanos:

Es una anécdota de 1996. Yo ya había aprendido a tocar la guitarra y mi primo estaba en Estados Unidos, ahora está de vuelta por allá atendiendo su negocio de fruta en Inwood, California. Yo con él hablé por teléfono y le dije que ya sabía tocar la guitarra, y él no me creía y que se viene de Estados Unidos. Vino para aprender porque a él le gustaba mucho antes de irse. Vino, se estuvo dos meses, aprendió a tocar la guitarra y me propuso venir a tocar a los camiones primero. A mí me enseñó un vecino, él aprendió dos círculos, se aventó y me propuso ir a los camiones. Yo tenía pena, me daba vergüenza y me fui bien lejos, yo vivo en Neza y me fui por ahí, por allá, por Cuautitlán Izcalli, para que nadie me conociera, para que nadie me viera. Dije: — “¡Aquí no me encuentran!” El primer día me temblaban los pies, ya toqué y todo, y empezamos unas semanas tocando.

Un día decidieron cambiar de aires sumergiéndose en las profundidades de la ciudad de México donde, de manera incidental, Hugo pasó a ser solista:

Cierto día nos fuimos a la línea 4 de Santa Anita a Martín Carrera, y ese día nos subimos a tocar y él traía el dinero y, de repente, sonó la alarma de las puertas y me dejó sin dinero y yo nunca lo había hecho solo, siempre andaba con él y él se fue, se regresó a mi casa. Eso fue en Bondoquito, nunca se me va a olvidar. Yo si me enojé y estaba ahí renegando casi de él, entonces toqué en un vagón, luego en otro y seguí tocando, me surgió hacerlo por mí mismo y saqué

setenta pesos ese día, obtuve setenta pesos solo y cuando llegué a casa ahí estaba y me dijo: — “Toma el dinero, lo hice para que supieras hacerlo por ti mismo, porque ya mañana me vuelvo a regresar.” Ya no regresó.

Teniendo como punto de comparación su experiencia en dos medios de transporte, Hugo encuentra una diferencia abismal en las ventajas que otorga el metro respecto a los autobuses:

Los camiones aparte de que llevan un motor muy ruidoso, van muy rápido, van y vienen, y como que son unos cafres. Puedes estar tocando y, de pronto, me voy a caer, voy a salir volando. Luego hay veces que no te dejan salir a tocar, les haces la parada y se siguen. Aquí no tengo que pedir permiso a nadie, el ruido es muy leve, solamente cuando hay ventiladores es cuando sí molesta, pero menos que un camión. Luego, supongamos, tomo un camión y no sé donde me va a llevar, puede sacar de una ruta diferente a otro lugar, y sí me puedo regresar, pero me va a costar tiempo. Mejor aquí me subo, no le pido permiso a nadie, no hay tanto ruido, hay mucha gente, voy y vengo por dos pesos.

Por lo general, Hugo trabaja de manera solitaria, a lo que ya se acostumbró, aunque últimamente sale acompañado de Israel, otro de sus compañeros músicos. Para él, la mayor ventaja que tiene esta ocupación es que puede trabajar cuando así lo deseé y dedicar su tiempo libre a otras actividades; por lo menos una hora diaria practica la guitarra en su casa. Es un gran admirador de Joaquín Sabina y de Rockdrigo González y su repertorio, que abarca unas 50 piezas, comprende únicamente canciones en español de Soda Estéreo, Maldita Vecindad, Café Tacuba, El Tri y, sobre todo, Rockdrigo González.

### *Expectativas de vida*

Uno de sus grandes sueños es ingresar a la carrera de antropología social en la Escuela Nacional de Antropología e Historia y poder concluir la en tiempo y forma dentro de un horario vespertino que le permita integrarse a una rutina laboral. Recientemente presentó un examen de admisión en el cual no tuvo mucha suerte debido a que hay pocos lugares disponibles:

Me llama mucho la atención la forma de cómo conviven las diferentes sociedades dentro de un medio. Más que nada yo, estando aquí en el metro, me

doy cuenta cómo se correlacionan las personas de diferentes lugares y me interesa saber más, profundizar para conocer más todo esto, que se disipen todas mis dudas.

A futuro espera conseguir un empleo formal en Teléfonos de México, la empresa en la que trabaja su padre, en donde ha llenado ya una solicitud, y en sus días de descanso pretende seguir trabajando en el metro:

Yo me veo trabajando ahí, y el sábado y domingo, mis días de descanso, tocando aquí. Porque yo esto no lo voy a dejar, esto es parte de mi cultura que ya me formé y sería como si muriera algo de mí y espero que se cumpla eso.

A la larga quiere casarse y tener una casa en donde habitar con su familia, para lo cual ha dado un enganche para adquirir un terreno en Chimalhuacán, gracias a sus ingresos que ha obtenido por su trabajo como músico:

Es de ciento veinte metros cuadrados, está chiquito. Son letras de mil pesos al mes para pagar a cuatro años; son sesenta mil pesos el total. Ya tengo posesión de ese terreno porque ya me dieron mi hojita y una letra donde especifica que ya puedo habitar. Cuando termine de pagar me dan mi traslado de dominio y mis papeles. Es como una renta. Me siento bien. No me importa que siga pasando el tiempo, mientras yo siga aprovechando como hasta ahorita, me estoy creando un futuro. Mi mamá tiene su casa, pero, a futuro, va a ser molesto que yo viva ahí con mis hijos y mi esposa, yo no quiero estar así. Yo veía con mi abuelita, éramos bien hartos primos, y vivía mi tía, mi otra tía, mi mamá y mi abuelita, si me quitaban un carrito me peleaba con ellos y mi mamá se peleaba con su hermana, yo mejor trato de hacerle así y más tranquilo. En el terreno donde estoy ya hay un poste de luz, Teléfonos de México, están subiendo el drenaje, ya nada más falta el agua, aunque van las pipas diario a vender a cinco pesos el tambo. Quiero hacer un cuartito a flor de tierra para irme a relajar allá.

Como se comentó en la introducción a esta historia, Hugo se encuentra satisfecho con lo que ha sido su vida hasta ahora y con las perspectivas que se van abriendo a futuro:

Yo me siento muy contento porque he realizado lo que he querido, porque la preparatoria la acabé. Todos mis familiares me decían: —“Tú nunca vas a salir de la secundaria.” Yo sabía que no sería así.

En caso de llegar a tener hijos y que estos quisieran trabajar en el metro como él, Hugo les dejaría vivir su propia experiencia para que aprendieran a sobrevivir, aunque preferiría que encontraran un camino menos difícil. Sabe que esta actividad es agradable ante los ojos de muchas personas y no quita el dedo del renglón cuando de defenderla se trata. Le gustaría que las altas jerarquías del Sistema de Transporte Colectivo metro reconocieran y respetaran el trabajo de los músicos vagoneros:

Sería como una aceptación de esta cultura suburbana o de la urbe, porque nosotros somos marginados, somos subempleados. Marginado en el sentido de que cuando las autoridades me ven, me tengo que esconder, la gente acepta, pero las autoridades no. Me siento al margen de la ley.

### **Fernando**

Se abren las puertas del vagón y aparece Fernando con su guitarra y un pandero interpretando una canción del grupo argentino Enanitos Verdes que viene *ad hoc* con el espacio en el que se encuentra:

Yo te vi en un tren preocupada de más,  
quise ayudarte y ya no estabas más.  
Me colgué del vagón,  
ya empezaba a correr,  
entusiasmado como la primera vez.  
Yo a ti te encontré,  
yo a ti te encontré  
y no supe ni siquiera decir hola.  
Intenté conversar,  
preguntarte la edad,  
cómo te llamabas,  
en qué estación pensabas bajar [...].

Al terminar, Fernando interpreta un par de canciones en inglés: *All my loving* de los Beatles y *Losing my religion* del grupo R.E.M. acompañándose de un pandero que hace sonar con el pie:

¡Qué tal amigos, buenas tardes! Espero que estos temas hayan sido de su agrado. Si alguna persona desea apoyarme, muchas gracias. Que tengan un excelente fin de semana, suerte, cuídense, que les vaya bien.

Fernando acostumbra ir solo por los vagones mientras interpreta sus melodías, aunque también ha cantado en pareja;<sup>2</sup> considera que los beneficios económicos se multiplican al hacerlo sin compañía, aunque también sabe que la gente prefiere ver a dos músicos en lugar de uno.

Su vida ha girado en torno a un par de aficiones: la música, misma que interpreta tanto en los vagones del metro como con su grupo de *rock* y la práctica del básquetbol.

A partir de esta entrevista y del trabajo realizado con los músicos del metro, Fernando descubrió una inclinación nueva: su interés por la fotografía. Se contó con su apoyo en el registro fotográfico de este libro; experimentó y fotografió lo que desde su perspectiva debía quedar grabado en la memoria, además de que aportó ideas para realizar, más que fotografías artísticas, verdaderos registros antropológicos de los personajes y espacios del metro.

### *Datos biográficos básicos*

El 26 de agosto de 1975 nació Fernando Rivera Lara en la ciudad de México; es el más pequeño de cuatro hermanos. Sus padres provienen del poblado de Estancia, perteneciente a la llamada tierra de las fresas: Irapuato, Guanajuato. Llegaron al Distrito Federal en el año de 1972 para habitar en las ciudades perdidas de la colonia Tlatilco, Delegación Azcapotzalco, vinieron a probar suerte y buscar mejores condiciones de vida de las que tenían en su lugar de origen, sin contar con ningún familiar o amigo que pudiera apoyarles a su arribo: “Llegaron al Distrito Federal por lo mismo que... en donde nacieron ellos es en un pueblo”.

Su madre se ha dedicado siempre al hogar y su padre trabajó durante muchos años como obrero en distintas fábricas y desde hace 10 años cambió de rumbo al prepararse como *umpire* (árbitro) de béisbol, así comenzó a trabajar en varios deportivos del Distrito Federal:

Todos sus estudios los pasó bien, nada más que por la edad ya no le dan partidos de Liga Mexicana, lo que es la liga mayor de aquí de México. No es muy grande de edad, pero ya no está en edad para ejercerlo y ejerce en liga menor. Tiene sesenta y dos años y le gusta mucho el béisbol.

Sin embargo, debido a un incendio que aconteció en la colonia donde vivían, que en aquella época era famosa por sus ciudades perdidas, tuvieron que buscar un nuevo barrio donde habitar, de esa forma fueron a dar a Ecatepec, Estado de México, en donde Fernando creció y vive hasta la fecha.

Fernando tiene tres hermanos que ya están casados, dos hombres y una mujer; dos de ellos viven al sur de la ciudad de México, uno es ingeniero y el otro decidió emigrar a California, Estados Unidos, para buscar un empleo bien remunerado, pues solamente estudió la secundaria; antes de ésta tenía un buen trabajo hasta que los directivos de la empresa decidieron cambiar de sede por lo que se vio obligado a renunciar.

Fernando, por muchos años, contempló la posibilidad de emigrar también, lo ha evaluado y ha decidido quedarse. El amor es uno de los motivos que lo han detenido ya que vive en unión libre con Blanca con quien ha procreado un bebé que ahora tiene ya seis meses, Christofer. Hasta antes de su embarazo, Blanca trabajaba como secretaria en una empresa de cerrajería y a partir del nacimiento de su bebé se dedica en cuerpo y alma a cuidarlo. La forma en que se conocieron fue poco convencional:

Nos conocimos... como yo tengo un grupo de *rock and roll* y ella iba a las tocadas, ahí nos conocimos. Ya vamos para dos años juntos, pero nos conocemos de más, como cuatro años. Ahora vivimos en la casa de mis papás.

### *Ciclo de vida*

Sobre sus primeros años, Fernando tiene recuerdos agradables donde jugaba trompo y canicas con sus amiguitos de la cuadra. Sus hermanos mayores le quitaban sus juguetes, con ellos no solía compartir juegos por la diferencia de edades: su hermano mayor le lleva siete años, distancia que a esa edad marca una diferencia abismal. Su tránsito a la adolescencia estuvo marcado por un hecho que cambiaría la vida de cualquiera. El recordarlo parece ser un trago amargo que se dibuja en su rostro:

Mi niñez... tuve muchos problemas en mi niñez. Había un vecino que me culpó a mí de algo que yo no hice y me llevaron al tutelar de menores, tenía como once años. Me acusaba de robo. Era un señor. El terreno de al lado estaba vacío y empezó a construir su casa así muy rápido y tenía coches, y entonces resulta que luego investigaron y el señor es el que era ratero, robaba bancos, lo pesaron e inclusive salió en los periódicos y en la televisión. Decía que me había brincado a su casa y que joyas y que tenía dinero, y todo eso era pura mentira. Primero mis padres dudaron de mí y luego comprobaron que no.

Afortunadamente solo pasó dos semanas en el Consejo Tutelar para Menores; durante su aprehensión llevaba puesto aún el uniforme de la secundaria:

No estaba nadie en la casa y era Semana Santa, nada más fuimos a la escuela el miércoles y descansábamos jueves, viernes y sábado. Yo salí para jugar con mis amigos y fue cuando llegaron los judiciales directo sobre de mí. Detuvieron a otro pero a él lo soltaron la misma noche. Como al año después de que me pasó eso, al vecino lo metieron a la cárcel y esa casa estuvo abandonada mucho tiempo. Después llegó su esposa y parece ser que el señor está ahí. No soy rencoroso, solo fue algo que pasó, algunos problemas con mis padres, pero después todo volvió a la normalidad.

Cuando tenía 12 o 13 años, Fernando le pidió a su papá un solo favor para poder borrar el pasado: que le comprara una guitarra, él se la compró aunque no lo apoyó en su decisión de ser músico. Este hecho le ayudó para que su vida tomara otro rumbo, a partir de ese momento, la música se convirtió en su aliciente, específicamente el *rock*. Su estación favorita era Radio Capital donde conoció a los Beatles, Creedence, Clearwater Revival, Black Sabbath y Led Zeppelin, grupos que hasta la fecha continúan siendo sus favoritos, aunados a la banda inglesa de *heavy metal* Iron Maiden: “Para mi gusto no ha habido otro grupo como ellos. Ni habrá”.

Por cuestiones económicas, Fernando estudió hasta el quinto semestre del Colegio de Bachilleres número dos, ubicado al norte de la ciudad, por el rumbo de Cien Metros:

No me alcanzaba el dinero realmente. Por cuestión económica y... empezar a trabajar aquí en el metro y me gustó más ganar dinero que estudiar. Además hay muchos que estudian y no tienen trabajo, no ejercen su profesión, no hay trabajo.

El básquetbol se convirtió en esa ocupación anhelada en la que Fernando concentró todas sus energías. Jugaba diariamente y obtenía una remuneración en diferentes deportivos del norte: 18 de Marzo y los que están sobre Eduardo Molina. En sus mejores años tuvo varios entrenamientos con la reserva de la selección nacional de básquetbol, pero el ambiente era muy pesado y no se acopló.

### *Historia laboral*

Los empleos anteriores de Fernando no están relacionados con su afición musical, sin embargo, supo conservarlos durante unos buenos años. Durante su vida ha laborado en cuatro espacios diferentes, el primero, durante cuatro años, en una tienda de abarrotes cercana a su casa que pertenecía a la familia de un amigo suyo que también jugaba en el equipo de básquetbol. Lejos de lo que pudiera pensarse, más que un juego, el básquetbol en sí mismo representó para él, durante muchos años, un trabajo, pues recibía una paga por partida jugada o arbitrada:

Me pagaban por jugar y también era árbitro de básquetbol. Ahora nada más juego, nada más como diversión, ya no hay paga. He jugado el basquet desde los trece años.

Durante seis años, Fernando se dedicó a esta actividad como un trabajo remunerado. Su estatura le fue de gran utilidad para desempeñarlo y su posición era variable, a veces le tocaba jugar de poste y a veces de ala. El tercer empleo de su vida fue como músico vagonero y, posteriormente, como músico de bar.

### *Cotidianidad laboral*

Para Fernando la jornada laboral inicia muy temprano, se despierta diariamente a las cinco de la mañana, se baña y llega al metro a las siete. Para él, son mejores las primeras horas del día porque los pasajeros suelen ir menos estresados, hay un mayor número de mujeres



que son las que más le cooperan. Así, sigue su rutina que repite varias veces a lo largo de su recorrido: “Y pues... lo mismo, subirse a un vagón y a otro y de regreso... hasta las dos, tres de la tarde”.

Su jornada laboral comprende entre cinco y seis horas diarias de lunes a sábado, aunque muchas veces no todas son horas efectivas porque ciertos acontecimientos del metro así lo marcan:

Como esté también, porque luego hay mucho despapaye, hay mucho retraso. Si un día se detiene, me fastidia, porque es la fuente de empleo.

Fernando se guía por la ruta que siguen otros músicos. En las mañanas trabaja desde Deportivo 18 de Marzo hasta la terminal de Universidad y de regreso; ya después de las diez de la mañana acorta la ruta de la estación Deportivo 18 de Marzo a Guerrero:

Lo que pasa es que es la ruta que trazamos todos. Hay un acuerdo entre todos para no tener problemas. Entre nosotros mismos lo hicimos y trata de dónde lo vamos a abordar, dónde nos bajamos.

### *Espacio laboral*

Habitualmente, Fernando trabaja en la línea 3 en la que se inició como músico ambulante; a veces también lo hace en la línea 6:

Es que en las demás líneas no nos dejan los mismos otros vendedores y cantantes. Si voy a otra, puede haber problemas.

Al subirse a los vagones se da cuenta que la mayoría de los pasajeros se le queda viendo y se preguntan qué tipo de melodías va a interpretar, incluso algunos de ellos que traen audífonos se los quitan para poder escuchar mejor. Fernando acostumbra observar a la gente mientras está tocando y pone atención a cada movimiento que ocurre a su alrededor, a pesar de tener “ocupadas” las manos, la boca y hasta los pies.

A diferencia de otros medios de transporte como los autobuses y microbuses, Fernando considera que el metro es más rápido para llevar al cabo su actividad, aunado a no tener que pasar por la negativa de muchos choferes para permitirle subir. Los únicos acontecimien-

tos que le importunan del metro son los mismos que a los demás músicos: las detenciones y la lucha constante por preservar el espacio:

La primera vez que me detuvieron fue como al mes de que empecé. Normalmente se ponían ellos en La Raza o en Tlatelolco y ahí nos agarraban. Ahí me agarraron la primera vez, y nos detienen una hora y mandan traer a las patrullas, y nos llevan a la delegación que corresponda, a mi me ha tocado esto muchas veces, últimamente ya no. Te asustas, pero no tanto.

Los años dan experiencia y Fernando ha aprendido a sortear los obstáculos y a escabullirse ágilmente de las autoridades, sobre todo durante estos últimos tiempos:

Yo tengo como un año que no me agarran, porque ya les encontré el modo. Ya sabe uno más o menos donde se ponen y todo eso. Los vigilantes, es que el sistema funcione bien, parece que la bronca no es de ellos sino del gobierno, los vigilantes están haciendo su trabajo. Nos dicen que obstruimos el paso a la gente. Lógico que si veo un vagón muy lleno no me voy a subir, no quepo ni yo. En los vagones donde viene toda la gente sentada no obstruyes a nadie y a parte casi no tenemos problemas de eso, la misma gente nos hace el espacio para subirnos al vagón a tocar, pero ya ves como es el gobierno.

Pero más vale recordar los momentos agradables, pues la felicidad siempre es efímera. Así como en el caso de Hugo, a Fernando también le tocó un vagón lleno de turistas, en este caso internacionales, que estaban dispuestos a escucharle y a reconocer el trabajo que desempeña un artista callejero:

Una vez venía mucha gente, al parecer eran de Puerto Rico, señoras y señores ya como de sesenta años, me imagino que iban a Teotihuacan, porque venían del sur. Normalmente yo canto tres canciones en el vagón, y les gustó mucho, aplaudieron mucho todo el vagón, obviamente cooperaron y empezaron a gritar: — “¡Otra! ¡Otra!...”, en el vagón, y yo de broma les dije: — “Bueno, vamos a cantar otra pero voy a volver a pasar para que me vuelvan a dar. Y dijeron: — “¡No importa, sí!” No pasé otra vez, pero me fue muy bien, es uno de los vagones que he bajado mejor. Fue al principio de la jornada, como a las nueve de la mañana y ya, te alegras más el día y te motiva para trabajar. Es lo mejor que me ha pasado.

Fernando considera que tanto él como sus compañeros son artistas y no indigentes, y que están desempeñando un trabajo serio. No sopor-

ta que los pasajeros o las autoridades le falten al respeto diciéndole que “se ponga a trabajar”:

Da coraje, porque lo que estamos haciendo es un trabajo. Un artista, un cantante toca donde hay gente, porque si toca solo ¿quién lo va a escuchar?

Con algunos de los vendedores vagoneros lleva una buena relación, aunque a la mayoría no los conoce; piensa que el número de personas que participan en esta actividad ha aumentado considerablemente durante los últimos años, orilladas por la crisis económica y la falta de autoridades. Piensa también que los vendedores vagoneros lo respetan y él los respeta, pues implícitamente se sabe que tarde o temprano puede encontrárselos en el mismo vagón, andén o pasillo. Fernando no cambiaría el metro por ningún otro trabajo, al menos que encuentre alguno que le aporte lo mismo que gana en este espacio e invierta igual número de horas.

### *Sobre su actividad*

Hace seis años que Fernando llegó a trabajar como músico al metro. Adrián, su amigo, que cuenta con más experiencia en los andenes y vagones, le comentó que le iba bien dedicándose a esta actividad y lo convenció de hacer “una prueba”. La prueba fue superada y el resultado fue muy atractivo para sus bolsillos. Fernando toca la guitarra desde que cursaba la secundaria. Nunca ha estudiado música de manera formal, aunque ha leído lo suficiente para ir perfeccionando su técnica, aunado al apoyo de los amigos músicos más experimentados cuyos consejos siempre son bien recibidos:

Me llamaba mucho la atención la guitarra y yo le dije a mi papá que me comprara una, aunque yo no sabía ni tocarla, ni afinarla. Empecé con folletos y solito empecé a aprender. Puros folletos, puro libro y uno que otro amigo, que ya sabe un poco más, me pasaba algunos *tips*.

Fernando considera que obtiene un sinnúmero de beneficios con esta actividad puesto que ha logrado su sustento y el de su familia, cubriendo así sus necesidades básicas como vestido y alimentación, e incluso, ha

podido adquirir una camioneta que era de su hermano, el ingeniero civil, quien la había comprado con la idea de implementar un proyecto productivo de ganado ovino en el pueblo de sus padres, proyecto que finalmente no fructificó.

Para Fernando ser músico del metro es un empleo que le permite ganar más del salario mínimo vigente, pues en días buenos llega a obtener entre 400 y 500 pesos y en días “no tan buenos” entre 250 y 300 pesos. Las canciones que elige para interpretar en el metro tienen que ver con su gusto personal y con lo que piensa que le agrada a la gente. Su repertorio comprende un promedio de 200 canciones que va rotando de manera ocasional:

Si en el primer vagón resulta, le seguimos con esas canciones en el transcurso del día, sino cambiamos a otras, y ahí nos damos cuenta que la gente nos dice: — “¿Por qué no cantas esa que cantaste la otra vez?” No son canciones muy largas, las cortamos. Normalmente, la música de los Beatles que tocamos aquí la mayoría son canciones cortitas.

Fernando también cuenta con un gran repertorio propio que ha compuesto durante algunos años; aunque no acostumbra interpretarlo en el metro, sí lo ha hecho en ocasiones. La canción de su propia inspiración que llega a interpretar con más frecuencia se llama *Quisiera escapar de ti* y la gente le ha preguntado que quién es el autor:

Quisiera escapar de ti y no encuentro el lugar adecuado,  
pero lo malo es que estás dentro de mí,  
que quisiera mejor morir.  
Déjame ser libre, déjame tranquilo,  
Déjame, ya no me hagas sufrir por favor, entiéndeme.  
¡Oh, Dios! Dime que puedo hacer para olvidar este amor  
y no pensar más en él, por favor entiéndeme,  
me está haciendo sufrir, sufrir.

La música es lo más importante para él, por lo que formó desde hace cinco años un grupo llamado Sinus que significa el lado oscuro de la luna, que más que ser un tributo al famoso grupo Pink Floyd por su disco *The dark side of the moon*, 1972, su nombre obedece a las condiciones en que se encontraba su cuarto de ensayo:

Es que siempre que ensayábamos se nos iba la luz, ¡ja, ja, ja! Le puse Cuarto Oscuro primero, pero a la hora de quererlo registrar en Internet, ya había un Cuarto Oscuro.

Con su grupo se dedica a tocar *covers* en inglés y español, en cafés donde los contratan por temporadas de uno o dos meses. Este trabajo significa un ingreso extra para él, que no siempre es seguro.



Foto 35. Fernando en plena acción.

### *Expectativas de vida*

A Fernando le gustaría poder estudiar música en un futuro no muy lejano y, posteriormente, dedicarse a dar clases, conseguir otro grupo o hacer sus propias canciones. Para esto requiere aprender a tocar con mayor precisión algún instrumento; de cualquier forma le gustaría seguir dedicándose siempre a la música y poder vivir de ello:

Me gustaría hacer canciones más que le gustaran a la gente, y en diez años que me dieran mis discos de oro ¡ja, ja, ja! Bueno, aunque sea mis discos de cobre. Fíjate que yo pienso que el éxito ya no lo obtienes así, porque ya los hacen a los artistas, si conoces a alguien en TV Azteca o en Televisa, aunque no sepan nada pero se los llevan. Yo si me veo no en la tele, pero sí que la gente me reconozca.

Su idea es grabar, maquilar un disco y venderlo, tanto en el metro como en las tocaditas de su grupo, para que lo vayan conociendo; los gastos de grabación e impresión tendrían que salir de su propio bolsillo y tal vez, en un principio, tendría que regalarlo para darse a conocer, para promocionarse:

El metro es un buen lugar para promocionarse, a diario te pueden oír yo pienso que unas cinco mil o hasta diez mil..., en un vagón caben, creo, más de sesenta personas, es un buen espacio, debería estar permitido cantar aquí en el metro.

Uno de sus sueños, a largo plazo, es que su hijo, que aún es muy pequeño, pueda estudiar música, estaría dispuesto a apoyarlo en la profesión que él eligiera, aunque no le gustaría que terminara trabajando en el metro y, mucho menos, que tuviera que dejar sus estudios.

El futuro le preocupa pues sabe que a la larga no contará con una pensión por jubilación, como quien por ley puede exigírselo a un patrón y, por lo tanto, considera que es necesario empezar a ahorrar desde estos momentos, aunque sin extralimitarse:

Mi pensamiento es, sí tener guardado para cualquier cosa, pero no guardar... y guardar... y no gastar el dinero, eso es para gastarlo. La gente se muere y la muerte no respeta, se lleva a chicos, grandes y hay mucha gente que ahorra y ahorra, y se mueren, y su dinero se queda ahí. Sí guardar un poco: si tengo cincuenta mil pesos en el banco, dejo treinta y me gasto veinte o me voy de viaje con mi esposa.

## **Raúl**

Raúl es un personaje muy conocido por el rumbo de Martín Carrera. Fue mediante Roberto Quiroz, un compañero que conocí en la Facultad de Filosofía y Letras, que lo contacté. Llevaba meses tratando de ubicarlo pues es, junto con David, uno de los músicos que han traba-

jado más tiempo en el metro, por lo que su entrevista era fundamental para este trabajo. Sin conocerlo personalmente, le llamé y acordamos fecha y lugar para nuestra conversación: la perfumería que se encuentra en el pasillo de trasborde entre la línea 2 y la 3, en la estación Hidalgo.

A lo lejos se ve venir a Raúl con un amplificador y un bajo. Una primera sorpresa es que el espacio en el que se ha marcado la cita es nada más, ni nada menos, que lo que Goffman llama la región posterior, aquél espacio tras bambalinas, el lugar de refugio y descanso de los actores. La segunda sorpresa es que no viene solo, viene acompañado por su equipo de trabajo, su primo David, cuya entrevista se presentó al principio de este capítulo, y Edwin, su hijo de 19 años.

El objetivo de esta entrevista no le queda claro en un principio, pero conforme ésta transcurre, afirma: “¡Esto que estás haciendo es sociología! ¡Por eso el tipo de preguntas! Ya sé de qué se trata.” Es así como Raúl decide compartir fragmentos importantes de su actividad.

### *Datos biográficos básicos*

Raúl Montoya Toral nació el 1° de marzo de 1967, es originario de la ciudad de México, al igual que su padre quien nació y creció en la colonia Martín Carrera, delegación Gustavo A. Madero. Su madre es oriunda del municipio de Amecameca, estado de México, y siendo aún adolescente llegó a la ciudad de México donde conoció a quien sería su esposo y padre de Raúl.

Raúl es el tercero de cinco hermanos y él, a su vez, ha procreado a cinco hijos: tres con su primer matrimonio y dos de su segunda pareja con la que vive en unión libre, las edades de sus descendientes fluctúan entre los seis y los 19 años. Se casó a la edad de 16 años.

### *Ciclo de vida*

El tercer embarazo de la madre de Raúl ocurrió cuando aún amamantaba a su hermana, hecho al que Raúl le atribuye su precaria salud de pequeño:

Yo nací muy enfermizo. Me cuenta mi mamá que cuando yo tenía un año, me estaba muriendo. Me cuenta que mi padre con su boca me dio aire en mi boca y yo como que comencé a revivir.

A los ocho años Raúl sufrió una gran pérdida familiar que marcó su forma de ver la vida y su carácter: la de su padre, quien murió después de una larga afección en el hígado causada por el alcoholismo:

Lo poco que recuerdo es que veía vomitar a mi padre sangre. Recuerdo que tenía un carácter muy fuerte, era como que muy malo, pero alguna vez me llegó a defender cuando alguien me espantó y realmente no me hicieron nada. Salí a la tienda y me espantaron sin querer, y salió, y quería romper madres. Yo estaba muy chico, realmente exageré.

Considera que por este hecho su niñez fue muy triste, porque llegó a recibir malos tratos, inclusive, de su propia familia, sus tíos se aprovechaban de que no tenía un padre que lo defendiera:

Hay cosas que tengo de recuerdos muy nefastos que hasta se puede decir que son traumas, te traumas algunas veces. Pero de igual manera, como era chico, no es tan caótico, yo me sentía muy indefenso. Yo me acuerdo que un día un tío se manchó nada más porque sí y te da un coco, y te da una patada, y tú ¡chale! Y te quedas llorando en el suelo y pensando: — “Si tuviera a mi padre le hubiera roto su madre...” De por sí le rompía su madre seguido a mis tíos.

Durante su infancia el carácter de Raúl era sumamente retraído y tenía serios problemas para relacionarse con los demás, incluso con los niños de su misma edad le costaba trabajo socializar y hasta jugar:

Yo me acuerdo que yo no jugaba, yo me aislaba, me aislaba mucho. Yo veía que todos jugaban y me decían que jugara, pero no, no me gustaba. Quizás estaba como cansado, como fatigado, era debilidad, yo creo por lo que te cuento que me contó mi madre.

Cuando el padre de Raúl falleció, su madre tuvo que sacar adelante a cinco criaturas trabajando doble turno: por las tardes en la cafetería del hospital La Villa y en las mañanas en un puesto en el mercado:

Mi madre trabajaba demasiado, aunque hubo una ventaja, mi papá era comerciante ahí en el mercado de Martín Carrera, tenía un puesto, él vendía fruta y le dejó el puesto a mi madre. Entonces iba a La Merced en la mañana, surtía su



puesto, vendía y como a la una o dos de la tarde llegaba. Medio hacía algo de comer rápido y se iba rápido a trabajar, salía a las once de la noche y diario lo mismo. No es por nada pero admiro a mi madre.

En la escuela Raúl fue un alumno constante y de buen nivel, aunque en la secundaria lo caracterizó su rebeldía:

Entré en una etapa donde saqué todos mis corajes, mis tristezas de chico, lo que me hacían, dije: — “Ahora ya nadie me va a hacer nada.” Y me hice muy rebelde.

Su hermano mayor sufrió de manera más directa la ira y la enfermedad de su padre, lo que lo hizo aún más rebelde que Raúl, incluso abandonó su hogar dejando a su suerte a su madre y hermanos, a pesar de ello, pudo “enderezar” su camino y formar más tarde una familia en Celaya.

Raúl estudió hasta tercero de secundaria y a los 15 años aprendió a tocar la guitarra, lo que considera uno de los hechos más relevantes de su juventud:

Yo ya la tenía clara a esa edad. Yo siempre he querido ser músico y, bueno, llegó un momento en que me di cuenta y supe que era lo mío y que es lo mío a la fecha. Comencé a tocar a los quince. A los diecisiete seguía en proceso de aprendizaje. ¡Claro!, siempre hay que aprender. Yo ya quería tener mi banda de *rock*.

A Raúl desde pequeño le atrajo el *rock*, e influenciado por sus parientes siempre se interesó por aprenderlo:

Donde vivía yo de chico vivíamos toda la familia, era como una vecindad, pero de pura familia, en Nicolás Bravo 132 B en Martín Carrera, a la fecha está ahí el cantón. Ahí vive mi hermano, mis tías, sigue ahí la onda. Y una hermana de David escuchaba a los Creedence, a los Rolling Stones, a los Beatles y crecí con esa música, yo andaba en el patio jugando y estaba esa música; crecí escuchando esa música y me agradó bastante. Yo creo que yo tengo un concepto del *rock and roll*, más que una forma musical es un estilo de vida, entonces para hacer *rock and roll* necesitas haber tenido carencias o problemas y por ello me identifico con él.

A los 16 años la vida de Raúl dio un giro cuando fue padre, se casó y formó una familia, por lo que dejó muchos sueños atrás, entre ellos el más grande, estudiar música:

Cuando era muy joven me embarqué y ya no pude seguir por la economía un poco... En ese momento dije como que prácticamente eché a perder mi vida, no tanto, ahorita lo veo y es mi máximo orgullo, nos llevamos tan bien. Finalmente, que bueno que fue así, quizá, todo es por algo. Yo quería estudiar música, pero que los pañales y que la leche y ya te va mermando todo.

Cuando Raúl le dijo a su madre que su novia Elena estaba embarazada, ella fue quien convenció de que se casara y se pusiera a trabajar para sacar adelante a su familia. Fue en enero de 1985 cuando comenzó a tocar cotidianamente en el metro.

### *Historia laboral*

No han sido muchos los empleos que Raúl ha tenido durante su vida. Su historia laboral comenzó mientras estudiaba la secundaria, al trabajar como ayudante en un taller mecánico; más tarde, como repartidor de pinturas automotrices:

Hasta me atropellaron en una bicicleta, allá por la colonia Estrella. Yo creo que tenía como unos quince años. Desperté en la ambulancia y todo el rollo, me llevaron al hospital de emergencias de La Villa. Perdí el conocimiento, pero has de cuenta que me aliviané como a las dos horas, no fue tan así. Iba en la bicicleta, era repartidor de pinturas y, como estaba lloviendo, como que no me fijé y ¡tómala!... ni vi, ni sentí.

Los trabajos que consiguió eran temporales y de medio tiempo. Cuando se casó, a los 19 años, fue cuando empezó a trabajar en el metro:

Mucha gente cree que venir al metro es denigrante, mucha gente lo cree, te lo juro, mucha gente no, hay de todo. A mi me ha tocado que me digan: — ¡Consíguete un trabajo! — “¡Uy, hermano! Me levanto a las cinco de la mañana para bañarme, a las seis y media estoy aquí en el metro, ¡A ver tú, levántate a esa hora carnal y ponte a cantar a las siete de la mañana! ¿Tú crees que no es trabajo soportar diario gente como tú?” Esa es mi respuesta. Hay gente que cree que no... Yo prefiero venir al metro porque toco lo que quiero, a mi me gusta esta música, me late, la disfruto.

Aunque después de dedicarse tantos años a esta actividad, como en el caso de su primo y colega David, el cansancio ha empezado a adueñarse de su cuerpo y de su mente:

De repente sí me canso, no creas, y tantas horas aquí y tanta gente y tantos años aquí. Pero prefiero aun esto, a estar tocando en una boda... unos quince años... música que no me gusta. Te soy honesto, sí lo podría hacer, pero no me gusta y prefiero aquí.

Durante algunas temporadas Raúl ha descansado del metro, gracias a que su grupo ha tenido buenos momentos que le han permitido salir de gira y tocar en diferentes escenarios.

### *Cotidianidad laboral*

Una vez que se han quedado de ver, a las siete de la mañana, en la estación Deportivo 18 de Marzo, Raúl y sus compañeros de trabajo deciden si trabajarán en la línea 3 o en la 2. Desayunan en ocasiones dentro del metro, para no perder tiempo, mientras afinan sus instrumentos y a las siete u ocho inician su jornada laboral.

Buscan un vagón de en medio (el cuarto o quinto) que no se encuentre ni tan lleno, ni tan vacío, y lo abordan. La función comienza: hoy han elegido iniciar con una canción de los Beatles *Do you know a secret?* o *All my loving*, la gente comienza a animarse y lo hacen más cuando oyen los primeros acordes de una melodía de Elvis Presley, *Don't be cruel*. David los invita a bailar, mientras Raúl marca los tiempos de la melodía con el bajo; el que los pasajeros bailen no ocurre en todos los casos, pero logran arrancarles algunas sonrisas que se tornan en carcajadas cuando al terminar estas dos canciones ellos mismos se aplauden y dicen frases como: "Público conocedor de la buena música. ¡Qué bárbaros estos muchachos! ¡Sí la hacen!"

Mientras el hijo de Raúl, Edwin, pasa por la cooperación, Raúl y David interpretan *Love her madly* de Doors y agradecen a los usuarios su apoyo: "Buena tarde. Cuidense mucho, que les vaya muy bien. Gracias."

Por lo general se quedan tocando entre tres y cuatro estaciones por vagón, lo que implica la interpretación de tres canciones. Discuten entre ellos a quien le toca cargar el amplificador del bajo de Raúl; esta operación se repite muchas veces más esa mañana. Por lo general, le dedican entre siete y ocho horas, de lunes a sábado, a esta actividad.

Cuentan con un repertorio muy extenso, de hecho existe una especie de “carta” para peticiones, cuyo precio es de 20 pesos por pieza.

### *Espacio laboral*

Raúl ha trabajado en todas las líneas del metro, aunque prefiere ubicarse en los vagones de mujeres de las líneas 1, 2 y 3, por las mañanas. En la línea 3 Raúl distingue a muchos estudiantes universitarios, sobre todo a partir de la estación Centro Médico, que no siempre pueden aportarle grandes cantidades, pero que, sin embargo, reconocen la calidad de su trabajo:

La raza que estudia no trae varo y es entendible, pues irte a estudiar sale caro y aparte comer allá y todo. Definitivamente creo que es gente que nos reconoce nuestro trabajo, que agarra más la onda, quizás es porque ya están más grandes, no tanto como los de la secundaria.

Cuando Raúl y David empezaron a trabajar en el metro, casi no había músicos, llegaron por la necesidad de conseguir dinero para poder grabar un disco. David cuenta cómo es que convenció a Raúl y a los otros compañeros de su grupo: “Los convencí y nos veníamos al metro, y nos iba re bien con rolas de los Beatles.”

Raúl piensa que una de las ventajas que tiene este trabajo es la flexibilidad de horario aunado a la ausencia de un jefe, aunque la mayor ventaja para él es el poder dedicarse a una actividad que le agrada y de la cual obtiene una remuneración:

Hago lo que me gusta, es lo más chido hacer lo que te gusta. Si no me alcanza, tengo que trabajar más; esa es otra de las ventajas. En un trabajo tienes un sueldo nada más, aquí, si necesitas más varo..., si trabajas más tiempo... te puedes ir hasta las doce de la noche que cierran, bueno, también cuidando la garganta.

Con lo que obtiene con esta actividad, a Raúl le alcanza para cubrir sus necesidades básicas. Pero aunque “gana” bien, está consciente de que tiene que ahorrar con vistas al futuro, puesto que con este trabajo nunca obtendrá prestaciones básicas como: pensión por jubilación o en caso de invalidez, seguro social o primas vacacionales y aguinaldo.

En seis horas llegan a obtener entre 300 y 350 pesos para cada uno de ellos; Raúl, después de que acaba la jornada con sus compañeros David y Edwin, a la una de la tarde, toca con otro músico con quien trabaja hasta las cuatro, obteniendo así, en ocasiones, 150 pesos o más:

De repente andamos cansados o con hambre, nos salimos y ya pierdes dos horas y pues... ¿Qué será?, de siete a una de la tarde, ciento veinte..., ciento cincuenta pesos. Los días de quincena se pone un poco mejor. Las mujeres se mochan más, es neta, no sé si porque seamos sexos opuestos, a lo mejor a las chicas les va mejor con los hombres, a nosotros más las chavas. Han llegado a darnos hasta un billete de cincuenta pesos, es gente que sabe valorar y puede ser un hombre. Normalmente los que no dan, nosotros les llamamos “los escolapios”, son los que van a la escuela, los universitarios, es entendible, andan sin varo, es entendible. Pero los chavitos que van a la secundaria o a la prepa, esos no dan, y además se suben al vagón y nada más van echando relajo. Son nefastos.

Las desventajas que encuentra Raúl en esta ocupación coinciden con las señaladas por los otros músicos del metro: la prohibición de ejercer esta labor. Raúl está consciente que la única actividad permitida para los usuarios es su traslado:

A veces hemos ido a parar a la delegación, hemos estado encerrados. Te da tristeza porque finalmente es un trabajo. ¡Estoy trabajando! A veces hacemos juntas los músicos de aquí, pues finalmente es un trabajo. A mi una vez me comentaron que los músicos del metro de Barcelona lo ganaron. Alguna vez se me ha ocurrido, por ejemplo, como una propuesta al jefe de gobierno, en este caso, que es el menos peor, porque finalmente lo que nosotros hacemos, no es porque yo lo diga ni me jacte, es arte, es cultura lo que estamos haciendo. Hay gente que le parece y gente que no, también es bien cierto.

De todas las veces que lo han detenido, recuerda particularmente una en la que el jefe de estación en turno en el metro Potrero lo remitió a la 13<sup>a</sup> delegación:

Me tuve que dormir en la delegación, mandaron a pedir una patrulla y te meten en una patrulla como si fueras criminal, hasta pena te da. Esto ya tiene bastantes años. El juez calificador me dijo que no podía estar haciendo esa actividad en el metro y me encerraron, me aventaron trece horas. Era eso o cuatrocientos noventa pesos de multa y preferí chingarme trece horas. Eso es

de lo más feillo que me acuerdo y de repente veo a ese cabrón, al jefe de estación, y no se me olvida su cara. Afortunadamente ahorita está un poco *relax*, no está tan pesado.

Raúl tiene el referente de esta actividad en otros medios de transporte: peseros, camiones, e incluso, en otras ciudades. Hace aproximadamente 10 años la situación en el metro y la persecución de los músicos hizo que muchos de ellos buscaran otras alternativas de espacio para la supervivencia:

Te agarraban, te soltaban después de trece horas y te volvían a agarrar: — “¡Ya estuvo! ¡Vámonos para afuera!” Hubo un tiempecillo... he trabajado en otros lugares, Cuernavaca, Acapulco, Guadalajara, en Monterrey. El viaje lo paga el trabajo, una guitarra es mágica, no he salido del país, pero creo que en ningún lugar del mundo te mueres de hambre, aunque hay que tratar de hacerlo bien también. Si a la gente le gusta, te aliviana. Entre un pesero y el metro, prefiero el metro, es más rápido y a parte allá afuera debe hacer más calor... y subirte... y bajar... y bueno, es su pecera y toda la cosa, pero les dices: “¿Me das chance?” Y no, así medio despectivo.

Como todos los músicos, Raúl ha llegado a tener roces con algunos pasajeros que, incluso, le han agredido físicamente al empujarlo. Uno de los mejores momentos que ha vivido fue cuando recibió 50 pesos pues sintió que su labor estaba siendo realmente reconocida; algo que ocurre recurrentemente es que la gente les reconoce y les agradece por haberles alegrado el día. Su relación con los vendedores vagoneiros, con quienes compiten por el espacio, la considera como buena:

Nos conocemos, nos saludamos, pero como que sí hay cierta diferencia entre los vendedores y los músicos. No es porque yo sea músico, incluso con algunos de ellos cotorreamos y nos llevamos, pero son así medio... Uno no se espanta de nada, pero son medio vulgarzones y eso. No me late su onda, pero en lo que cabe bien.

### *Sobre su actividad*

Dedicándose a esta actividad Raúl tiene 19 años, la edad de Edwin su hijo mayor. Empezó a tocar la guitarra gracias a las enseñanzas de su primo David Garnica; durante toda su vida ha tomado únicamente

unas cinco clases formales de guitarra y un número igual de clases de canto. De alguna manera, ha realizado ejercicios y prácticas para poder mejorar su técnica. En los vagones del metro toca el bajo:

Prácticamente me atrevo a decir que él me enseñó, él es mi maestro. Su papá y mi papá eran primos y desde chicos nos tratábamos, convivíamos y ya este... él fue el primero que tuvo la inquietud de la guitarra y yo me le pegaba, porque me latía un buen y de ahí yo comencé con él.

En su primer grupo de *rock* llamado Los Traviesos tocó con David y tuvieron la oportunidad de grabar un disco con la compañía Wea —hoy Warner Music—. Desde el año de 1992 empezó a tocar en un café por el rumbo de Martín Carrera, con un grupo de música original que se llama K-ras Ciudadinas —Caras Ciudadinas— con dos saxofonistas y con sus hermanos Salvador y Eduardo —baterista y bajista— quienes en algún momento compartieron los vagones con Raúl. Todos saben tocar la guitarra:

La guitarra yo creo que es un instrumento clave, ya seas baterista, seas saxofonista. Se me hace increíble que haya un saxofonista que no sepa tocar la guitarra, como que es básico ¿no?

Su grupo cuenta con dos discos que fueron producidos por el saxofonista de la Maldita Vecindad: el primero se llama “El bailongo” y el segundo “América somos todos”, ambos están grabados con Escapate Records, filial de Discos Denver. También participaron en un acoplado de 20 grupos llamado “Homenaje Maldito” que fue un tributo al grupo mexicano La Maldita Vecindad y Los Hijos del Quinto Patio, en donde participaron con las canciones *Kumbala* y *Mujer*. Entre los grupos que más lo han influenciado están, en primer plano, los Beatles, Grand Funk, U2, Caifanes, Maldita Vecindad y Los Hijos del Quinto Patio. Su repertorio comprende 130 canciones, entre ellas un gran porcentaje de los Beatles, seguidas por las de los Creedence Clearwater Revival, Rolling Stones, Doors, Elvis Presley, Billy Joel, Bee Gees, America, Bob Dylan, U2, Chicago, Robert Plant, The Cure, y algunos grupos de rock en español como los Héroes del Silencio, Enanitos Verdes y La Unión.

Respecto a la situación que ocurrió con su primo David y la autoría de la canción *Historia de un minuto*, Raúl opina lo siguiente:

Le pasó por pendejo. No es guayabazo para él, pero es una canción que iba para ello. Las canciones cuando se conciben no sabes si van a ser un trancazo o no, el compositor quiere que lo sean ¿No? Pero es una canción que tiene un buen ritmo, tiene un muy buen comienzo de letra y te va atrapando.

### *Expectativas de vida*

A Raúl le hubiera gustado lograr un mayor éxito con su banda y poder dedicar más tiempo a todas las actividades que ello implica:

A mi edad me hubiera gustado haber tenido más éxito con mi grupo, con mi música original y no sé ha dado ¿Por qué? ¿Quién sabe, quizá porque soy muy maleta!

Raúl ve a su hijo ahora dedicándose a su misma actividad y trata de ser su guía, ya que no estuvo con él durante mucho tiempo para aconsejarle que no se “embarcara”, que hiciera algo más de su vida, que se dedicara a lo que más le guste, y que si va a dedicarse a la música lo haga de la mejor manera, que estudie. Un consejo que le da a su hijo es que se organice y que aprenda a ahorrar. Raúl piensa que por no haber ahorrado, su trabajo en este espacio se ha prolongado por tiempo indefinido:

Está cabrón que a mi edad esté aquí y no me da pena decirle: — “No quiero que te veas como yo, siempre hay que tirar para arriba y estoy yo para decirte, tienes que ahorrar, tienes que meterte a estudiar música tú que puedes.” Se acaba de comprar en diciembre una guitarra electroacústica bien bonita, le costó cinco mil quinientos pesos, ¡Tú puedes, aquí ganas el varo!

A Raúl le gustaría que éste sea el último año trabajando en los vagones del metro:

Quizás fuera mi último año, depende de algunos planes, de algunas ondas que tengo por ahí, por hacer, yo me veo tocando lo mío y andar de gira con mis rolas. No me denigra el metro, pero sí me cansa mi voz.



## **Edwin**

Edwin camina hacia la región posterior llevando el amplificador de Raúl, su padre, en una mano y en la otra una guitarra. Es muy joven y su rostro refleja su corta experiencia en la vida. Eso sí, a su paso, las mujeres más jóvenes voltean a verle y aquellas que conocen a Raúl, no dudan en gritarle ¡suegro!

Grande es mi sorpresa al darme cuenta que Edwin no es únicamente el ayudante de su padre, sino un músico con bastante talento y grandes expectativas a futuro. El sufrimiento que puede observarse en los ojos de su tío David y su padre Raúl no se percibe en la mirada de Edwin, quien no ha tenido en su vida grandes pérdidas o penas como las que vivieron sus antecesores. Cuenta con sus padres y con una situación económica más acomodada que la que tuvieron ellos cuando eran pequeños, en parte producto del trabajo y sudor derramado en el metro durante 20 años.

Edwin no tuvo que abrirse paso en la búsqueda de espacios donde interpretar sus canciones, ya que siempre ha contado con el apoyo de Raúl para dedicarse a esta actividad. De cualquier manera, también está a expensas del cuerpo de vigilancia del metro aunque, a diferencia de su padre, cuenta con alguien que, mientras viva le ayudará a salir adelante ante cualquier calamidad. Raúl llevó a Edwin a trabajar al metro debido a que éste perdió el gusto por la escuela: “La verdad es que tienes que trabajar, tienes que ayudar a tu mamá, como sea.”

### *Datos biográficos básicos*

Edwin Duviblun Montoya Jiménez nació el 15 de junio de 1985 en la ciudad de México. Es hijo de Raúl y debido a la separación entre sus padres, vive en la casa de su madre, al lado de sus dos hermanas menores, una de 17 y otra de 6 años. Tiene dos medios hermanos, con los cuales convive de manera cotidiana. Como su padre, nació y creció en la Delegación Gustavo A. Madero, en la colonia Martín Carrera.

### *Ciclo de vida*

Para Edwin, el día que cumplió 6 años fue inolvidable, ya que su padre le regaló una guitarra y un Nintendo; sin embargo, analizando a distancia, aquí estuvo el error de Raúl, pues para Edwin, como para casi cualquier otro niño de su edad, un juego de video resultaba mucho más llamativo que un instrumento musical. Conforme han pasado los años y su interés en la música ha ido en aumento, Edwin piensa que tuvo todos los elementos para haberse convertido en un músico desde temprana edad:

Ahorita me arrepiento, cómo quisiera a esa edad empezar a aprender y ya supiera más. Empecé a tocar como a los quince, tiene como cuatro años de eso. Pero igual y fue mejor, tal vez si desde esa edad mi papá me lo hubiera inculcado a fuerzas, lo sabría hacer, pero no me gustaría. Yo lo elegí a los quince.

Su otra gran pasión es el fútbol, jugó desde los seis hasta los 15 años y en algún momento pensó dedicarle su vida:

Yo siempre he jugado, era todo para mí jugar fútbol. Yo estaba en la escuela del Necaxa, yo era necaxista a más no poder de niño. Mi papá me había metido a la escuela y a los quince años mi papá me iba a meter a la que seguía pero ya no quise, hasta él se sorprendió, yo le dije: — “Ahora quiero aprender a tocar.” Ahora solo lo juego entre cuates, ya no tan profesional.

Edwin dejó inconclusos sus estudios medios superiores debido a una falta de interés de su parte en los asuntos académicos:

Me faltó un año para terminar la prepa, por eso me salí, no es que haya reprobado, yo me quise salir a tomar un descanso. Hace como un año y medio me salí, igual la termino.

En lugar de llevar al cabo una educación formal, su interés se concentra en tomar clases de canto y de música en general, para reafirmar el aprendizaje otorgado por su padre y su tío, y obtener mejores técnicas, así como conocer a un mayor número de personas de su edad que se dedicaran a lo mismo.

### *Sobre su actividad*

En el apartado de Raúl se comentaron los esfuerzos que hizo para que su hijo se interesara por la música; aquella guitarra que le regaló a tan temprana edad, escribió un mensaje en el subconsciente de Edwin que sería descifrado mucho tiempo después:

Yo recuerdo que como a los seis, mi papá me regaló hasta una guitarra y, aunque no me traía al metro, yo siempre supe a qué se dedicaba. Yo les decía a mis amigos que mi papá era músico y cantaba en el metro, no lo creían y también como mi papá toca en un grupo que se llama K-ras Ciudadinas, luego mis amigos si conocen ese grupo, han oído hablar del *ska* y de esos grupos y no creen que sea mi papá.

Edwin prefiere tocar en el metro en las mañanas, pues piensa que la remuneración que se obtiene es mayor:

En la tarde, a parte, no me acostumbraría, se me haría más aburrido. ¡Imagínate! te levantas a las diez..., vente como a las dos..., vete como a las siete..., pues no.

### *Historia laboral*

La experiencia laboral de Edwin es tan corta como su ciclo de vida. Su papá le consiguió su primer trabajo a la edad de 15 años, al salir de la secundaria, en un puesto de periódicos que se encuentra en el exterior del metro Hidalgo; este trabajo duró los dos meses de vacaciones de verano que tuvo entre la transición de la secundaria a la preparatoria. Más tarde, Raúl laboró como vendedor en la tienda de discos que se encuentra en los pasillos de la estación Hidalgo, el pasaje que conecta la línea 3 con la 2, también durante sus vacaciones:

Sí me gustaba trabajar acá, pero después entré a la escuela y aquí era un horario de una a diez de la noche, de lunes a domingo. Descansaba un día entre semana y ya no iba a poder, porque acá es para estar parado y atendiendo, no me podía sentar, ni podía hacer tareas y todo eso, por eso me salí de ahí, más que nada por eso.

Actualmente tiene año y medio tocando de manera constante en el metro, se inició mientras realizaba sus estudios de preparatoria, trabajaba entre una y dos horas al día, pues tenía que cumplir con sus tareas y estudiar para sus exámenes: “Yo fui el que le dije a mi papá que quería venir.”

### *Cotidianidad laboral*

La jornada laboral de Edwin transcurre al lado de su papá y de su tío y, en ocasiones, las menos, también le ha tocado trabajar solo. Generalmente empieza a trabajar a las siete de la mañana y concluye a la una de la tarde. Las primeras horas de un día de trabajo son las que más disfruta, ya que está menos cansado y la gente de mejor carácter. Después de las nueve o diez, Edwin se empieza a hartar de ver tanta gente:

Te fastidia, te harta el estrés de la gente y ya entras a los vagones muy como robot tocando y ya quieres acabar, quieres que ya dé la una para ya irte.

Una vez que han terminado sus horas de trabajo, Edwin regresa a su casa en donde come con su madre y hermanos, practica las canciones en la guitarra o sale con sus amigos a pasear.

### *Espacio laboral*

Raúl, su padre, le consiguió su primer trabajo en un local de discos que está justo enfrente del local de la perfumería, en el trasborde del metro Hidalgo, pero fue un trabajo que no le satisfizo. Él mismo dijo a su padre que preferiría aprender la guitarra, para Raúl fue una sorpresa pues, como ya se comentó, en su sexto cumpleaños le había regalado una guitarrita que nunca le había llamado la atención:

De un día para otro me dijo que le enseñara. Independiente del metro, él está muy interesado, se quiere meter a una escuela de música.

Para Edwin el trabajo en el metro le ha traído bastantes beneficios, pues puede colaborar con la economía familiar apoyando a su madre, además de solventar sus propios gastos:

Mi papá les sigue dando dinero a mis hermanos, yo ya estoy más grande y yo lo entiendo, mucha gente podrá decir: — “Es que todavía es su papá y tiene que darle.” Sí, pero también tengo otros hermanos, cuatro hermanos, que les dé a ellos yo ya puedo trabajar y eso, ya me solvento todos mis gastos, si quiero ir a una fiesta, si quiero comprarme unos zapatos, si quiero comprarme ropa, yo me lo compro. Me compré mi guitarra electroacústica Yamaha de cuerdas de nylon, no es por nada, pero si me costó una lana que saqué de aquí. La compré en las tiendas de Bolívar, en el centro, primero la aparté con dos mil pesos y después tuve que ir a liquidar todo. Todo ese dinero salió de aquí y si me da gusto.

Edwin piensa que ha tenido un grande aprendizaje con su trabajo como músico en el metro, al lado de Raúl y David:

A la larga he aprendido mucho, tanto a afinar y todo, eso es lo que he aprendido al estar con ellos.

El único defecto que Edwin ve en este espacio laboral es la represión por parte de las autoridades, aunque está consciente de que se trata del trabajo que los vigilantes tienen que hacer; el estar acompañado con su padre es un hecho de suma importancia para él, pues a diferencia de otros músicos se siente protegido y menos solo:

Ya conozco, como mi papá ya me ha contado, no me espanto, porque he estado con él y sé que es normal. Desde antes de que yo viniera me contaba que lo agarraban y ya sabía como es la onda, que no pasa de que estás unas dos, tres horas y te dejan ir o luego pierdes ahí todo el día. A mi no me ha tocado como a mi papá o a mi tío que les tocó lo duro de que un día o treinta y seis horas encerrado. No me ha tocado afortunadamente.

Edwin ha trabajado únicamente en la línea 2 y en la 3, y es ésta última la de su preferencia:

En la 3 conoces más gente, más músicos que ahí veo y platicas. Estas trabajando pero estás platicando, igual te estás (como dice mi papá) estás más de flojo, pero pues no se te hace tan tedioso el trabajo.

Edwin asume este espacio como un gran escenario y se siente sumamente gratificado cuando los espectadores reconocen la calidad de su trabajo:

Fíjate que es muy bonito que estés cantando y que la gente te diga: — “¡Qué bien lo haces! ¡Ustedes tienen talento, no para estar aquí!” No es denigrante estar aquí, simplemente la gente lo ve así, pero no lo es. Es muy grato que te digan eso o que te aplauden, es lo que mejor me llena a mi.

Aunque, como en otros casos, en ocasiones la puesta en escena se ha hecho frente al público equivocado:

Hay de toda gente, hasta gente que te puede decir: — “¡No, no estén cantando, estorban!” pero ya es gente amargada y uno lo toma de quien viene, no me afecta tanto.

Su relación con los vendedores ambulantes puede ser calificada como buena, muchos de ellos lo identifican, lo saludan y hasta le ceden el espacio, otros no:

Hay de todo, vendedores muy payasos que sienten que la línea es de ellos, hasta los muy agradables ¿no?

### *Expectativas de vida*

Con el antecedente de sus padres, quienes a su edad ya tenían la responsabilidad de sacar a flote un hogar y a un hijo, Edwin considera que es una experiencia que evitará repetir:

Sí aprendes, porque uno a esta edad está muy inmaduro en muchas cosas para tener un hijo o casarte, en dos, tres, cuatro años o más piensas distinto y, como en cualquier separación, a quien te llevas es a los hijos. Yo tuve a mi papá como a los once y se llevan bastante bien y ha habido comunicación, no es como en otros divorcios que se rompe y no tienen comunicación, mis papás sí. No me afectó, como a otros amigos yo siento que les afectó, porque bien o mal si lo tenía y lo sigo teniendo, convivo mucho con él, diario, y vivo con mi mamá.

Entre sus planes está el poder entrar a la escuela de canto y encontrar la posibilidad de viajar y conocer nuevos horizontes:

Fíjate que a mi me gustaría en un año o dos ir a España, estar por allá un año y conocer, a cantar por allá, luego regresar y conocer otros estados en México y quedarte un mes, dos meses cantando en restaurantes y conocer, y quien quita, por ahí y llega algo.

Por lo pronto no piensa en la posibilidad de formar una familia, pues apenas comienza un camino que para muchos es una profesión y para otros un oficio, pero que de cualquier modo suele ser muy accidentada:

La vida de un músico veo no es nada fácil, es muy sufrida, a veces hay, a veces no hay y no es como decir: —“Solo tengo a mi pareja y nos las arreglamos ella y yo.” Tener un hijo que mantener es algo más a fuerza, tus sueños se ven más difíciles, si no está bien lo de la música tienes que buscar otro trabajo para mantener a tu hijo.

Edwin quisiera seguir dedicándose a esta actividad por un año o a lo mucho dos, no piensa repetir la historia de su padre. Si Raúl se retira, Edwin pensaría en hacer lo propio:

No es lo mismo venir de vez en cuando que venir diario, como una forma de vida. De aquí a cinco años me veo en la misma música, cantando en bares, no sé.

Le gustaría dedicarse a la música, actualmente ha compuesto alrededor de siete canciones en el género de las baladas, las cuáles le gustaría grabar; curiosamente, prefiere la música romántica a diferencia de los gustos de su padre.

### *Consideraciones finales*

Como en el capítulo anterior, en éste también podemos observar como las historias de vida que se utilizan tanto en la antropología como en la historia —que pueden ser útiles también para otras disciplinas— permiten acceder a un tipo específico de información que es difícil obtener por medio de otras técnicas de investigación.

Durante las entrevistas se intentó que la narración de las historias, tanto de los músicos folcloristas como de los músicos de *rock*, no fueran únicamente un recuento de datos, sino narraciones construidas

a partir de sus propios testimonios, y que abrieran al lector la posibilidad de imaginar cómo es un día en la vida de un músico vagonero, pero además comprender la dinámica social en que se halla inserto, los motivos que lo han orillado para dedicarse a esta actividad, las posibilidades que tiene para sobrevivir en el exterior, las relaciones que han construido a través de varios años de asistir a este lugar, las debilidades y fortalezas que tiene este trabajo y lo que se espera cuando en un futuro, para algunos, no muy lejano, sea necesario enfrentar otros horizontes e iniciar una nueva vida al exterior de las entrañas del metro.

Siguiendo la dinámica del capítulo anterior, en donde se presentaron cinco casos de músicos folcloristas cuyas historias fueron sintetizadas en un cuadro, en esta ocasión se ha hecho lo mismo.

**Cuadro 15. Músicos de rock.**

	David	Hugo	Fernado	Raúl	Edwin
Origen	D.F.	D.F., hijo de madre migrante procedente de Sultepec, Estado de México	D.F. hijo de migrantes procedentes de Estancia, Guanajuato	D.F.	D.F.
Edad	37	24	29	38	19
Género	Masculino	Masculino	Masculino	Masculino	Masculino
Escolaridad	Secundaria inconclusa	Licenciatura trunca	Bachillerato inconcluso	Secundaria terminada	Bachillerato inconcluso
Años de dedicarse a la actividad	20	8	6	19	1 año, 6 meses
Instrumento	Guitarra pero también toca bajo, batería, voz	Guitarra, voz	Guitarra, pandero y voz	Bajo, guitarra, voz	Guitarra y voz
Formación musical	Es autodidacta	Un vecino le enseñó	Aprendió solo leyendo y con el apoyo de sus amigos músicos más experimentados	Su primo David le enseñó	Su padre Raúl le enseñó aunque también su tío David le ha orientado

*continúa...*



continuación...

Horas que le dedica a la semana	48	15	36	Más de 48	30
Trabajos anteriores	Trabaja desde muy pequeño: ayudaba a su padre con la venta de animales, elaborando y atendiendo un puesto de <i>hot cakes</i> , en un criadero de <i>hámsters</i> , en un acuario, en un puesto de jugos y licuados y como músico de <i>covers</i> en diferentes bares.	Vendía papel de estraza a las tortillerías. Ya trabajando en el metro fue contratado de manera temporal para interpretar canciones en una tienda de autoservicio anunciando un detergente para ropa.	Durante cuatro años trabajó en una tienda de abarrotes. Posteriormente, trabajó como jugador de básquetbol durante seis años.	Como ayudante en un taller mecánico y como repartidor de pinturas automotrices.	Temporalmente como empleado en una tienda de discos y en un puesto de periódicos.

Fuente: Elaboración propia con base en entrevistas a profundidad.

En este cuadro podemos encontrar, como en el cuadro de los casos de los músicos folcloristas, algunos datos interesantes de los que se desprenden algunas observaciones:

- En las cinco historias de vida se trata de músicos nacidos en el Distrito Federal; tres de ellos se encuentran asentados en colonias populares del norte de la ciudad desde hace al menos dos generaciones y, solamente, en dos de estos casos se trata de hijos de padres migrantes de otros estados de la República. En uno de los casos, la familia decidió asentarse en el municipio de Ciudad Nezahualcóyotl y en otro en el de Ecatepec, Estado de México.
- Las edades de los músicos de *rock* fluctúan entre los 19 y los 38 años, sin embargo, hay que destacar que los músicos de mayor edad, a su vez, son los que más tiempo llevan trabajando de manera informal en las instalaciones del Sistema de Transporte Colectivo metro, por lo que se puede decir que, así como en el caso de los músicos

folcloristas, han comenzado muy jóvenes a trabajar en esta actividad y muchos de ellos han pasado “sus mejores años” en las profundidades del metro.

- Excepto uno de los casos en que el músico cuenta en su haber con algunos semestres cursados del nivel superior y pretende iniciar una nueva carrera universitaria, los cuatro casos restantes no concluyeron la educación media básica o media superior, por diferentes motivos que van desde una situación económica precaria y la necesidad de insertarse a la vida laboral desde temprana edad, hasta la falta de interés para continuar con sus estudios.
- Respecto a la antigüedad que tienen los músicos de *rock* en este trabajo, ésta va desde el año y medio hasta los 20 años. Sin embargo, a diferencia de los folcloristas, ellos son los que más tiempo han permanecido en el metro —en algunos casos aproximadamente 20 años— ya que tocar este tipo de música les ha traído consigo otras oportunidades pues han tocado en bares o cafés, en diferentes zonas de la ciudad de México.
- A diferencia de los folcloristas que utilizan, además de la guitarra, instrumentos de origen prehispánico como la zampoña e interpretan melodías meramente instrumentales, los músicos de *rock* pueden tocar sus canciones con tan solo una guitarra y su voz, lo que en ocasiones les ha significado un desgaste en sus cuerdas vocales, para lo que algunos —no es el caso de los cinco músicos entrevistados— utilizan micrófonos. A pesar de los espacios estrechos del metro, se han preocupado por utilizar un mayor número de instrumentos con sus respectivos accesorios, así, no solamente encontramos guitarras acústicas, sino bajos conectados a su amplificador y, en ocasiones, las percusiones son reemplazadas simplemente por un pandero.
- En todos los casos los entrevistados carecen de una formación musical de tipo “formal”, suelen ser autodidactas, han aprendido conforme a la marcha y el trabajo en los vagones o gracias a algún familiar o amigo. Suelen reforzar su aprendizaje con el apoyo de músicos más experimentados o con la información que encuentran en libros o revistas de música. Por lo general, suelen dedicar un mayor número de horas fuera del metro a esta actividad, pues todos aseguraron practicar y ensayar sus canciones; además de que cuentan con un gran repertorio propio que no acostumbran inter-

pretar en el metro, más abundante que el de los músicos folcloristas de quienes no se tiene conocimiento de composiciones propias.

- El tiempo que le dedican a esta actividad varía entre las 15 horas semanales, en el caso de un músico que no tiene familia que mantener, hasta las 48 horas o más cuando las necesidades son mayores. Con esta cantidad de horas, el trabajo se equipara al horario de una jornada laboral, sin embargo, la ganancia suele ser mucho mayor pues existe una garantía de que a mayor número de horas trabajadas, la recompensa será mejor.
- Muchos comenzaron su vida laboral a temprana edad, algunos han tenido únicamente empleos temporales y otros empleos que pudieran parecer únicamente entretenimiento, como en el caso de Fernando que dedicó varios años de su vida al básquetbol. Sin embargo, el trabajo en el metro ha sido en el que más tiempo han permanecido, en relación con sus trabajos anteriores, esto en todos los casos

## NOTAS

<sup>1</sup> Respecto a las situaciones negativas provocadas por la intolerancia de los pasajeros se puede aplicar la cita de Bourdieu que dice: “La intolerancia estética puede tener una violencia terrible. Los gustos son inseparables de las *repulsiones*” (Bourdieu, *Sociología y cultura*, p. 176).

<sup>2</sup> Ha trabajado con otros músicos: Roberto, Juan Carlos, el “Toby” y con Alonso.



## El usuario de la línea 3 del metro

Una vez que se han abordado los diferentes componentes del Sistema de Transporte Colectivo metro que, a grandes rasgos, están representados por su historia, infraestructura, funcionamiento, organización y prácticas culturales formales e informales que se dan en sus diferentes espacios, es necesario enfocarnos en un elemento sin el cual el sistema no tendría una razón de ser: el usuario.

Para elaborar este capítulo fue necesario partir de la percepción de quien utiliza, vive y sufre día con día el STC, con el fin de conocer a fondo cuáles son sus inquietudes, cuáles sus necesidades y cuáles sus propuestas de uso alternativo del espacio, pues ellos son la vida que corre por sus pasillos, andenes y vagones, esa sangre que se renueva para darle vida y continuidad al servicio. Quienes diseñan las políticas públicas en lo tocante al servicio deben considerar estos puntos de vista para tomar las decisiones que a todos conciernen.

Este capítulo inicia con una definición de lo que se entiende por usuario y una reflexión acerca de lo que significa ser un usuario del metro de la ciudad de México. El esqueleto de esta sección está construido a partir de la aplicación de una técnica cualitativa de investigación social: la foto-entrevista o foto-palabra que se aplicó a los usuarios de la línea 3 y que consistió en la elaboración de un instrumento metodológico basado en información visual —fotográfica— a partir de la cual el entrevistado podía desprender información referente a ciertas temáticas que conciernen a este trabajo.

Sin este capítulo sería imposible poseer una lectura completa del fenómeno cultural del metro y, en específico, de la actuación de los músicos, pues sin público una función artística no tiene mayor trascendencia en la vida cotidiana.

### ***¿Quiénes son los usuarios del metro?***

Si se parte de la idea de que el usuario es un elemento indispensable para el STC, habrá primero que definir quién es un usuario y por qué un “urbanauta” se convierte en uno al cruzar el umbral del mundo subterráneo. Desde un punto de vista técnico, en el *Glosario de términos operativos de vialidad y transporte de autotransportes urbanos de pasajeros*, se define al usuario como:

Todo aquél que hace uso de las facilidades proporcionadas en las vías públicas, ya sea en su carácter de conductor, peatón o pasajero.<sup>1</sup>

Si se aplica esta definición al STC metro, usuario es toda persona que utiliza el metro como un medio de transporte, ya sea como pasajero, como conductor de los trenes e incluso como vendedor o músico. Es todo aquél que circula por sus vías —pasillos, andenes y vagones—. Sin embargo, sabemos que no tiene la misma percepción espacial quien usa este sistema de transporte para trabajar de manera formal —como es el caso de los conductores, taquilleras, jefes de estación, elementos de seguridad o personal de limpieza— que quien en apariencia lo utiliza para transportarse, y que en realidad lo usa como un medio para proveerse de sustento y/o dar a conocer una propuesta cultural.

Éstos últimos son los casos que interesan para esta sección, puesto que los anteriores ya han sido abordados a detalle en los capítulos anteriores. Interesa el usuario, el viajero, el pasajero que en su tránsito por el metro entra en contacto con otras realidades. Interesa saber si el metro tiene algún significado especial para el usuario que vaya más allá de una maquinaria de metal con ruedas, si los personajes que se encuentra a su paso son significativos o indiferentes en su vida diaria, si satisface sus necesidades como medio de transporte o a la vez crea otras nuevas.

Considerar al usuario es un asunto preponderante, pues no se trata de un ente aislado, sino de un elemento que ha ido en aumento desde el nacimiento del metro —finales de los años sesentas— hasta la fecha. Para reforzar esta afirmación con datos duros, en el año 2001 ocurrió un fenómeno que desde 1986 no se repetía, a saber, el incre-

mento en el número de usuarios que eligieron el metro como medio de transporte:

Un acontecimiento positivo, ya que el incremento en la afluencia promedio por día laborable pasó de 4.3 a 4.4 millones de pasajeros, lo que refleja el mantenimiento de un elevado nivel en la calidad del servicio; en este año [2001], el material rodante recorrió 2,417 kilómetros antes de presentar una falla, lo que pone de manifiesto la acertada gestión para la explotación total del material en las mejores condiciones de seguridad y calidad.<sup>2</sup>

Esto significa un reto para el Sistema de Transporte Colectivo metro pues para cubrir tal demanda es necesario estar a la vanguardia en el servicio, en la tecnología y en el mantenimiento de sus unidades, además de tener conciencia de las necesidades que se generan entre los usuarios día con día. La función del metro tanto de la ciudad de México como de otras ciudades de mundo es, en primer lugar, transportar personas que en muchos casos pasarán algunas horas dentro de sus instalaciones cruzando la ciudad de un punto a otro. El tiempo que es empleado en el traslado se puede utilizar de igual forma para interactuar con los otros, como lo señalan algunos autores:

Transportar gente, llevarla de un extremo a otro de la capital, resolver los problemas de tránsito de la superficie, ganar tiempo al tiempo, tal tiene que haber sido el objetivo básico del programa del metro, aquí y en todas partes. Pero el hombre difícilmente acepta que se le trate como algo que se toma aquí y se deja allá. Por excelencia social, el pasajero del metro gusta comunicarse con sus semejantes, aunque sea a veces en forma intrascendente para preguntarles la hora o qué dirección tomar para ir a este o aquel lado.<sup>3</sup>

Pensando en el usuario, el STC metro aprovechó los espacios con los que cuenta en los pasillos de las correspondencias y salidas para la construcción de locales que se rentan a particulares que venden diversos productos como son: panaderías, tiendas de ropa, locales que rentan equipo de Internet, accesorios fotográficos, librerías, mini supers, joyerías, perfumerías, tiendas naturistas, puestos de periódicos y lotería, tiendas de regalos, dulcerías, tiendas de discos, helados, comida preparada y comida rápida. Estos locales son de uso exclusivo de los usuarios, pues difícilmente uno que no lo sea pagará un boleto con tal de efectuar alguna compra en el interior del metro:

A cambio de la falta de sol, el habitante de la nueva ciudad disfruta, en el metro, de la vida arrebatadora que el paisaje humano —siempre renovado, pleno de incógnitas, cargado de misterios y abierto a la aventura de la comunicación— a cada minuto ofrece.<sup>4</sup>

Es así como el usuario se puede detener a realizar alguna compra útil o inútil, o a consumir algún producto alimenticio, sin tener que salir al exterior y poder continuar con su trayecto por un mismo boleto.

Por un mismo boleto el usuario tiene derecho a gozar del patrimonio institucional del metro y de las exposiciones permanentes y temporales, formando parte de ese gran contingente que visita el museo más concurrido de la ciudad de México y el único que está abierto todos los días de la semana. Por un mismo boleto encuentra en su camino a una serie de personajes que solamente podrían haber salido del inframundo “lovecraftiano”, desde un músico talentoso que ni el más rudo de los operativos ha logrado silenciar durante muchos años, hasta el sujeto que con la amenaza encubierta de que “es mejor pedir que robar” hace que por arte de magia se abran al unísono decenas de carteras y monederos como si fuera una obligación para el usuario pagar una cuota de peaje por subir al vagón.

El usuario del metro comparte durante su recorrido, tiempo y espacio con otros pasajeros con los que intercambia miradas, sonrisas, saludos, pero también pisotones, empujones, bolsazos y, en ocasiones, hasta golpes e insultos. Comparte risas cuando de pronto ocurre un hecho gracioso o sorpresas cuando sucede algo insólito en un vagón o andén. Comparte el cansancio que se siente después de una jornada de trabajo intensa, después de la cual habrá que cruzar toda la ciudad para llegar a casa en un vagón donde se mezclan sudores y olores. Comparte la incomodidad y enfado cuando el tren se retrasa, por lo que se llegará tarde al trabajo o bien porque se queda “atorado” dentro del túnel entre estación y estación por varios minutos que, en estas circunstancias, parecieran convertirse en horas. Por último, en ocasiones también comparte el dolor, la angustia, la impresión que produce el ser testigo de cómo un ser humano decide quitarse la vida arrojándose a las vías del metro.

En su relación con el espacio, los usuarios asiduos conocen, por su experiencia, cada centímetro de los andenes y de los vagones; tienen calculado el tiempo en que habrá de llegar a la siguiente estación



si no hay fallas o retrasos en el sistema e incluso saben por cuál puerta abordar y poder aspirar a un asiento:

El viajero asiduo de una línea de metro se reconoce fácilmente por la economía elegante y natural de su modo de proceder; como viejo lobo de mar que con paso calmo, al amanecer, se dirige hacia su bote y de una mirada aprecia el cabrilleo de las olas a la salida del puerto, mide la fuerza del viento sin aparentar hacerlo, tan farsante como un degustador de vino, pero menos aplicado que éste.<sup>5</sup>

El usuario frecuente reconoce incluso el sonido de un tren antes de que se vean sus luces anunciando su entrada a la estación:

Cuando como surgido desde las paredes de azulejos, se hace oír un tren, lo cual determina que la mayoría de los pasajeros de ocasión se precipiten, él sabe si debe apresurar el paso o no, ya sea que aprecie con pleno conocimiento de causa la distancia que lo separa del andén y decida probar o no su suerte, ya sea que haya identificado el origen del estruendo provocador y reconocido en esa añagaza [...] una señal venida de otro lugar, el eco engañoso de otro tren, la tentación del error y la promesa del vagabundeo.<sup>6</sup>

El etnólogo Marc Augé se ha interesado particularmente en estudiar los aspectos sociales del metro,<sup>7</sup> ha observado cómo el usuario conoce en qué lugar detenerse para abordar la puerta indicada del vagón e igualmente la puerta de salida para poder descender, movimientos en los que detecta gran exactitud:

El usuario del metro, en lo esencial, solo maneja el tiempo y el espacio, y es hábil para medir el uno con el otro.<sup>8</sup>

En el metro cada viajero traza su ruta en función de sus actividades cotidianas, sin embargo, deberá observar pautas de comportamiento, pues más allá de lo que señala el reglamento de usuarios del STC, y como las abuelitas suelen aconsejar: “La libertad individual llega hasta donde comienza la de los demás”:

Está, pues, muy claro que si en el metro cada cual “vive su vida”, ésta no puede vivirse en una libertad total, no solo porque el carácter codificado y ordenado de la circulación del metro impone a cada cual comportamientos de los que no podría desviarse sino exponiéndose a ser sancionado, ya por fuerza pública, ya por la desaprobación más o menos eficaz de los demás usuarios.<sup>9</sup>

En cuanto a las actividades que desarrollan los usuarios al interior de los vagones del metro durante su trayecto, dependen de la eventualidad de encontrar un asiento, hecho casi imposible durante las llamadas “horas pico”, pues muchos de los pasajeros viajan de terminal a terminal lo que disminuye la probabilidad de que los asientos se roten para el uso de diferentes persona.

En el caso de la línea 3 hay muchos pasajeros que abordan a ciertas horas de la tarde o noche en la terminal Universidad y desciendan hasta la de Indios Verdes, por lo que encontrar un asiento al subir después de Copilco es casi imposible. El recorrido, por lo tanto, debe hacerse de pie, aunque esto no limita del todo aprovechar el tiempo en alguna otra ocupación.

Para Marc Augé las actividades que realiza el que viaja en el metro de París durante su trayecto son de lo más variadas:

La lectura ocupa ahí un gran lugar, mayormente (por más que algunas líneas de metro sean más intelectuales que otras) en la forma de historietas o cómics o de novelas sentimentales [...] Algunas mujeres tejen, otros viajeros resuelven palabras cruzadas o corrigen sus copias [...] Otros, por fin, los más jóvenes, están absortos en la audición de músicas misteriosas de las que no percibimos nada, salvo ocasionalmente algunos chirridos debidos a un mal ajuste [...] también están aquellos (mayoría en efecto silenciosa) que no hacen nada, que solo esperan, con los rostros aparentemente imperturbables en los cuales el observador atento (el paseante ingenuo, el viajero inocente) puede sin embargo sorprender a veces el paso de una emoción, de una preocupación o de un recuerdo, cuya razón u objeto se le escaparían siempre.<sup>10</sup>

A semejanza del metro de París, una gran cantidad de usuarios suele leer, predomina la lectura de periódicos, revistas y novelas gráficas, sin descartar la de libros. En particular, en la línea 3 es más frecuente que los estudiantes viajen leyendo algún texto científico, muchas veces perteneciente a la Biblioteca Central de la Universidad Nacional Autónoma de México como sus sellos lo permiten ver. También, a ciertas horas del día hay quien aprovecha estudiar para un examen o terminar una tarea.

Así como en el caso del metro parisino, en el metro de la ciudad de México también se pueden encontrar mujeres tejiendo, pero a las primeras horas del día es más común ver madres que peinan a sus hijos e hijas, o mujeres que se maquillan para ir a trabajar.

Los viajeros que escuchan música con audífonos son frecuentes, aunque es también usual que se los quiten para oír a algún músico, la oferta de un vendedor, un mensaje de los operadores o alguna riña entre pasajeros.

Muchos viajeros conversan con sus compañeros de trabajo, con sus amistades o familiares, e incluso con usuarios que acaban de conocer. Los que se encuentran solitarios se conforman con cruzar las miradas con otros pasajeros o buscar el mejor ángulo para tomar una siesta.

Ésta es una descripción sobre el usuario del metro de la ciudad de México —específicamente el de la línea 3— construida con base en la observación de quienes lo utilizan. Sin embargo, como se señaló en la introducción de este capítulo, fue necesario abordar directamente a los viajeros para conocer más a fondo su relación con el metro; si el usuario aprovecha su trayecto para llevar a cabo otro tipo de actividades; o bien si interactúan de alguna forma con otros usuarios o músicos del metro.

### ***Los usuarios de la línea 3.***

#### ***Su percepción sobre el metro y la cultura***

Este apartado está dedicado a abordar la percepción de los usuarios de la línea 3 del metro de la ciudad de México, a partir de la aplicación de una foto-entrevista<sup>11</sup> que se divide en dos partes: la primera, consiste en una explicación de la utilidad de las técnicas de investigación que utilizan los elementos visuales como base; y, la segunda, muestra los resultados de la investigación aplicada.

#### *Foto-entrevistas o foto-palabra*

Se trata de una propuesta de investigación muy reciente que consiste en un acercamiento entre la percepción de lo real y lo imaginario en los sujetos de estudio. Es la combinación de fotografías y entrevistas que ha encontrado un uso especial en el análisis de diferentes grupos

sociales que habitan de manera preponderante en espacios urbanos. Es una metodología que:

Emplea fotografías para acceder a las narrativas identitarias de diferentes actores sociales. Desarrollada en el marco de lo que se conoce como antropología visual, esta metodología estuvo originalmente ligada a aquellos desarrollos teóricos que, provenientes de la psicología social, hacían hincapié en cómo la percepción de lo real está guiada por prejuicios y estereotipos que inevitablemente sesgan la percepción fotográfica.<sup>12</sup>

Con las fotografías se pretende motivar la memoria y hacer que los entrevistados logren recordar situaciones pasadas. Una imagen provoca recuerdos en la persona entrevistada quien, por asociación, narra diversos hechos y situaciones relacionadas con la fotografía. La descripción e interpretación de las imágenes que elabora el entrevistado abren distintas perspectivas sobre algo que no es familiar para el investigador, así como temas o hechos que no se habían considerado en la investigación. Las fotografías dan dinámica al discurso basándose en referentes concretos y permiten una adición narrativa por parte del espectador, que al expresar lo que se ve en la foto refleja una interpretación de lo real y de lo imaginario. La lectura de una foto es una interpretación individual que lleva a los sujetos a comprender las construcciones culturales del espacio urbano:

Las fotos en sí mismas representan un registro de actividades en el espacio, son referentes y símbolos urbanos y reflejos de realidades diferentes. La fotografía muestra la ciudad como un escenario, son metáforas del espacio.<sup>13</sup>

### *Metodología*

El primer paso consistió en tomar y seleccionar una serie de fotografías relacionadas con el tema de investigación, en este caso, el metro de la ciudad de México. Se elaboró un cuestionario relacionado con las fotografías, lo suficientemente flexible como para que quien lo contestara pudiera aportar nuevas perspectivas sobre el tema.

Las entrevistas se realizaron en las instalaciones del Sistema de Transporte Colectivo metro, en la línea 3, entre las siete de la mañana y las once de la noche, tanto en días laborables, como en fines de

semana y días festivos. Se aplicaron de manera individual, aunque la metodología permite que en otros casos puedan elaborarse de manera colectiva. Se eligieron de manera aleatoria usuarios de la línea 3 que resultaron tener diferentes características: amas de casa, obreros, estudiantes y oficinistas. En cada caso se les solicitó que señalaran la foto que más y la que menos le gustara de la serie y que argumentaran por qué; posteriormente, se les pasó la serie completa y junto a cada foto se les hizo una pregunta que sirvió como detonador para que el usuario extendiera su discurso y se les pidió que describieran las imágenes. A partir de las entrevistas, mismas que han sido grabadas, se buscaron narrativas de los usuarios que dieron cuenta de su percepción del espacio y su relación con éste.

### *Perfil de los usuarios entrevistados*

El cuestionario de la foto-entrevista se aplicó de manera oral y las respuestas de los usuarios fueron registradas en una grabadora. Además de los datos generales solicitados a los entrevistados como su nombre (opcional), edad, género, ocupación, lugar de residencia, frecuencia con la que utiliza el metro —específicamente la línea 3— tramo de la línea por la que circula y motivo de sus viajes, el cuestionario incluyó 37 reactivos que se desprenden de 10 imágenes fotográficas.

Los temas que se abordaron en la foto-entrevista abarcan desde la percepción que tienen los usuarios del metro como medio de transporte, como espacio de sociabilidad, como medio de supervivencia, hasta como lugar de recreación y de intercambio cultural. A continuación se presentan los resultados de la foto-entrevista:

### *Edad de los usuarios*

El promedio de edad de las personas que contestaron el cuestionario es de 31 años (31.46). Si se cruza la variable edad con la hora en que fue aplicada la entrevista, los resultados pueden ser interesantes: a los usuarios más jóvenes (15 a 20 años) se les puede encontrar, por lo general, en un horario de seis a nueve de la mañana y entre la una y

cinco de la tarde; de las seis a las nueve de la mañana se puede uno topar con jóvenes de 20 a 30 años, en su mayoría, que viajan en dirección a las estaciones Copilco y Universidad, con rumbo a Ciudad Universitaria, y de las ocho a las diez de la noche de Universidad a Indios Verdes; entre las nueve de la mañana y las tres de la tarde se concentra la gente de mayor edad (los 19 casos de personas mayores de sesenta años fueron entrevistados entre estas horas); por último, entre las seis de la tarde a las nueve de la noche se hallan usuarios entre los 25 y 50 años.

### Género

El 62% de las entrevistas se aplicaron a mujeres, el restante 38% a hombres. Cabe señalar que se encontró mayor accesibilidad para contestar el cuestionario por parte de las mujeres jóvenes, mientras que los hombres de mayor edad fueron los que tuvieron menos disposición e interés en participar.

### Ocupación

El 42% de los casos entrevistados se trata de estudiantes de los cuáles 12 casos se dedican tanto al estudio como al trabajo; el 27% trabaja en empresas privadas o en el sector público. Algunas mujeres dijeron ser amas de casa (8 casos); otros aseguraron trabajar “por su cuenta” (16 casos); como comerciantes (12 casos); y como artistas (2 casos); algunos no especificaron en qué clase de actividad (3 casos); y unos cuantos estaban jubiladas (6 casos).

### Procedencia

El 57% de las personas entrevistadas proviene de alguna delegación del Distrito Federal, 42% de municipios conurbados del Estado de México y el 1% de Hidalgo. Las delegaciones que se mencionan con más frecuencia son: Gustavo A. Madero, Iztapalapa, Coyoacán, Magdalena Contreras y Tlalpan.

En el caso de los usuarios que proceden de municipios pertenecientes al Estado de México el dato es relevante, pues resalta la importancia del STC metro como columna vertebral del transporte en la Zona Metropolitana de la ciudad de México. Los municipios más mencionados son Ecatepec, Tlalnepantla, Netzahualcóyotl, Coacalco, Los Reyes la Paz, Chimalhuacán, Chalco, Cuautitlán Izcalli, Tultitlán y Tecamac.

### Frecuencia de uso y tramos utilizados de la línea 3

El 64% de los usuarios entrevistados aseguró utilizar la línea 3 de lunes a viernes; el 4% mencionó que hacía uso de ella durante toda la semana; el 26% comentó que la utilizaban hasta tres veces a la semana, el 5% dijeron ser usuarios de otras líneas y solo utilizarla de manera ocasional; y el 1% afirmó usarla por primera vez.

Entre los 94 usuarios frecuentes de la línea 3, 23 dijeron recorrer la línea de terminal a terminal, 12 utilizan menos de tres estaciones, y 59 viajan por más de tres estaciones. El 48% del total de entrevistados usan alguna línea de correspondencia: Centro Médico, Hidalgo, Guerrero, Balderas y, en menor medida, La Raza y Deportivo 18 de Marzo.

### Motivo de los viajes

El motivo de los viajes de los usuarios está relacionado con su actividad principal. Como ya se comentó, el 42% de los entrevistados eran estudiantes, por lo que sus viajes, en principio, están relacionados con esta actividad, sin ser exclusiva, ya que ellos mismos se refirieron a las características propias de la línea y de su localización: su cercanía con la Cineteca Nacional, Plaza Universidad, la posibilidad de tomar algún transporte para la plaza de Coyoacán, entre otras posibilidades de entretenimiento y utilización del tiempo libre.

Otras personas, usan esa línea para ir y venir de su lugar de trabajo, hacer negocios, efectuar compras en el centro histórico, en los centros comerciales que se encuentran entre las estaciones de Divi-

sión del Norte, Zapata y Coyoacán, para visitar los fines de semana a sus amigos, o bien, para salir a pasear con la familia.

### *Caracterización del espacio por parte de sus usuarios*

Una vez hecha la descripción de quiénes son los usuarios de la línea 3, de dónde vienen y hacia dónde van, este apartado se dedicará al análisis espacial que hicieron los usuarios a partir de las imágenes fotográficas que se les presentaron.

### El espacio en “horas pico”

Al pedir a los usuarios de la línea 3 que identificaran la foto que menos les gustaba de la serie presentada, el 69% indicó que era la siguiente fotografía (véase foto 36) por dar una sensación de “encierro, hacinamiento, empujones”, e hicieron énfasis en su experiencia como usuarios frecuentes. Cabe señalar que tuvieron dos formas de percibirla: “desde afuera” y “desde adentro”.



**Foto 36.** Sin título.



Esta foto es la que menos me gusta, es como cuando te quieres subir y todo mundo te pone cara y abre los brazos para que no quepas y tienes que subirte porque ya se te hizo tarde para ir a trabajar, pero ¿por dónde? No cabe un alfiler (Adriana, usuaria, 23 años).

Sientes que te asfixias cuando uno va ahí, luego ni el aire sirve, puro empujón, yo no sé como le hacen los que traen niños... ¡y luego para bajar, señorita!” (Camilo, usuario, 60 años).

Las palabras o frases que más asociaron los usuarios con esta fotografía, son: “empujón o empujones”, “aplstar”, “incómodo”, “muchacha gente”, “malos olores”, “sudor”, “tocar” y “bola”. Todas ellas remiten a una situación de hacinamiento que día con día se vive en casi todas las estaciones del Sistema de Transporte Colectivo metro.

Es interesante descubrir cómo una fotografía es capaz de evocar sensaciones captadas a través de los sentidos, como es el caso de tocar y sentirse tocado y, sobre todo, de las percepciones olfativas: el hacinamiento en los vagones se asocia, de manera inmediata, con el mal olor.

Respecto a la hora del día en la que los usuarios imaginaron que fue tomada la fotografía, la mayor parte (72%) pensó que fue en el transcurso de la mañana, entre las siete y las diez:

Yo creo que es en la mañana, porque es cuando hay más gente y van más llenos los vagones. Ha de ser como en... a las siete u ocho que entran las personas de las oficinas (Ana Marfa, usuaria, 24 años).

Sin embargo, hubo quienes fueron más observadores:

No, pero hay niños y ni siquiera traen uniforme de la escuela, parece que van con las mamás de compras, ha de ser un sábado al medio día (Eusebio, usuario, 22 años).

La siguiente fotografía (véase foto 37) fue la segunda menos afortunada entre los usuarios, pues el 33% aseguró que no le agradaba en lo absoluto aunque, a diferencia de la anterior, a muchos les daba una sensación de alivio poder abandonar el amontonamiento.

Ya va uno de salida, pero ¡imagínese en una emergencia! (Santiago, usuario, 64 años).



**Foto 37.** Indios Verdes. Hacinamiento en descenso.

¿Cuánto para salir de ahí? Ahí llevan sus cajas, bultos y toda la cosa (Alma Alicia, usuaria, 28 años).

Esta fotografía fue tomada en la estación Deportivo 18 de Marzo, correspondencia con la línea 6 —El Rosario-Martín Carrera—. El 13% de las personas entrevistadas dijeron no reconocer este espacio; del 87% restante, 29 aseguró que se trataba de la terminal de Indios Verdes, 31 de la estación Deportivo 18 de Marzo, 10 de la estación Potrero y 17 de la terminal Universidad.

A pesar de que solamente el 31% de los entrevistados pudo reconocer la estación Deportivo 18 de Marzo, otro 56% contestó que podía tratarse de Indios Verdes, Potrero o Universidad, lo que indica que tienen un buen conocimiento de la línea, pues las instalaciones de estas cuatro estaciones —incluyendo Deportivo 18 de Marzo— son similares en cuanto a estructura y equipamiento, y comparten una característica peculiar: son las únicas de toda la línea que salen a la superficie.

Tal vez sea Potrero, es que se ve de ahí la calle. O es Potrero, 18 de Marzo o Universidad, es una de esas (Efrén, usuario, 21 años).

## Asientos reservados

En relación con la fotografía número 38, el total de los usuarios entrevistados (100) reconoció haberla visto en los vagones del metro; algunos de ellos fueron más específicos:

Es para que se dé el asiento a los que lo necesitan: abuelitos, mamás y gente enferma (Víctor Manuel, usuario, 15 años).

Son lugares apartados para los que no pueden valerse por sí solos (Yolanda, usuaria, 45 años).

Son asientos que se dejan para los que más lo necesitan: embarazadas, mujeres con bebés, mujeres y hombres mayores, inválidos... Pero eso no pasa porque no falta que veas a un viejo ahí sentadote haciéndose el dormido o que se te quede viendo mientras vas cargando a tu bebé (Amanda, usuaria, 25 años).

Si bien el 100% de las personas entrevistadas conoce el emblema que se encuentra plasmado en esta fotografía, el 74% aseguró que no les produce impacto alguno y que si tienen la oportunidad lo ocupan, sin cederlo a quien más lo necesite:

O sea, si tomo el tren en Indios Verdes y va vacío ese lugar me siento y así me voy, ya si se sube una señora o una viejita, alguien que no pueda estar parado, dejo que se siente y, ni modo, me voy de pie. Pero muchos, muchos, yo creo la mayoría, no lo hacen (Fernando, usuario, 23 años).



Foto 38. Reservado.

## Equipamiento para personas con necesidades especiales

La fotografía número 39 muestra a una persona con capacidades especiales dentro del vagón del metro. Como se señaló en el capítulo referente al equipamiento e infraestructura, el STC metro ha hecho un esfuerzo por equipar algunas estaciones con señalamientos en Braille, rampas para sillas de ruedas en los pasillos e, incluso, escaleras diseñadas para poder subir y bajar con sillas de ruedas. Sin embargo, estos esfuerzos no han sido suficientes para responder a las necesidades de miles de personas discapacitadas que requieren del uso del metro para trasladarse a realizar sus actividades cotidianas.

Las principales preocupaciones de los usuarios fueron cómo ingresar a las estaciones del metro con una silla de ruedas, cuando los accesos que dan a la calle no cuentan con equipamiento especial, y cómo ingresar a un vagón atestado de gente:

No entiendo como le hacen para poder entrar [a la estación] con la silla. Muchas veces he visto como señores les ayudan a bajarla por las escaleras, a veces vienen con familiares, pero cuando vienen solos es ver quien, a la buena de Dios, les quiera ayudar y luego ¡para entrar al vagón! Yo creo que a ciertas horas no se puede, la gente no se va a querer bajar, ni el chofer va a esperar” (Cecilia, usuaria, 41 años).

Es imposible. No se puede porque, aunque hagan arreglos, el que hizo esto no pensó en estas gentes. ¿Se imagina meter una silla con toda la gente amontonada? Una vez venía con mi suegra que usa andadera y para poder bajar a la estación nos tardamos como cuarenta minutos ¡y luego para salir! (Engracia, usuaria, 50 años).

El 92% de los entrevistados aseguró que los espacios del metro no cuentan con el equipamiento necesario para satisfacer las necesidades de personas con discapacidades y el 8% restante opinó que solamente algunas estaciones como Universidad o Centro Médico tienen este tipo de equipamiento:

En la estación Universidad hay como una especie de elevador que hace un ruido cuando van a subir o a bajar una silla. Me ha tocado verlo, no mucho, pero algunas veces que traen a alguien con su silla (Erandi, usuaria, 20 años).

En general no están equipadas, pero en Centro Médico donde se conecta con la línea 7, yo me acuerdo que hay una rampa por la que todo mundo se sube (Paula, usuaria, 18 años).



Foto 39. Sin título.

### Vendedores ambulantes

La fotografía número 40 está relacionada con los personajes y las actividades con las que los usuarios se encuentran en su recorrido diario. Para el total de los usuarios la imagen les resultó familiar: un vendedor ofreciendo su mercancía. Las razones a las que atribuyen que las personas se dediquen a la venta en los vagones fueron de diversa índole: desde el desempleo creciente, la carencia de estudios u habilidades para dedicarse a otras cosas, hasta la combinación de varios factores. En algunos casos se comentó la “facilidad de ganar dinero de esta forma”, respecto a otras alternativas laborales:

Es la crisis la que hace que la gente le busque por donde sea, ¿o no? Mientras más difícil se pone, hay más vendedores por todos lados, aquí y en la calle (Alonso, usuario, 27 años).

No hay trabajo y hay mucha necesidad (Pablo, usuario, 24 años).

Posiblemente, como uno no pudo ir a la escuela, yo también vendo, pero tengo mi puesto con mis papeles y toda la cosa, no así (José Trinidad, usuario, 65 años).

Pus... es que no hay trabajo, cada vez es peor y la gente ve como llevar el pan a casa (Antonio, usuario, 61 años).

¿Te imaginas lo que han de sacar? Diez pesos el disquito ¿Y cuántos venden al día? Es más fácil estar aquí que ir a buscar un trabajo (Isela, usuaria, 34)

Los usuarios señalaron que el número de vendedores se ha incrementado de manera notable:

Cada vez son más vendedores, se abre la puerta y se suben dos, tres, y a cualquier hora, aunque viajes de noche" (Miguel Ángel, usuario, 25 años).

Hasta parece desfile, uno tras otro. Me imagino que sí han de vender. Me voy a venir a trabajar para acá, chance saco más que con mi salario pobre de secretaria [risas]" (Irma, usuaria, 43 años).

La mayoría de los usuarios identifica a los vendedores con cierto tipo de mercancía, los discos piratas:

Cada vez que llegas a una estación se sube una bola de gente y atrás un vendedor, sobre todo los que venden discos piratas, ahora hasta las películas que están en el cine. Cuando salió la del Episodio III, apenas la estrenaron y ya la tenían aquí, eso sí, ¡quién sabe cómo se vea! (Lorena, usuaria, 25 años).

Son los que venden discos, ¡y traen de todo, para todo gusto! Que música disco, cumbias, rancheras, Juan Gabriel y Chente (María de la Concepción, Usuaria, 30 años).

Pero también venden otras cosas, yo conseguí una lamparita y un juego de desarmadores, muy útiles (Francisco, usuario, 60 años).



Foto 40. "Se va a llevar..."

## Programas culturales del STC metro

En cuanto a los programas culturales que el STC metro ha puesto en marcha, en específico "Para leer el boleto", el 33% dijo no haber visto nunca el volante con el que se anuncia, aunque solamente el 17% señaló desconocer por completo el programa. Entre el 83% de las personas que han oído hablar de este proyecto, solamente el 39% dijo conocer como funciona y de éste, el 27% aseveraron conocer alguna de las dos antologías que han salido:

Yo solamente conozco la primera, es muy bueno sobre todo el cuento de Monsiváis. Para hablar con la verdad, todavía la tengo en mi casa, es que la llevé y cuando la quise regresar ya no había nada, pero es una buena noticia que el programa ya esté de vuelta, voy a hablar con los muchachos que prestan los libros para ver si todavía lo puedo regresar y, claro, llevarme la nueva (Nayelli, usuaria, 22 años).

Estoy con la nueva, apenas la empecé y no me ha dado tiempo de leerla toda. No, no me la llevé, por ratitos la pido y sí la regreso, como que me da pena llevármela aunque la podría leer de un solo jalón (Alejandro, usuario, 30 años).

¡Qué bueno que ya está de vuelta! Pues es que siempre que paso ya no hay nada en los anaqueles, ni nadie que te pueda dar razón. Ojalá saquen más ejemplares y ya veremos como está, ojalá que como la primera (Lilia, usuaria, 35).



Volante de la campaña "Para leer el boleto", del STC metro.

La mayor parte de los entrevistados, 83%, reconoció la vitrina (véase foto 41) como parte de las instalaciones del STC metro. El 10% de ellos pensó que esta vitrina formaba parte de alguna exposición en un museo —en tres casos se mencionó el Museo Nacional de Culturas Populares de Coyoacán, posiblemente porque la temática que se muestra en la fotografía está muy relacionada con el llamado arte popular—. En su totalidad, los usuarios entrevistados dijeron ver con buenos ojos las exposiciones temporales que realiza el STC en sus vitrinas aunque, en su mayoría, no recuerden el nombre de las exposiciones en específico:

Me acuerdo de una que estuvo hace ya algunos años en el metro Coyoacán, no sé como le pusieron, pero era sobre la Biblia, tenían Biblias en varios idiomas y unas muy antiguas, pero lo interesante es que iban contando su historia, muy buena, era como ir a un museo, pero gratis y sin filas, bueno, por solo dos pesos (Florinda, usuaria, 61 años).



¡Uy! Pues muchas de pintura, escultura en muchos materiales, diversos artistas, aunque no recuerdo sus nombres, ni los de las exposiciones. Muchas en esta línea, recuerdo que hay vitrinas de éstas en Zapata, Centro Médico y ya no me acuerdo donde más (Lorena, usuaria, 25 años).

Deja que me acuerde. Bueno, ahorita hay una en Copilco, pero está como muy pornográfica, bueno, dicen que es arte ¿no? Bueno, pues son unos monitos en posiciones sexuales, creo que es un concepto medio gay, por lo que se ve. Cada quien... (Citlalli, usuaria, 20 años).

No, por nombre no, pero por tema ha habido exposiciones de foto sobre niños de la calle, contra la violencia hacia las mujeres, caricaturas políticas y otras más abstractas de esculturas, etcétera. ¿Estaciones? En la Raza, en Hidalgo hay o había una de niños y sus derechos, en Centro Médico sobre juguetes, creo, pero la verdad esa no me detuvo a verla, las demás sí, por lo general (Vanessa, usuaria, 19 años).

Es como ir a un museo pero en chiquito, aunque no todas son buenas [las exposiciones], hay algunas que están de güebla, que ni se entiende que quieren decir (Guillermo, usuario, 16 años).



Foto 41. Sin título.

## La cultura informal: música y grafiti

Una vez tocado el tema de la cultura institucional y la recepción de ésta por parte de los usuarios, se abordó el asunto de la “cultura” informal, la que difunden los artistas callejeros, en este caso los músicos. La totalidad de las personas entrevistadas reconocieron ver y escuchar, de manera cotidiana, a los músicos del metro (véanse fotos 42 y 43):

¿Cada cuándo? Pues diario, todos los días, siempre se suben y hay de todo, buenos, malos. Pero desde que me acuerdo, ahí están en el metro (María de la Concepción, usuaria, 30 años).

Siempre, pues la gente de algo tiene que vivir (María de la Luz, usuaria, 40 años).

A cada rato, los invidentes y los demás, ahí los ves vagón tras vagón, todo el día, a toda hora (Roberto, usuario, 24 años).

Sí, en las mañanas al ir a trabajar siempre veo a los mismos, pero de regreso como ya va muy lleno, ya no (Efrén, usuario, 21 años).

Respecto a los motivos que orillan a los músicos a dedicarse a esta actividad, las opiniones de los usuarios son diversas: el 72% lo atribuye a causas económicas y al desempleo; el 22% los considera artistas sin escenario fijo; y una minoría opina que se trata de gente “sin oficio, ni beneficio”:

Es la crisis económica, la gente tiene que emplearse en lo que sea o en lo que sepa hacer. No hay trabajo y el que hay está muy mal pagado (Consuelo, usuaria, 73 años).

Es que hay mucho desempleo y mucha pobreza (Martha, usuaria, 60 años).

Por lo menos aquí los escucha mucha gente, si no tienen donde más tocar o no los contratan en otro lado (Gisela, usuaria, 17 años).

Deberían de ponerse a trabajar, los periódicos están llenos de trabajos, lo que pasa es que no estudiaron o no saben, o pueden hacer otra cosa (Elizabeth, usuaria, 44 años).

El 27% de los entrevistados aseguró colaborar con los músicos de manera económica, aunque los motivos por los que lo hacen varían:

Por ayudarles, si uno trae una moneda y puede hacerlo ¿por qué no hacerlo? (Citlalli, usuaria, 20 años).

Pues si uno trae, con mucho gusto. Yo creo que cualquier peso les ayuda (Francisco, usuario, 60 años).



**Foto 42.** Músicos dentro de los vagones del metro.

Es que hay de todo. Unos son muy buenos y le echan muchas ganas y, pues, uno se siente bien de darles algo, aunque sea poquito (Engracia, usuaria, 50 años).

Solo porque una luego no trae más, si no se les daría, pero aunque no sean buenos, algunos están trabajando y dependen de los que venimos en el metro (Jessica, usuaria, 19 años).

A los que son muy buenos, muy buenos, sí les he llegado a dar hasta su billetito de a veinte. Que te cantan la del *Cóndor pasa* o *El carnavalito* y en verdad te animan, rompen lo monótono que es estar media hora transportándose. Hay otros que les das para que se callen [risas] (Irma, usuaria, 43 años).

Al 53% de los entrevistados les agrada escuchar a músicos durante su trayecto, a un 39% les es indiferente y al 8% restante les ha llegado a incomodar su presencia:

Me gustan, sobre todo me gusta un chico que anda por ahí con su flauta y hasta explica qué es lo que está tocando, aunque la mayoría de la gente ni caso le haga. Se ve que tiene estudios, tiene experiencia y es muy joven, pero es muy agradable lo que toca (Amanda, usuaria, 25 años).

Hay varios de canciones latinoamericanas, son muy alegres y contagian, también los que tocan las de los Beatles, digo, esas son de mis tiempos y les salen muy bien (María del Carmen, usuaria, 52 años).

Pues me da igual, la verdad. Es que uno va leyendo o haciendo otras cosas. Luego ves que la gente va durmiendo y no falta el que se sube a hacer ruido (Erik, usuario, 18 años).

Se suben y ni caben ¡Y luego con sus instrumentos! Hay unos que son muy molestos, la mayoría es puro ruido. No, no me gusta (Modesto, usuario, 60 años).

En relación con los espacios que los músicos han elegido para reunirse en la línea 3, como es el caso del andén de la estación Deportivo 18 de Marzo, y a lo que Goffman identifica como “región posterior”, ésta ha cumplido su objetivo como refugio, al pasar inadvertida por los usuarios.



**Foto 43.** Músicos en los pasillos del metro.

En la mayoría de los casos (96%), a pesar de que muchos de los entrevistados ubicaron esta estación entre las cuatro que son de vía superficial, no les pareció que una escena como la que se observa en la fotografía número 43 sea cotidiana excepto en cuatro casos:

Sí los he visto. Ahí se reúnen, si pasas como al medio día ahí están. Siempre, se hace la bolita (Katya, usuaria, 22 años).

Es en Deportivo 18 de Marzo, siempre hay como quince músicos ahí (Edwin, usuario, 16 años).

Sí llaman la atención porque hay un montón de guitarristas juntos, es en la Deportivo (Pablo, usuario, 24 años).

Es en Basílica, bueno ahora se llama Deportivo 18 de marzo porque está más cerca de ahí que de la Basílica. Sí, luego traen ahí su relajó, pero está bien, así se desaburren (Andrea, usuaria, 28 años).

Por último, se abordó un tema nada ajeno a la cultura urbana que ha resultado polémico por la forma en que se expresa sobre el espacio (véase foto 44). El 78% de los usuarios entrevistados tiene una impresión negativa y opina que el grafiti no debe ser considerado un arte, sino un delito que hay que perseguir y castigar:

Es que dan ganas de agarrarlos con las manos en la masa ¿Cómo es posible que permitan las autoridades que estén rayando así nomás el metro y todo lo que se les ocurre. ¡Qué los consignen! En los camiones hasta le pagan al que los denuncia (María Elena, usuaria, 61 años).

Dicen que eso es arte, y no puede ser arte algo que afecta a los demás (Amanda, usuaria, 25 años).

Se ve bien feo el metro todo rallado y así es en la calle, las paredes, los puentes, los teléfonos, todo se acaban (David, usuario, 25 años).

Sin embargo, también hubo opiniones positivas respecto al fenómeno considerándolo una forma de expresión juvenil que, a falta de espacios, busca aquellos en los que un mayor número de personas puedan apreciarlo:

Generalmente los hacen chavos que no son escuchados por nadie y es su forma de expresarse y decir lo que sienten, al menos aquí los ve mucha gente y eso ayuda (Patricia, usuaria, 24 años).

Hay quienes los saben hacer bien, muchos no se entienden pero algo han de significar ¿no? (Sergio, usuario, 17 años).

El 62% de los entrevistados consideró que más que el uso de pinturas, que pueden quitar mediante la limpieza o mediante el uso de algún químico, el problema radica en los vidrios rayados que afectan al metro de manera permanente:

Se ven muy mal, todos rayados, sin sentido alguno, los echaron a perder y ni hablar, ya no sirven (Santiago, usuario, 64 años).

Es reprobable, infame, se ve muy mal el metro así, no entiendo su lógica de acabar con lo poco decente que tiene esta ciudad (María de la Concepción, usuaria, 30 años).

Es que son jovencitos que no saben lo que cuestan las cosas, que no saben lo que es salir todos los días a trabajar y ganarse su quincena, no pagan impuestos ni saben lo que cuesta mantener al metro funcionando, ojalá hagan algo y los man-



Foto 44. Fuga.

den aunque sea al Tutelar de Menores, para ver si aprenden a respetar, lo que no les enseñaron en su casa, lamentablemente (Elizabeth, usuaria, 44 años).

## *Título 2. Percepción del usuario de la línea 3*

El objetivo principal de la aplicación de la foto-entrevista es saber lo que los usuarios opinan acerca del medio de transporte público más importante de la ciudad, el metro, así como el uso que se le da a sus diferentes espacios.

Por este motivo, después de haber abarcado seis áreas temáticas diferentes relacionadas con este espacio —“horas pico”, asientos reservados, equipamiento para personas con necesidades especiales, vendedores ambulantes, programas culturales del STC metro y la cultura informal: música y grafiti— se recurrió a la valoración que los viajeros hacen del territorio, considerando lo que les agrada y lo que no del metro.

En seguida se presenta un cuadro en el que se han sistematizado aquellos aspectos que los usuarios consideraron importantes dentro de su relación con este espacio, pues son ellos para quienes se ha diseñado el metro:

**Cuadro 16.** El usuario y el STC metro

Lo que más agrada a los usuarios	Lo que menos agrada a los usuarios
Es más rápido que otros medios de transporte y facilita llegar a muchos lados.	Cuando llega a fallar la ciudad se convierte en un caos; a veces es muy lento o se detiene por mucho tiempo.
Es más seguro que ir en vehículos al exterior (menos accidentes).	A ciertas horas va muy lleno y el traslado se vuelve incómodo.
Es barato.	Exceso de vendedores, mendigos y, en ocasiones, carteristas.
Por un mismo boleto puedes conocer gente, ver exposiciones, oír música, leer libros y circular.	Los paraderos de las terminales son peligrosos.
Está limpio.	El usuario nunca sabe por qué se tardó el metro, por qué lo desalojaron y por qué no avanza.

Fuente: Foto-entrevista realizada en las instalaciones de la línea 3 del STC metro, entre los meses de mayo y junio de 2005.

El metro es rápido, seguro, barato, diverso y limpio, pero a la vez se presentan fallas importantes en su servicio, como son: lentitud, hacinamiento, inseguridad en el exterior y, sobre todo, falta de comunicación con el usuario que nunca sabe qué es lo que pasa en el sistema. El diagnóstico que los propios usuarios hacen de la línea 3 del metro se sintetiza de la siguiente forma:

**Cuadro 17.** El usuario y la línea 3

Lo que más agrada a los usuarios	Lo que menos agrada a los usuarios
Los puntos de la ciudad que cruza.	Que haya tantos usuarios.
El tipo de gente que la utiliza.	Los paraderos de las terminales Indios Verdes y Universidad son peligrosos.
Las exposiciones y eventos.	Las estaciones de correspondencia se saturan: Centro Médico, Balderas, Hidalgo, Guerrero, La Raza y Deportivo 18 de Marzo.
Las estaciones y sus espacios (Coyoacán y Etiopía).	Exceso de vendedores

Fuente: Foto-entrevista realizada en las instalaciones de la línea 3 del STC metro, entre los meses de mayo y junio de 2005.

En el caso de la línea 3 sus usuarios la perciben de la siguiente forma: se trata de una línea que cruza puntos importantes de la ciudad de sur a norte y de norte a sur, y que se relacionan directamente con diversas actividades que desempeña un sector de la población en específico —educación, trabajo, entretenimiento—.

El STC metro ha puesto un énfasis especial en sus actividades culturales —exposiciones temporales, programas de lectura, “Túnel de la ciencia”—. La estructura arquitectónica de algunas de sus estaciones permite espacios agradables para la convivencia en estaciones como Coyoacán y Etiopía. Sin embargo, tanto en las estaciones de correspondencia como al exterior, en los paraderos de las terminales, se localizan puntos conflictivos provocados por la gran afluencia que caracteriza a la línea.

El metro, además de ser un sistema de transporte, es una gran obra arquitectónica que, como tal, obedece a un principio fundamental: ser usado y disfrutado por los seres humanos. El compromiso del metro de la ciudad de México con sus habitantes no es un asunto sencii-



llo, pues se trata de cumplir con la demanda de millones de usuarios que lo utilizan diariamente y es la columna vertebral del transporte de esta gran urbe.

Por este motivo es que el presente capítulo —que representa un acercamiento a los usuarios a partir de una técnica de investigación no convencional pero que, sin embargo, aporta elementos para el análisis de su percepción— presenta resultados importantes que deben ser considerados por quienes tienen a su cargo la toma de decisiones.

Pensando en este usuario, el STC creó un sistema de transporte que conecta de manera subterránea o, en algunos casos, superficialmente, los puntos de mayor actividad de la ciudad de México. Pensando en él, ha creado una red de comercios y servicios para que en su tránsito no requiera abandonar la red a menos de que llegue a su destino o a algún otro medio que lo acerque a él. Pensando en él procura que sus elementos le brinden seguridad y confort en su recorrido.

Para Marc Augé el usuario del metro es aquél que vive el espacio, lo conoce y sabe manejar su tiempo y espacio al utilizarlo. El usuario cotidiano sabe a qué altura del andén habrá de esperar el tren, dónde abordarlo para descender más cerca de la salida y dónde esperarlo para poder alcanzar alguno de los codiciados asientos.

Se considera que el trabajo con imágenes puede tener buenos resultados en investigaciones de este tipo y aportar elementos interesantes al estudio del urbanismo. Las imágenes evocan recuerdos y los recuerdos evocan palabras. Estas palabras tienen un significado que versa sobre la percepción de quien las expresa. Más allá de preguntarle al usuario ¿qué piensa cuando ve un vagón lleno de gente?, una fotografía elocuente despierta en él el recuerdo de sensaciones conocidas. La fotografía de un músico desempeñando su actividad en los vagones del metro despierta la memoria auditiva y hace que el usuario recuerde acordes y canciones que le son familiares.

Así, la foto-entrevista resultó eficaz para esta investigación puesto que funcionó como una técnica capaz de lograr que los usuarios hicieran su propia caracterización del espacio con virtudes y defectos, a los cuáles las autoridades competentes deben ser sensibles.

Se retoma por lo tanto aquél principio del urbanismo propuesto por la Carta de Atenas a principios del siglo XX: “Concebir las reglas necesarias que garanticen a los ciudadanos mejores condiciones de

vida”. En este caso son los propios ciudadanos quienes claman por un metro rápido, seguro y eficiente en todos los aspectos, en donde prevalezca el respeto, el bien común y la sana convivencia.

## NOTAS

- <sup>1</sup> Secretaría de Transporte y Vialidad, *Glosario de términos operativos (vialidad y transporte) auto transportes urbanos de pasajeros*.
- <sup>2</sup> Sistema de Transporte Colectivo, *Informe anual*, 2001.
- <sup>3</sup> Ramírez, Aníbal, “El metro genera una vida nueva”, p. 79.
- <sup>4</sup> *Ibíd.*, p. 80.
- <sup>5</sup> Augé, Marc, *El viajero subterráneo*, p. 16.
- <sup>6</sup> *Ibíd.*, p. 17.
- <sup>7</sup> El trabajo titulado “El viajero subterráneo” es un estudio que Marc Augé elaboró en el metro de París, y cuya metodología y aportaciones es aplicable al resto de los metros del mundo.
- <sup>8</sup> *Ibíd.*, p. 18.
- <sup>9</sup> *Ibíd.*, p. 54.
- <sup>10</sup> *Ibíd.*, p. 62.
- <sup>11</sup> Dicha entrevista se realizó entre los meses de mayo y junio del 2005.
- <sup>12</sup> Vila Pablo, “Hacia una reconsideración de la antropología visual como metodología de investigación social”, p. 1.
- <sup>13</sup> Wildner, “El zócalo de la ciudad. Un acercamiento metodológico a la etnografía de una plaza de México”, p. 163.

**E**l problema del transporte y cualquiera de sus implicaciones es un asunto que compete de manera directa a los urbanistas, máxime si se trata de un sistema de transporte masivo que involucra diferentes entidades territoriales, como el que se aborda en este estudio.

La importancia del transporte masivo que caracteriza a las grandes urbes radica en la contribución que éste hace a las economías de mediana escala y al propio crecimiento de las ciudades, puesto que gracias a su existencia es posible enlazar las diferentes actividades. Un transporte masivo eficaz es un instrumento necesario para poder llevar a cabo y combinar las funciones humanas de habitar-trabajar-recrearse que tanto preocupan al campo del urbanismo.

Como se hizo mención en el capítulo 1, el problema del transporte es diferente en las urbes de los países desarrollados que en las de los países en desarrollo, a pesar de que en ambos casos el aumento de vehículos privados satura las vías de circulación y aumenta los índices de contaminación. No obstante, en el primer caso, las políticas públicas que se han puesto en marcha han logrado abatir considerablemente la problemática al alentar el uso del transporte público y no así el del automóvil; en el segundo caso, no se cuenta con la infraestructura necesaria —ni tampoco el interés— para que el transporte público sea de calidad, ni se han logrado plantear y poner en marcha políticas públicas eficientes que antepongan el bienestar común sobre los intereses particulares.

El metro en la ciudad de México fue concebido y construido en un contexto específico de transformaciones territoriales y demográficas, puesto que como puede verse en el cuadro 1 —Dinámica Poblacional del Distrito Federal 1930-2000— es justamente durante las

décadas de los sesenta y setenta cuando la población del Distrito Federal aumenta de manera drástica de 4,870,876 a 6,874,155 habitantes, es decir, una tasa de crecimiento media anual de 3.6% —véase cuadro 3—, además de que territorialmente el Distrito Federal se conurba con algunos municipios del Estado de México, lo que significa repensar de manera seria el asunto de la dotación de los servicios urbanos y, específicamente, el problema del transporte, para poder satisfacer así las demandas de movilidad de la población de la Zona Metropolitana de la Ciudad de México (ZMCM).

El presente apartado comprende las consideraciones finales que se desprenden de este trabajo de investigación, mismas que se desarrollan en dos secciones. La primera trata de presentar, a manera de diagnóstico, las conclusiones a las que se llegaron en esta investigación. Por su parte, la segunda, presenta una propuesta de 10 puntos en la que se considera la opinión de los actores sociales involucrados —vagoneros, autoridades y usuarios— y que pretende ser una aportación para el diseño y la aplicación de las políticas públicas, especialmente aquellas que están relacionadas con la difusión y las prácticas culturales.

### ***Diagnóstico***

Como ya se ha mencionado el espacio en el que se desarrolló este trabajo de investigación es el metro de la ciudad de México, cuyas características lo colocan dentro de la clasificación de un transporte de tipo masivo —el más importante a nivel nacional— ya que presta servicio a millones de usuarios provenientes de diversos puntos de la ZMCM:

Un transporte masivo auténtico exige concentraciones de usuarios y, por ello, puede adoptarse solo en las áreas centrales de las grandes ciudades.<sup>1</sup>

A pesar de que, hasta el momento, el STC metro funciona con regularidad y soluciona en gran medida el problema del transporte en la ZMCM, ya que transporta a un porcentaje importante de su población, no es cien por ciento efectivo debido a las fallas de planeación del sistema de transporte en general, como son: exceso de concesio-

nes otorgadas a los microbuses, rutas saturadas y otras en completo desorden, aumento en el uso de automóviles privados y un reglamento vial que no se respeta, aspectos que desembocan en un continuo caos vial.

Diferentes teóricos y especialistas en la temática del transporte advierten que el problema seguirá latente mientras no se pongan de lado los intereses políticos involucrados que no toman en cuenta las necesidades de la ciudadanía, entretanto se continúe realizando una planeación ineficaz y, sobre todo, mientras que sigan siendo ineficientes los medios de transporte concesionados y administrados por el Estado, lo que no alienta a su uso por parte de quienes tienen otra opción de transportarse —vehículo particular—.

La ZMCM requiere de un nuevo reordenamiento territorial que implique la participación de diversas instancias de gobierno que propongan programas integrales de vivienda, equipamiento y servicios para que logren reducir las distancias entre las zonas habitacionales y los lugares de trabajo, estudio, esparcimiento y de otras actividades cuya lejanía, en ocasiones, es excesiva, lo que implica que los individuos pierdan un número considerable de horas semanales en la espera y el uso de los transportes públicos.

El urbanismo, a partir del siglo XX, se ha encontrado en una encrucijada al tener que abordar la problemática del transporte, su relación con el territorio y sus habitantes, como bien lo señala la Carta de Atenas:

¿Hacer vivir a los transportes o hacer vivir bien a los usuarios de los transportes. Hay que elegir. Lo uno supone la reducción del diámetro de las ciudades y lo otro aumentarlo.<sup>2</sup>

Sin embargo, las reglas del juego propuestas por la disciplina del urbanismo deben considerar que su propósito principal no es crear obras monumentales carentes de sentido y funcionalidad, sino que deben pensarse para ser usadas por los ciudadanos en virtud de mejorar o, al menos, conservar una buena calidad de vida.

En el presente trabajo de investigación se puso un interés particular en las diferentes interacciones sociales que se dan sobre el territorio, apoyándose en técnicas de investigación provenientes de otras disciplinas sociales como son la antropología y la sociología urbana,

esto con la finalidad de conocer mejor las inquietudes y necesidades propias del “urbícola” y usuario del metro: “La ciudad es un pedazo de territorio en el que se acumula mucha interacción humana”.<sup>3</sup>

El metro de la ciudad de México es algo más que una obra monumental, está pensado para satisfacer las necesidades de sus usuarios mediante instalaciones cómodas y seguras, que a la fecha han sido rebasadas por el gran número de viajeros. Su construcción —muy cuestionada por algunos escépticos en su momento, principalmente por los antecedentes lacustres del suelo de la ciudad— fue oportuna y obedeció a una necesidad urbana. Se trata, pues, de una obra que se proyectó para ser realizada conforme a las necesidades de la cada vez más grande ZMCM, y a largo plazo —después de casi 36 años ni siquiera ha concretado la construcción de la mitad de su plan original pensado en 20 líneas—. El metro se construyó partiendo de un principio de centralidad, del centro histórico de la ciudad de México hacia la periferia, conectando diferentes zonas y, por lo tanto, diferentes tipos de actividades.

En esta investigación se decidió estudiar tan solo una parte de la realidad que representa el STC metro, para lo que se eligió la problemática de los músicos de la línea 3 del metro; la delimitación espacial obedeció a características propias del lugar. En primera, se tomaron en cuenta factores físicos y de localización: al ser una de las primeras líneas construidas bajo el llamado principio de centralidad, se trata de una de las líneas más consolidadas del sistema y una de las de mayor afluencia —concentra al 17% del total de pasajeros del metro, cuenta con la terminal más transitada y, por lo tanto, problemática—. En segunda, la localización se convirtió en un factor determinante; en las zonas con las que entra en contacto durante su trayectoria se desarrollan actividades concretas que atraen a un tipo de usuario con características peculiares —estudiantes, profesionales, burócratas— que tienen una manera específica de concebir lo que debe ser un sistema de transporte.

La problemática que se eligió está relacionada con un fenómeno que se presenta en las estaciones del metro: la irrupción de personas que aprovechan sus espacios para poner en práctica una alternativa laboral y procurarse su subsistencia y la de sus familias. Vendedores,

diversos artistas callejeros, mendigos y discapacitados, encuentran en el metro el medio para poder solicitar a los usuarios una ayuda económica.

No obstante, el estudio se limitó a analizar a un tipo específico de músicos tomando en cuenta que su actividad económica también implica una práctica cultural que es percibida por los usuarios de la línea 3 en sus trayectos. Mediante esta investigación se pudieron detectar dos sistemas culturales que actúan en paralelo y que hemos llamado formal e informal. El primero, está integrado por todas aquellas propuestas y programas que parten desde la institución, y que son planeadas y puestas en marcha de manera “oficial”; y el segundo, integra a aquellos artistas que utilizan el metro para trabajar y que por reglamento institucional se encuentran al margen de la ley.

Se detectó un grupo de músicos en la línea 3 que como tal muestran características similares que se traducen en rasgos identitarios: una misma actividad, un lenguaje propio, experiencias compartidas, un mismo espacio de reunión y, en la mayor parte de los casos, un mismo origen social. Para poder investigar a este grupo se aplicaron técnicas de investigación cualitativa como las entrevistas a profundidad que dieron paso a historias de vida, la observación participante y las foto-entrevistas.

Los resultados que mostraron dichas herramientas se consideran invaluable pues fue posible obtener información detallada sobre cómo los sujetos involucrados viven y perciben el territorio y qué tipo de interacciones se dan con los otros actores sociales, información a la que el urbanista pocas veces tiene acceso o considera relevante. De ahí la importancia de que la práctica del urbanismo se convierta en un esfuerzo interdisciplinario en donde cada participante aporte y contribuya con elementos de su propia área de conocimiento, lo que ayudará a tener una mejor perspectiva de los fenómenos.

## ***Propuesta***

Una vez concluido el diagnóstico de la situación del STC metro respecto a la utilización diferenciada de sus espacios, es necesario cerrar

esta investigación con una propuesta dirigida a quienes toman las decisiones en las diferentes instancias gubernamentales y, específicamente, al gobierno del Distrito Federal que actúa como administrador del metro. Propuestas que deberían ser consideradas dentro de las políticas públicas como formas de reordenamiento que no afecten, en la medida de lo posible, a los actores que intervienen dentro del proceso de convivencia urbana. Así, del análisis anterior se desprenden los siguientes puntos:

- El metro es la columna vertebral del transporte público en la Zona Metropolitana de la Ciudad de México (ZMCM) y, por lo tanto, de esa forma debe ser atendido.
- El metro está conformado como un sistema y como tal se compone de diferentes partes relacionadas intrínsecamente entre sí: componentes técnicos y humanos que se combinan para otorgar un servicio que se espera sea seguro y de calidad. Una falla en un componente podría resquebrajar el sistema completo.
- El metro, a lo largo de 36 años de servicio, ha cimentado su historicidad ganando un lugar propio dentro del transporte en el sistema de ciudades mexicanas y mundiales.
- El metro es algo más que una obra arquitectónica de gran magnitud, su función es proporcionar un servicio a los ciudadanos.
- Los servicios urbanos son un derecho ciudadano; son usados y disfrutados por los seres humanos que habitan una urbe, por lo tanto, el metro debe funcionar en las mejores condiciones posibles.

A nivel general, el gobierno del Distrito Federal debe poner en marcha un programa para que el Sistema de Transporte Colectivo metro se apoye en una red efectiva de transportes colectivos que tome en cuenta, por una parte, desarrollar un sistema modal mixto, que implica reordenar los paraderos de las terminales, hacer una revisión exhaustiva de las rutas de los trolebuses, microbuses, y autobuses urbanos y suburbanos; y por otra parte, impulsar el uso de alternativas no contaminantes.

Respecto al mantenimiento de la infraestructura y el equipamiento del metro, el gobierno del Distrito Federal requiere hacer un diagnóstico de su situación y efectuar las obras de rehabilitación sobre



aquellos puntos que se encuentren más deteriorados —revisión de vías, filtraciones de agua en los túneles, escaleras en mal estado y convoyes que presenten averías— y una vez que este asunto primordial quede solucionado, pensar en cómo hacer para que los usuarios puedan disfrutar de sus viajes sin sentirse asfixiados y aprovechar de una mejor manera los tiempos invertidos en sus recorridos, considerando como posibilidad la difusión cultural: “Es difícil hacer que los lugares subterráneos ofrezcan una sensación agradable.”<sup>4</sup>

Por lo tanto, en este trabajo se propone, basándose en el análisis de los resultados que arrojó la investigación, que se reconsidere en las políticas culturales del STC metro el agregar nuevos elementos como el hecho de que se involucren a músicos vagoneros, específicamente en la línea 3, a los programas de difusión cultural.

Los siguientes 10 puntos plantean una propuesta de integración de estos músicos a proyectos culturales en el metro.

- Por la localización de las estaciones de la línea 3 del metro, éstas atraen a un tipo particular de usuarios que disfruta de manera especial y participa de las distintas actividades culturales que propone el sistema. Como ha podido verse, a raíz de programas como “Para leer el boleto”, la línea 3 se ha convertido en un gran laboratorio urbano, por lo que se propone que cualquier proyecto, propuesta, experimento o actividad cultural se lleve a cabo en primera instancia en las instalaciones de esta línea.
- Los músicos del metro son una realidad que el sistema no debe ignorar, ni intentar desaparecer. Su actividad, así como la de los vendedores vagoneros, según señalan los funcionarios y el personal de vigilancia del STC metro, está prohibida por un reglamento de usuarios que señala sanciones para todo aquel que utilice los espacios del metro con “fines diferentes a los de su transportación” y “obstruya el libre tránsito”. Sin embargo, a diferencia de los vendedores, los músicos comparten un aprendizaje cultural con los usuarios. Por otra parte, los reglamentos y sus respectivos artículos no pueden ser inamovibles, pues son producto de las decisiones de los hombres y no de una ley divina, por tanto, deben de ajustarse de acuerdo a nuestra realidad tan cambiante.

- El STC metro cuenta con una unidad de cultura que se encarga de realizar eventos mediante la vinculación con otras instituciones. El encargado en turno, Gonzalo González, comentó que en ningún momento ha establecido alguna comunicación con los músicos en el metro y que esta área no cuenta con una partida presupuestal para poder contratarlos. Esa idea quedaría fuera de la propuesta, pues los músicos no estarían dispuestos a trabajar ganando un salario mínimo, con un horario de ocho horas diarias. Sin embargo, el STC metro podría incorporarlos de otra manera, como se señala en los siguientes puntos.
- Deberán ponerse a consideración un número determinado de criterios para incorporar a los músicos al programa cultural del metro, que tengan que ver con su interés, habilidades o conocimientos musicales.
- Uno de los mayores temores de los funcionarios del STC metro es que cualquier flexibilidad en la aplicación de las leyes atraiga a un mayor número de músicos a los vagones. Esta situación es imaginable en el caso de los vendedores, sin embargo, el ser músico implica un saber privilegiado y existe un número limitado de personas que cuentan con conocimientos o habilidades musicales y, de este número, no todos estarían dispuestos a trabajar en el metro.
- Una vez que se supiera cuántos músicos quisieran involucrarse en este programa y quiénes son, se podría gestionar ante diferentes instituciones apoyos económicos, por tiempo limitado, con el fin de poner en marcha el proyecto. Se buscaría la vinculación con la Secretaría de Cultura del Distrito Federal y con el Conaculta, así como con universidades, iniciativa privada, e incluso, organizaciones internacionales.
- Para los músicos involucrados se podrían abrir talleres de formación y apreciación musical en los que se les capacitara para el manejo de nuevas técnicas y conocimientos. Estos talleres podrían ser impartidos por los músicos más experimentados, o bien, por profesores de la Escuela Nacional de Música o de la Escuela Superior de Música, estableciendo un convenio. Algunos de los músicos están interesados en esta propuesta y han participado en cursos para tocar algún instrumento musical o para el manejo de la voz.

- De algunos integrantes del grupo de músicos de la línea 3 ha surgido la propuesta de crear una publicación periódica que se distribuya entre los usuarios y les aporte elementos de conocimiento sobre los diferentes géneros musicales.
- Aunado a su participación dentro de diferentes espacios del metro, se propone buscar lugares alternativos, abiertos o cerrados, para que los músicos interpreten sus melodías, pueden ser eventos especiales como festivales.
- Como memoria de este proyecto se podría convocar a un concurso para grabar las mejores piezas; uno de los criterios para su evaluación podría ser la interpretación de sus instrumentos y los trabajos de composición original.

## NOTAS

<sup>1</sup> Kevin Lynch, *La buena forma de la ciudad*, p. 291.

<sup>2</sup> Le Corbusier, *Principios de urbanismo (la carta de Atenas)*, p. 81.

<sup>3</sup> Hannerz Ulf, *Exploración de la ciudad*, p. 339.

<sup>4</sup> Kevin Lynch, *op. cit.*, p. 298.



**Libros**

- ACEVES Lozano, Jorge, coord., *Historia oral*, 2ª ed., México, Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social, 2006, 202 p.
- ARANA, Federico, *Guaraches de ante azul. Historia del rock mexicano*, México, Posada, 1985, 554 p.
- AUGÉ, Marc, *El viajero subterráneo. Un etnólogo en el metro*, Buenos Aires, Gedisa, 1987, 120 p.
- \_\_\_\_\_, *Los “no lugares”. Espacios de anonimato. Una antropología de la sobremodernidad*, Barcelona, Gedisa, 1993.
- BEHAGUE, Gerard, *La música en América Latina*, Venezuela, Monte Ávila, 1983, 502 p.
- BOBBIO, Norberto y Nicola Matteucci, *Diccionario de política*, vol. I, México, Siglo veintiuno, 1988, 1784 p.
- BORJA, Jordi, *La ciudad conquistada*, Madrid, Alianza, 2003, 384 p.
- \_\_\_\_\_, y Manuel Castells, *Local y global. La gestión de las ciudades en la era de la información*, Madrid, Taurus / United Nations for Human Settlements, 1997, 418 p.
- BOURDIEU, Pierre, *Sociología y cultura*, México, Grijalbo / Consejo Nacional para la Cultura y las Artes, 1984, 317 p.
- BRAMBILA, Carlos, “Ciudad de México: ¿la urbe más grande del mundo?”, en *Atlas de la ciudad de México*, México, Departamento del Distrito Federal / Plaza y Valdés / El Colegio de México, 1988, 431 p.
- BRATU Serban, Neagu, *Trenes eléctricos*, México, Universidad Autónoma Metropolitana Azcapotzalco, 1991, 238 p.

CARRILLO Paz, Gustavo y Fernando Cataño, *Temas de cultura musical*, 8ª ed., México, Trillas, 1979, 155 p.

CENSOS de población y vivienda, México, Instituto Nacional de Estadística y Geografía, 1930-2000.

CERASI, Maurice, *El espacio colectivo de la ciudad*, Barcelona, Oikos-Tau, 1990, 182 p.

CERBÓN, Miguel Ángel, "Aspectos críticos de la planeación del transporte", en coord., Juan de Dios Pineda, *Los retos del transporte urbano*, s.l., Agencia de Cooperación Internacional del Japón, 1996, 189 p.

CHÍAS Becerril, Luis, "Perspectiva geográfico-nacional del transporte en las principales ciudades de México", en *El transporte metropolitano hoy*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, 1995, 140 p.

CONSEJO Nacional de Población, *La situación demográfica de México*, México, 1998, 172 p.

\_\_\_\_\_, *Proyecciones de población*, México, 1996, 182 p.

COOPER, Grosvernor, *Learning to Listen*, Chicago, University of Chicago, 1957, 167 p.

CORTAZAR, Julio, *El perseguidor*, Madrid, Alianza, 1993.

CRUZ, Crescencio y Ana María Tepichini, "Ciudad de México: ubicación en el sistema nacional de ciudades, expansión física y dinámica sociodemográfica (1900-1980)", en *Atlas de la Ciudad de México*, México, Departamento del Distrito Federal / Plaza y Valdés / El Colegio de México, 1988, 431 p.

D'HARCOURT, Raoul y Marguerite, *La música de los incas y sus supervivencias*, Perú, Occidental Petroleum Corporation of Peru, 1990, 605 p.

DELGADO, Javier, *Ciudad-región y transporte en el México central. Un largo camino de rupturas y continuidades*, México, Plaza y Valdés, 1998, 221 p.

DUVERGER, Maurice, *Los partidos políticos*, México, Fondo de Cultura Económica, 1996, 461 p.

ECO, Umberto, *Lector in fabula*, 4ª ed., Barcelona, Lumen, 1999, 330 p.

ESCALANTE, Paloma, *Voces y vidas*, México, Universidad de Quintana Roo, 2001, 188 p.

ESTADOS Unidos Mexicanos. *Conteo de población y vivienda, 1995. Resultados definitivos*. Aguascalientes, México, Instituto Nacional de Estadística y Geografía, 1996.

FERNÁNDEZ Christlieb, Federico, *Las modernas ruedas de la destrucción. El automóvil en la ciudad de México*, México, El Caballito, 1991, 214 p.

- FERNÁNDEZ Christlieb, Paulina y Luisa Béjar Algazi, "La década de los sesenta", en *Evolución del Estado mexicano*, t. III, 5ª ed., México, El Caballito, 1993, 263 p.
- FLORES, Teresa, "Los sistemas de transporte en la Zona Metropolitana de la Ciudad de México", en coord., Juan de Dios Pineda, *Los retos del transporte urbano*, s.l., Agencia de Cooperación Internacional del Japón, 1996, 189 p.
- GARCÍA Ramos, Domingo, *Iniciación al urbanismo*, 4ª ed., México, Universidad Nacional Autónoma de México, Facultad de Arquitectura, 1974, 417 p.
- GIDDENS, Anthony, *Sociología*, 4ª ed., Madrid, Alianza, 2000, 819 p.
- GIMÉNEZ Montiel, Gilberto, *La teoría y el análisis de la cultura*, México, Secretaría de Educación Pública / Universidad de Guadalajara / Consejo Mexicano de Ciencias Sociales, 1987, 735 p.
- GOFFMAN, Erving, Estigma. *La identidad deteriorada*, Buenos Aires, Amorrortu, 1986.
- \_\_\_\_\_, *Relaciones en público*, Madrid, Alianza, 1979, 379 p.
- \_\_\_\_\_, *Ritual de la interacción*, Buenos Aires, Tiempo Contemporáneo, 1970, 237 p.
- GONZÁLEZ, Jorge, *Sociología de las culturas subalternas*, México, Universidad Autónoma de Baja California, 1990, 176 p.
- GRABBE, Paul, *The Story of One Hundred Symphonic Favorites*, New York, Grosset & Dunlap Publishers, 1940, 300 p.
- GRAIZBORD, Boris y Héctor Salazar, "Expansión física de la ciudad de México", en *Atlas de la ciudad de México*, México, Departamento del Distrito Federal / Plaza y Valdés / El Colegio de México, 1988, 431 p.
- HAIG, R.M. y R.C. McCrea, *Major economic factors in metropolitan growth and arrangement: A study of trends and tendencies in the economic activities within the region of New York and its environs*, vol. 1, New York, Regional Survey of New York and its Environs, 1927, 111 p.
- HANNERZ Ulf, *Exploración de la ciudad*, Madrid, Fondo de Cultura Económica, 1993, 386 p.
- HOYLE B.S y R.D. Kowles, *Modern Transport Geography*, Inglaterra, Belhaven Press, 1992, 276 p.
- INSTITUTO Nacional de Estadística y Geografía, *Estadísticas históricas de México*, México, Instituto Nacional de Estadística y Geografía, 1999. 425 p.
- ISLAS Rivera, Víctor, *Llegando tarde al compromiso: la crisis del transporte en la ciudad de México*, México, El Colegio de México, 2000, 603 p.

- KRAUZE, Enrique, "sin título", en comp., Enrique Florescano y Ricardo Pérez Monfort, *Historiadores de México en el siglo XX*, México, Fondo de Cultura Económica, 1995, 558 p.
- KROTZ, Esteban, *La cultura adjetivada*, México, Universidad Autónoma Metropolitana Iztapalapa, 1993, 173 p.
- LARKIN, Colin, *The Guinness who's who of Heavy Metal*, London, Guinness Publishing, 1992, 279 p.
- LE CORBUSIER, *Principios de urbanismo (la carta de Atenas)*, 4ª ed., Barcelona, Ariel, 1979, 151 p.
- LEGORRETA, Jorge, *Transporte y contaminación en la ciudad de México*, 2ª ed., México, Centro de Ecología y Desarrollo, 1995, 356 p.
- LIST Mendoza, Sonia, *Impactos del metro en los usos del suelo y la vialidad en la estación Zapata de la línea 3 del metro*. México, 2001. Tesis, Universidad Nacional Autónoma de México, Programa de Posgrado en Arquitectura.
- LOCATELLI de Pérgamo, Ana María, "Raíces musicales", en coord., Isabel Aretz, *América Latina en su música*, 4ª ed., México, Siglo veintiuno, 1985, 344 p.
- LUQUE Baena, Enrique, *Del conocimiento antropológico*, Madrid, Centro de Investigaciones Sociológicas Siglo XXI, 1985, 248 p.
- LYNCH, Kevin, *La buena forma de la ciudad*, 3ª ed., Barcelona, Gustavo Gili, 2000, 364 p.
- LYNCH, Kevin, *La imagen de la ciudad*, Barcelona, Gustavo Gili, 1998, 208 p.
- MAKOWSKI, Jara, "Alteridad, evolución y ciudadanía. Notas para una reescritura del espacio público", en Patricia Kuri coord., *Espacio público y reconstrucción de ciudadanía*, México, Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales / Miguel Ángel Porrúa, 2003, 496 p.
- MARCUS, George y Dick Cushman, "Las etnografías como texto", en comp., Carlos Reynoso, *El surgimiento de la antropología posmoderna*, España, Gedisa, 1991, 334 p.
- MARSHALL, Alfred, *Principios de economía. Un tratado de introducción*, Madrid, Aguilar, 1957, 773 p.
- MARTÍNEZ Marín, Carlos, *Los primeros tiempos de Nueva España*, México, Salvat, 1974, 414 p.
- MENDOZA, Manuel y Vince Napoli, *Sociedad y cultura contemporánea*, 2ª ed., Colombia, McGraw-Hill, 1991, 223 p.
- MENDOZA T. Vicente, *Panorama de la música tradicional en México*, 3ª ed., México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Estéticas, 1984, 257 p.



- MORENO Bonett, Alberto, "Enfoque sistémico de la planeación del transporte metropolitano", en coord., Luis Chías, *El transporte metropolitano hoy*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, 1995, 140 p.
- MOUNIN, Georges, *Introducción a la semiología*, Barcelona, Anagrama, 1972.
- MUÑOZ, María de los Ángeles, "Contexto del transporte en la zona metropolitana de la ciudad de México", en coord., Juan de Dios Pineda, *Los retos del transporte urbano*, s.l., Agencia de Cooperación Internacional del Japón, 1996, 189 p.
- NAVARRO, Bernardo, "Dialéctica contradictoria del transporte" en coords., Ángel Bassols y Gloria González, *Zona Metropolitana de la Ciudad de México*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Económicas / Departamento del Distrito Federal, 1993, 439 p.
- \_\_\_\_\_, *El traslado masivo de la fuerza de trabajo en la ciudad de México*, México, Plaza y Valdés / Departamento del Distrito Federal / Universidad Nacional Autónoma de México, 1988, 182 p. (Desarrollo urbano).
- \_\_\_\_\_, "Retos del transporte metropolitano de final de siglo", en coord., Luis Chías, *El transporte metropolitano hoy*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, 1995, 140 p.
- \_\_\_\_\_, y Ovidio González, *Metro, metrópoli, México*, México, Universidad Autónoma Metropolitana Xochimilco / Universidad Nacional Autónoma de México / IEC, 1989, 167 p.
- NEGRETE, María Eugenia, et al., *Población, espacio y medio ambiente en la Zona Metropolitana de la Ciudad de México*, México, El Colegio de México, 1993, 42 p.
- NEGROE Pérez, Gonzalo, "Aspectos metodológicos para la definición de problemas de transporte", en coord., Luis Chías, *El transporte metropolitano hoy*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, 1995, 140 p.
- ORTIZ Hernán, Sergio, *Caminos y transportes en México. Una aproximación socioeconómica: fines de la colonia y principios de la vida independiente*, México, Secretaría de Comunicaciones y Transportes / Fondo de Cultura Económica, 1994, 214 p.
- ORTÚZAR, Juan de Dios, *Modelos de demanda de transporte*, 2<sup>a</sup> ed., México, Alfaomega, 2000, 238 p.
- PORTAL, María Ana, *Vivir la diversidad. Identidades y cultura en dos contextos urbanos de México*, México, Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología / Universidad Autónoma Metropolitana, 2001, 240 p.
- PUIG Piacart, Tony, *Ciudad y cultura en el siglo XIX*, Buenos Aires, Circus, 2000, 251 p.

- RAMÍREZ, Aníbal, “El metro genera una vida nueva”, en *El metro de México: primera memoria*, México, Secretaría de Transporte Colectivo, 1973, 350 p.
- RAMÍREZ Kuri, Patricia, *Espacio público y reconstrucción de ciudadanía*, México, Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales / Miguel Ángel Porrúa, 2003, 496 p.
- REAL Academia Española, *Diccionario de la lengua española*, 22ª ed., Madrid, Espasa Calpe, 2001, 2368 p.
- REMES Tello de Meneses, Roberto, *Del transporte individual al colectivo. Hacia una política integral para el transporte en la ciudad de México*. México, 1995. Tesis, Instituto Tecnológico Autónomo de México, 130 p.
- REUTER, Jas, *La música popular de México*, 2ª ed., México, Panorama, 1988, 195 p.
- RIOBOO Martín, José María, “Comentarios en relación con el transporte masivo en las grandes urbes”, en coord., Luis Chías, *El transporte metropolitano hoy*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, 1995, 140 p.
- RITZER, George, *Teoría sociológica contemporánea*, 3ª ed., Madrid, McGraw-Hill, 1997, 680 p.
- RIVA Palacio, Enrique, “La coordinación metropolitana para el mejoramiento del transporte”, en coord., Juan de Dios Pineda, *Los retos del transporte urbano*, s.l., Agencia de Cooperación Internacional del Japón, 1996, 189 p.
- RODRÍGUEZ, Antonio, “El metro de México: palacio y museo del pueblo”, en *El metro de México: primera memoria*, México, Sistema de Transporte Colectivo, 1973, 350 p.
- ROSAS, Alejandro y José Manuel Villalpando, *Los presidentes de México*, México, Planeta, 2001, 278 p.
- SÁNCHEZ Hinojosa, Guillermina, *Cultura, cultura popular y cultura de masas*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Escuela Nacional de Estudios Profesionales Aragón, 1998, 56 p.
- SARTORI, Giovanni, *Partidos políticos y sistemas de partidos*, 2ª ed., Madrid, Alianza Universidad, 1999, 413 p.
- SECRETARÍA de Comunicaciones y Transportes, *Apuntes para la historia del transporte*, México, Dirección General de Autotransporte Federal, 1983.
- SECRETARÍA de Transporte y Vialidad, *Glosario de términos operativos (vialidad y transporte) auto transportes urbanos de pasajeros*, México, Dirección de Operación, 1987, 100 p.
- SEGUÍ Pons, Joana y Joana Petrus Bay, *Geografía de redes y sistemas de transporte*, Madrid, Síntesis, 1991, 231 p.
- SILVA, Armando, *Imaginario urbano: Bogotá y Sao Paulo. Cultura y comunicación urbana en América*, Bogotá, Tercer Mundo, 1992, 293 p.

- SISTEMA de Transporte Colectivo, *Glosario de términos operativos (vialidad y transporte)*. *Autotransportes urbanos de pasajeros*, México, Dirección de Operación, 1987, 97 p.
- \_\_\_\_\_, *Informe anual*, México, Sistema de Transporte Colectivo, 2001, 130 p.
- \_\_\_\_\_, *Promoción comercial y comunicación social. Camino hacia el siglo xx*, México, Departamento del Distrito Federal, 1997, 102 p.
- SUÁREZ Pereyón, Alejandro, “La colonia Guerrero: un caso de deterioro urbano en la ciudad de México”, en *Revista de Arquitectura Autogobierno*, núm. 6, 7, 8. México, Universidad Nacional Autónoma de México, s.f.
- TABULADOS básicos nacionales y por entidad federativa. *Base de datos y tabulados de la muestra censal. Aguascalientes*, México, Instituto Nacional de Estadística y Geografía, 2001, 401 p.
- TOLKIEN, J.R.R., *El Sirmarillion*, México, Minotauro, 1996, 275 p.
- TRANSPORTES y medio ambiente, *nuevos tranvías en la ciudad*, Madrid, Ministerio de Obras Públicas, 1995, 228 p.
- TURTON, Brian y Richard Knowles, *Urban Transport Problems and Solutions*, Londres, Belhaven Press, 1992, 350 p.
- UNIKEL, Luis et al., *El desarrollo urbano de México*, 2ª ed., México, El Colegio de México, 1978, 476 p.
- VALERO Calvete, Javier, *Transportes urbanos*, Madrid, Dossat, S. A. y Tyspa, 1970, 330 p.
- VERGARA Figueroa, César Abilio, *El resplandor de la sombra*, México, Navarra, 2006.
- \_\_\_\_\_, *La ciudad desde sus lugares. Trece ventanas etnográficas para una metrópoli*, México, Universidad Autónoma Metropolitana Iztapalapa / Consejo Nacional para la Cultura y las Artes / Miguel Ángel Porrúa, 2001, 453 p.
- VIDRIO, Manuel, “El transporte urbano en la ciudad de México en el siglo XIX”, en *Atlas de la ciudad de México*, vol. 3, México, Departamento del Distrito Federal / El Colegio de México / Editorial Plaza y Valdés, 1988, 431 p.
- VILLAVICENCIO, Judith y Ana María Durán, “Características territoriales de la zona metropolitana de la ciudad de México”, en *Dinámica urbana y procesos socio-políticos*, México, Observatorio Urbano de la Ciudad de México, 1997, 427 p.
- VILLORO, Juan, *La ciudad es el cielo del metro en México D.F.*, en ed. Rubén Gallo *Lecturas para paseantes*, Madrid, Turner, 1996, 390 p.

WILDER, Kathrin, "El zócalo de la ciudad. Un acercamiento metodológico a la etnografía de una plaza de México", en *Anuario de espacios urbanos*, México, Universidad Autónoma Metropolitana Azcapotzalco, 1998, 149-166.

## **Revistas**

DELGADO, Javier, "De los anillos a la segregación. La ciudad de México, 1950-1987", en *Estudios demográficos y urbanos*, vol. 5, núm. 14, México, El Colegio de México, mayo-agosto, 1990, pp. 227- 221.

GUERRERO, Maurizio, "Las mafias del metro", en *Revista Cambio*, México, 4 de abril, 2004, pp. 25-30.

KROTZ, Esteban, "La crisis permanente de la antropología mexicana", en *Nueva Antropología*, vol. xv, núm. 48, México, Universidad Autónoma Metropolitana Iztapalapa, octubre, 1995, pp. 9-18.

VILA Pablo, "Hacia una reconsideración de la antropología visual como metodología de investigación social", en *Estudios sobre las culturas contemporáneas*, núm. 5, segunda época, México, Universidad de Colima, junio, 1997, pp. 127-167.

## **Periódicos**

"Acercan la historia de Egipto a usuarios del STC", en *El M*, México, 3 de julio, 2002, p. 9.

AVILÉS Karina, "Demandan manifestantes crear una comisión para esclarecer los hechos del 10 de junio de 1971", en *La Jornada*, México, 11 de junio, 2001, p. 13.

CASON, Jim y David Brooks, "En Nueva York, centro del capitalismo mundial, viven 75 mil homeless", en *La Jornada*, México, 14 de febrero, 2001, p. 45.

"El metro" en *La Jornada*, México, 10 de marzo de 1996, p. 11.

"En el metro Balderas ya vive Rockdrigo", en *La Crónica de Hoy*, México, 20 de septiembre, 2001, p. 28.

GÓMEZ Flores, Laura, "Proponen aumentar a dos pesos la tarifa del metro", en *La Jornada*, México, 24 de noviembre, 2000, p. 12.

\_\_\_\_ y Ángel Bolaños, "Espino Arévalo debe medir muy bien sus acciones: Bátiz", en *La Jornada*, México, 9 de marzo, 2003, p. 38.

HERRERA, Joaquín, "Paraderos del metro, sin administradores", en *Excélsior*, México, 4 de junio, 1995, pp. 4 y 35.

LLANOS Samaniego, Raúl, "Extorsionan líderes de ambulantes a 800 sordomudos en el Metro", en *La Jornada*, México, 30 de junio, 1998, p. 22.

\_\_\_\_, "Proyecto frustrado el balneario del STC", en *La Jornada*, México, 4 de diciembre, 2000, p. 35.

\_\_\_\_, "sin título", en *La Jornada*, México, 11 de junio, 2001.

MONSIVAIS, Carlos, "Sobre el metro las coronas", en *El Universal*, México, 17 de agosto, 1997, p. 7.

"Negocia STC la fabricación de las tarjetas inteligentes", en *El Gráfico*, México, 30 de enero, 2003, p. 18.

RÁFOLS-Casamada, Albert, "Dibujar", en *La Jornada Semanal*, México, 4 de abril, 2004, p. 6.

RAMÍREZ, Bertha Teresa, "Reordenará la GAM operaciones en el paradero de Indios Verdes", en *La Jornada*, México, 4 de febrero, 2002, p. 23.

RAMÓN, René, "Bala perdida mata a una niña de 10 años en Nezahualcóyotl", en *La Jornada*, México, 26 de junio, 2003, p. 48.

STAVRIDIS, Stavros, "Atenas, el acto de habitar y la alteridad", en *La Jornada Semanal*, No. 466, México, 8 de enero, 2004, p. 4.

"Un convoy del metro arrolla a un trabajador", en *Milenio Diario*, México, 31 de agosto, 2002, p. 33.

VILLARREAL, José Javier, "Estación Cuauhtemoc", en *La Jornada Semanal*, núm. 194, 28 de febrero, 1993, pp. 44-45.

## ***Planes, programas y reglamentos***

Atrévete ahí viene.

“Ley de cultura cívica del Distrito Federal”, en *Gaceta oficial del Distrito Federal*, México, 31 de mayo, 2004.

Para Leer el boleto en el metro.

*Plan maestro del metro*, México, Sistema de Transporte Colectivo, 1996.

Un descuido arrasa con cualquiera. Evita rebasar la línea amarilla... porque seguro te llevamos a tu destino.

Volantes del Sistema de Transporte Colectivo.

## ***Páginas web***

Sistema de Transportes Eléctricos:

<http://www.ste.df.gob.mx>

Gobierno del Distrito Federal:

<http://www.df.gob.mx/>

Canciones zapotecas:

[http://www.geocities.com/biyubi/did\\_principal.html](http://www.geocities.com/biyubi/did_principal.html)

Instituto Nacional de Estadística y Geografía:

<http://www.inegi.gob.mx>

Sistema de Transporte Colectivo Metro:

<http://www.metro.df.gob.mx/>

Secretaría de Seguridad Pública del Distrito Federal:

<http://www.ssp.df.gob.mx>

Consejo Nacional para la Cultura y las Artes:

<http://www.cnca.gob.mx/cnca/buena/infantil/metro.html>

Organización Nacional de las Naciones Unidas:

<http://www.un.org/spanish/databases/databases.html>

Secretaría de Cultura del Distrito federal

<http://www.cultura.df.gob.mx/>

## **Entrevistas**

### 2002

- Lilia R. Esparza, Partido de la Revolución Institucional del Distrito Federal, Delegación Cuauhtémoc, 1° de abril.
- Paloma Saiz Tejero, Secretaría de Cultura, Gobierno del Distrito Federal, 22 de marzo.

### 2004

- Rey Hernández, músico y vendedor de la línea 3 del metro, 27 de enero y 2 de febrero.
- Salvador García Martínez, músico de la línea 3 del metro, 19 de enero y 1° de noviembre.
- Rebeca, taquillera línea 3 del metro, 6 de abril.
- Martha, policía de la línea 3 del metro, mayo.
- Jerome Monet, Director General del Centro de Estudios Mexicanos y Centro-americanos (CEMCA), 30 de junio.
- Angélica Ayala Gutiérrez, músico de la línea 3 del metro, 27 y 31 de enero y 1° de noviembre.
- María del Carmen Barreto Solano, músico de la línea 3 del metro, 2 de noviembre.
- Efraín Caballero Sánchez, músico de la línea 3 del metro, 6 de noviembre.
- Edgar Macías Zamora, músico de la línea 3 del metro, 6 de noviembre.
- Hugo Palomares Martínez, músico de la línea 3 del metro, 2 de diciembre.

2005

- David Garnica, músico de la línea 3 del metro, 12 de febrero.
- Fernando Rivera Lara, músico de la línea 3 del metro, 15 de febrero.
- Raúl Montoya Toral, músico de la línea 3 del metro, 12 de febrero.
- Edwin Montoya Jiménez, músico de la línea 3 del metro, 12 de febrero.
- Gonzalo González, Jefe de la Unidad de Cultura del Sistema de Transporte Colectivo, 18 de mayo.



## ÍNDICE FOTOGRÁFICO

No. de foto	Autor	Título
1	Olivia Domínguez Prieto	Andén Indios Verdes
2	Olivia Domínguez Prieto	Salida del metro Deportivo 18 de Marzo
3	Olivia Domínguez Prieto	Metro Potrero visto desde la avenida de los Insurgentes
4	Olivia Domínguez Prieto	¿Dónde quedó la entrada al metro La Raza?
5	Olivia Domínguez Prieto	Un gran complejo habitacional no podía prescindir de una estación del metro
6	Olivia Domínguez Prieto	Metro Guerrero
7	Olivia Domínguez Prieto	El metro Hidalgo
8	Olivia Domínguez Prieto	Metro Juárez
9	Olivia Domínguez Prieto	En la estación del metro Balderas
10	Olivia Domínguez Prieto	Metro Niños Héroes
11	Olivia Domínguez Prieto	Un premio para el que encuentre la entrada a la estación Hospital General
12	Olivia Domínguez Prieto	Metro Centro Médico y el hotel California
13	Olivia Domínguez Prieto	Metro Etiopía
14	Olivia Domínguez Prieto	Metro Eugenia
15	Olivia Domínguez Prieto	Metro División del Norte
16	Olivia Domínguez Prieto	Metro Zapata
17	Olivia Domínguez Prieto	El metro y Centro Coyoacán
18	Olivia Domínguez Prieto	Metro Viveros
19	Olivia Domínguez Prieto	Metro Miguel Ángel de Quevedo
20	Olivia Domínguez Prieto	Metro Copilco
21	Olivia Domínguez Prieto	Metro Universidad

continúa...

continuación...

22	Sistema de Transporte Colectivo metro	Mural de la estación Centro Médico titulado "Medicina tradicional". (Imagen obtenida de la página <i>web</i> del Sistema de Transporte Colectivo metro)
23	Olivia Domínguez Prieto	La bolsa de la mercancía. Treinta años vendiendo en el metro
24	Olivia Domínguez Prieto	Venta de discos compactos de rondas infantiles
25	Olivia Domínguez Prieto	Músico invidente
26	Olivia Domínguez Prieto	Medio poco idóneo para la actuación
27	Olivia Domínguez Prieto	Un palomazo en la región posterior
28	Fernando Rivera Lara	Región posterior. Anden Deportivo 18 de Marzo
29	Olivia Domínguez Prieto	Mujer invidente en su región posterior
30	Olivia Domínguez Prieto	Zampoña y guitarra
31	Olivia Domínguez Prieto	Afinando guitarra
32	Olivia Domínguez Prieto	Salvador en acción
33	Olivia Domínguez Prieto	Salvador trabajando en equipo
34	Olivia Domínguez Prieto	Carmen se va a tocar
35	Olivia Domínguez Prieto	Fernando en plena acción
36	Fabrizio León / <i>La Jornada</i>	Sin título
37	Olivia Domínguez Prieto	Indios Verdes. Hacinamiento en descenso
38	Olivia Domínguez Prieto	Reservado
39	Fabrizio León / <i>La Jornada</i>	Sin título
40	Olivia Domínguez Prieto	Se va a llevar...
41	Consejo Nacional para la Cultura y las Artes	Sin título
42	Olivia Domínguez Prieto	Músicos dentro de los vagones del metro
43	Olivia Domínguez Prieto	Músicos en los pasillos del metro
44	Akuma	Fuga

*Trovadores posmodernos. Músicos en el Sistema de Transporte Colectivo metro*  
—editado por la Coordinación de Estudios de Posgrado y el Programa de Maestría y  
Doctorado en Urbanismo de la Universidad Nacional Autónoma de México—  
se terminó de imprimir en papel cultural de 75 gr,  
en Editores e Impresores FOC, S.A. de C.V.,  
Los Reyes núm. 26, Col. Jardines de Churubusco,  
México, D.F., el 30 de junio de 2010.

Edición compuesta en Goudy 11/13  
Impresión realizada en offset

La edición consta de 300 ejemplares

Diseño original de portada: Cecilia Atenea Cota Trujillo  
Diseño de portada y formación tipográfica: D.G. Citlali Bazán Lechuga  
El cuidado de la edición estuvo a cargo de  
Lic. Lorena Vázquez Rojas

Obra pictórica: Jorge González Camarena, *Diablillo filarmónico*, 1980, óleo/acrílico.  
D.R. Pablo Ruiz Picasso / SOMAAP / México, 2010.

