

“DESDE LAS ENTRAÑAS DE LA CIUDAD DE MÉXICO: EL METRO, MÁS ALLÁ DEL SIMPLE TRÁNSITO, UN ESPACIO PARA LA CULTURA Y LA INTERACCIÓN SOCIAL”.

TESIS QUE PARA OBTENER EL GRADO DE DOCTORA EN URBANISMO PRESENTA:

LUZ OLIVIA DOMÍNGUEZ PRIETO

PROGRAMA DE MAESTRÍA Y DOCTORADO EN URBANISMO

2005



Universidad Nacional
Autónoma de México



UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

Todo el material contenido en esta tesis esta protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.

**DIRECTOR DE TESIS:
DR. HÉCTOR CASTILLO BERTHIER**

**SINODALES:
DRA. ESTHER MAYA PÉREZ
DR. LUIS CHÍAS BECERRIL
DR. GUILLERMO BOILS MORALES
DR. ABILIO VERGARA FIGUEROA
DR. MIGUEL ÁNGEL ADAME CERÓN
ARQ. ALEJANDRO SUÁREZ PAREYÓN**

AGRADECIMIENTOS

- Mamá, te dedico esta tesis. Te lo prometí. Te quiero
- Roberto, por estar conmigo, soportar mi hiperactividad y compartir los desvelos y crisis pero también las alegrías y triunfos.
- Ismael por todo tu apoyo; a la mejor de las suegras Esther Sedano; a Esther; a mis Tías; mis abuelos que se adelantaron en el camino.
- A mi tutor Dr. Héctor Castillo Berthier, por esa visión tan particular del mundo.
- Al Dr. Luis Chías Becerril por su experiencia como especialista en transporte pero sobre todo por su apertura a los enfoques culturales.
- A la Dra. Esther Maya por su complicidad sociológica, sus comentarios valiosos y las horas de conversación divertida.
- A mis Sinodales, Dr. Abilio Vergara, porque una vez más aprendo de tí. Al Dr. Guillermo Boils y al Dr. Miguel Adame por haber aceptado leer y comentar esta tesis aportando elementos importantes de su experiencia a mi formación. Al Arquitecto Alejandro Suárez Pareyón por su conocimiento y apoyo.
- A mi amigo Fabián Torre, donde quiera que estés.
- A Lulú Valdez, secretaria de la Coordinación del Posgrado en Urbanismo por su enorme apoyo durante mi paso por el doctorado.
- A Roberto V. (CONACYT) por ser un servidor público honesto y amable.
- A todos los profesores que han dejado marcas positivas en mi formación, en especial a Dalia Barrera Bassols, Ricardo Torres, Xóchitl Ramírez Armando Pavón, Estela Baez, María Elena, Raúl Domínguez, Virginia Ávila, Paloma Escalante, Mario Camarena y todos aquellos de los que aprendí sociología, antropología social e Historia.
- A mi “banda”: Carlos González, Dulce Cano, Edgar “Mini”, Israel Domínguez y Cynthia, Fernando Benítez, María José, Adolfo Sarabia, Yesika, Federico Robles, Víctor y los Mechanical Chaos, Alejandro y Rebeca, Janel, Eduardo Veyán, Gabrieles (Peewee, Tripas y Laureano), Saúl, Armando y Ostión y toda la banda metalera y “chopera”.
- A todos mis compañeros de “banca”: Lourdes Domínguez, Amelia, Ricardo, Estela, Laura Valdivia, Hugo Núñez, Ercilia García, Alberto, Alejandra Araíza, Aída Analco, Norma, Irma Aguirre, Isaura, Godé Pakabomba, Silvia Rodríguez, Carmen Bueno,

Malú, Max, Toño, Rudy Cruz, Gyna Tapia, Eduardo, Fernando, Tania, José Luis Chong, Roberto Quiroz, Reyna Quiroz, Sabino, Raymundo Casanova, Claudia Espino, Martha, Guadalupe, Viridiana y a todos los Amorosos de Clío, y sus respectivas familias.

- Al CENVI, Víctor Mendoza y CIRCO VOLADOR y La Palabra de Clío A.C.
- A mis alumnos de la ENAH (antropología social y etnología) porque me dan la oportunidad de aprender algo nuevo en cada clase.
- A mis ex alumnos Mario Arboleda, Emilio Nudelman.
- A Claudia Higuera y Malinali Vega por su gran amistad y sororidad.
- A Martha de Alba, por todo su apoyo.
- A todos aquellos que con su información y apoyo hicieron posible la construcción de esta tesis: Paloma Saiz Tejero (Secretaría de Cultura del D.F.) Jerome Monnet, por su interés y por la descripción de los músicos y vendedores del Metro de París. Orlando Delgado y Coral por la información del STC, las artistas de la Colectiva, especialmente a Rocío Hidalgo, Fabrizio León y a La Jornada y a mis alumnos de la ENAH Gen Ota Otani y Violeta Medina por las fotografías. A Gonzalo González (la unidad de Cultura del STC), a Raúl Bretón (STC) por dejarme entrar a las profundidades de la conciencia del Metro.

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

UNA DEDICATORIA ESPECIAL A LOS MÚSICOS DE TODOS LOS TIEMPOS, LUGARES Y GÉNEROS QUE ALGUNA VEZ FUERON IGNORADOS, PERSEGUIDOS, RECHAZADOS E INCOMPRENDIDOS POR UNA SOCIEDAD QUE NUNCA ENTENDIÓ QUE LA MÚSICA ES UN LENGUAJE COMPLEJO, PERO CAPAZ DE TRASCENDER CUALQUIER FRONTERA DE PENSAMIENTO, CREENCIA, IDEOLOGÍA O NACIONALIDAD.

ÍNDICE

INTRODUCCIÓN.....	10
CAPÍTULO I: El Transporte: diferentes propuestas para su análisis.....	20
1.1. Definición de Transporte.....	20
1.2. El problema del transporte.....	24
1.3. El problema del transporte en la ciudad de México.....	26
1.3.1. Un recorrido a través del tiempo: el transporte en México.....	27
1.3.2. El Problema del Transporte en la Zona Metropolitana de la Ciudad de México (ZMCM).....	31
1.4. Conclusiones del Capítulo I	36
CAPÍTULO II: El Metro de la Ciudad de México. Aspectos históricos.....	39
2.1.Reconstruyendo un contexto.....	39
2.1.1. Primera etapa.....	42
2.1.2. Segunda etapa.....	43
2.1.3. Tercera etapa.....	44
2.1.4. Cuarta etapa.....	45
2.1.5. Quinta etapa.....	46
2.1.6. Sexta etapa.....	47
2.1.7. Una séptima etapa.....	48
2.2. La Línea Tres del STC Metro y las teorías sobre los valores del suelo urbano	50
2.2.1. Indios Verdes.....	52
2.2.2 . Deportivo 18 de Marzo.....	53
2.2.3. Potrero.....	54
2.2.4. La Raza.....	54
2.2.5. Tlatelolco.....	55
2.2.6. Guerrero.....	56
2.2.7. Hidalgo.....	57
2.2.8. Juárez.....	58
2.2.9. Balderas.....	58

2.2.10. Niños Héroes.....	59
2.2.11. Hospital General.....	60
2.2.12. Centro Médico.....	60
2.2.13. Etiopía.....	61
2.2.14. Eugenia.....	62
2.2.15. División del Norte.....	63
2.2.16. Zapata.....	64
2.2.17. Coyoacán.....	65
2.2.18. Viveros.....	66
2.2.19. Miguel Ángel de Quevedo.....	67
2.2.20. Copilco.....	67
2.2.21. Universidad.....	68
2.3. Conclusiones del Capítulo II.....	70
CAPÍTULO III: La infraestructura, el funcionamiento y la organización del STC Metro.....	72
3.1. Infraestructura.....	72
3.1.1. Los Túneles de Cajón y las vías.....	73
3.1.2. Estaciones.....	74
3.1.2.1. Torniquetes y taquillas.....	75
3.1.2.2. Equipamiento para usuarios con necesidades especiales.....	75
3.1.3. Los trenes.....	76
3.1.4. Puesto Central de Control (PCC).....	77
3.1.5. Puesto de Alta Tensión (PHT).....	77
3.1.6. Otros elementos.....	77
3.2. Elementos esenciales para el funcionamiento del Metro.....	78
3.3. Organigrama Institucional.....	79
3.4. Los trabajadores y el Sindicato.....	80
3.4.1. Los trabajadores del STC.....	81
3.4.2. El Sindicato Nacional de Trabajadores del STC.....	83
3.5. Conclusiones del capítulo III.....	89

CAPÍTULO IV: El metro un espacio para la difusión cultural.....	91
4.1. Un concepto de difícil definición: la cultura.....	91
4.2. Cultura Institucional del Sistema de Transporte Colectivo Metro: los antecedentes.....	96
4.2.1. Proyectos culturales del STC Metro en marcha.....	98
4.2.2. Para leer de boleto.....	101
4.2.2.1. La prueba de fuego: una primera antología para la línea Tres.....	104
4.3. Conclusiones del capítulo IV.....	105
CAPÍTULO V: Una ciudad subterránea: La etnografía de la Línea Tres y de sus actores.	106
5.1. La etnografía como técnica de investigación.....	107
5.2. Consideraciones sobre el espacio público y el espacio privado.....	108
5.3. Los recorridos: para conocer el Metro hay que vivirlo.....	109
5.3.1. El tiempo.....	110
5.4. Los pasillos y andenes: unas veces llenos, otras, vacíos.....	113
5.5. Los vagones: un espacio para el contacto entre usuarios.....	115
5.6. “Los otros”: Identidades sociales en el Metro.....	116
5.6.1. Los vendedores: una estrategia de supervivencia.....	116
5.6.2. Los faquires: dinero y dolor.....	119
5.6.3. Un poeta incomprendido.....	120
5.6.4. Los payasos. Reír para comer.....	120
5.6.5. Los activistas: un espacio para la conciencia.....	121
5.6.6. Mendigos. Historias que pretenden ser convincentes.....	122
5.6.7. Los sordomudos.....	123
5.6.8. Indígenas de la sierra de Puebla.....	124
5.6.9. Los Músicos de la supervivencia.....	124
5.6.9.1. Músicos invidentes.....	125
5.6.9.2. Músicos Indígenas.....	125
5.7. Conclusiones del Capítulo V.....	126

CAPÍTULO VI: Políticas Culturales Excluyentes: el lugar de los músicos del Metro.....	128
6.1. Los músicos del Metro. Un lugar en el esquema cultural.....	129
6.2. Los músicos del Metro y la interacción social.....	131
6.3. Dos estilos musicales: el Folklore Latinoamericano y el Rock.....	135
6.3.1. Música Folklórica.....	136
6.3.1.1. El folklore Andino.....	137
6.3.1.2. La Música folklórica mexicana.....	140
6.3.2. Rock.....	142
6.3. Conclusiones del capítulo VI.....	145
CAPÍTULO VII: Folkloristas latinoamericanos.....	147
7.1. Salvador.....	149
7.2. Angélica.....	157
7.3. Efraín.....	169
7.4. Carmen.....	178
7.5. Edgar.....	189
7.6. Conclusiones del Capítulo VII.....	197
CAPÍTULO VIII: En la estación del Metro Balderas. El rock viaja en el metro.....	201
8.1. David.....	202
8.2. Hugo.....	212
8.3. Fernando.....	222
8.4. Raúl.....	238
8.5. Edwin.....	239
8.6. Conclusiones del Capítulo VIII.....	245
CAPÍTULO IX: El usuario de la Línea Tres del Metro.....	250
9.1. ¿Quiénes son los usuarios del Metro?.....	250
9.2. Los Usuarios de la Línea Tres. Su percepción sobre el Metro y la Cultura.....	255
9.2.1. Foto- entrevistas o foto- palabra.....	255
9.2.1.1. Metodología.....	256

9.2.2. Perfil de los usuarios.....	257
2.1. Edad de los usuarios.....	257
9.2.2.2. Género.....	258
9.2.2.3. Ocupación.....	258
9.2.2.4. Procedencia.....	258
9.2.2.5. Frecuencia de uso y tramos utilizados de la Línea Tres.....	258
9.2.2.6. Motivo de los viajes.....	258
9.2.3. Caracterización del espacio por parte de sus usuarios.....	259
9.2.3.1. El espacio en “horas pico”.....	259
9.2.3.2. Asientos reservados.....	261
9.2.3.3. Equipamiento para personas con necesidades especiales.....	262
9.2.3.4. Vendedores ambulantes.....	263
9.2.3.5. Programas culturales del STC.....	264
9.2.3.6. La cultura informal: Música y Graffiti.....	265
9.2.3.7. Percepción del usuario de la Línea Tres.....	270
9.3. Conclusiones del capítulo IX.....	272
CAPÍTULO X: Consideraciones finales.....	274
10.1. Diagnóstico final.....	275
10.2. Propuesta.....	278
BIBLIOGRAFÍA.....	281
ANEXO METODOLÓGICO.....	288

ÍNDICE DE CUADROS

Cuadro No. 1: Dinámica Poblacional del Distrito Federal (1930-2000).....	11
Cuadro No. 2: Grupos de edad por Delegación.....	11
Cuadro No. 3: Tasas de crecimiento media anual de la población, 1950-2000.....	12
Cuadro No. 4: Crecimiento por conurbaciones.....	13
Cuadro No. 5: Población en la ZMCM (1950-2000).....	14
Cuadro No. 6: Cuadro de especificaciones de Operación.....	79
Cuadro No. 7: Organigrama del STC.....	80

Cuadro No. 8: Clasificación del personal.....	81
Cuadro No. 9: Conflictos entre el Sindicato Nacional y el Gobierno del D.F.....	87
Cuadro No. 10: Formas de percepción de la realidad social.....	95
Cuadro No. 11: Tiempos totales de recorrido.....	111
Cuadro No. 12: Tiempos totales de recorrido.....	111
Cuadro No. 13: Tiempo de estación a estación (norte a sur).....	112
Cuadro No. 14: Tiempo de estación a estación (sur a norte).....	112
Cuadro No. 15: Folkloristas Latinoamericanos.....	199
Cuadro No. 16: Músicos de Rock.....	247
Cuadro No. 17: El Usuario y el STC.....	271
Cuadro No. 18: El usuario y la Línea Tres.....	271

ÍNDICE DE PLANOS

Plano de Localización No. 1: Crecimiento de la ZMCM por conurbaciones.....	15
Plano de Localización No.2: La red del STC al año 2003.....	49
Plano de Localización No. 3: La Línea Tres del STC.....	69

INTRODUCCIÓN

El Distrito Federal se encuentra enclavado en la cuenca del Valle de México, ocupando el 14% de su superficie, misma que comparte con el Estado de México y los estados de Puebla, Hidalgo y Tlaxcala¹. Su extensión es aproximadamente de 1,525 kilómetros cuadrados². La Ley Orgánica del Departamento del Distrito Federal propuesta y aprobada el 31 de diciembre de 1941 designaba a la ciudad de México como capital del Distrito Federal (D.F.), que a su vez sería refrendado en su 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 dieciséis 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 las cuáles presenta características muy particulares en cuanto a actividades económicas, niveles socioeconómicos de sus habitantes, usos de suelo, densidad poblacional y comportamiento demográfico.

Según el Censo General de Población y Vivienda del año 2000, la población del Distrito Federal asciende a 8.6 millones de habitantes³. En el primer cuadro (1) que está basado en una serie de censos poblacional (del IV al XII) puede observarse cuál fue la dinámica de crecimiento demográfico del Distrito Federal durante los cuarenta años que van de 1930 a 1970. Este fenómeno fue propiciado tanto por el crecimiento natural como por el crecimiento social como se explicará más adelante, como también ha de abordarse el lugar que ocupa dentro del panorama demográfico nacional: Como puede observarse en el cuadro No. 2 que presenta los grupos por edad y por delegación que comprende el Distrito Federal, existen delegaciones en específico que aglutinan grupos por edades de manera evidente. Del mismo cuadro se pueden desprender dos datos significativos: las delegaciones que cuentan con un mayor número de habitantes y aquéllas cuyos habitantes pertenecen a grupos de menor o mayor edad. Las delegaciones más pobladas en la actualidad son Iztapalapa al oriente y Gustavo A. Madero al norte, concentrando una mayoría de gente joven, mientras que las

¹ El Estado de México ocupa la mitad de la Cuenca, Hidalgo el 26%, Tlaxcala el 9% y Puebla únicamente el 1%.

² Dato consultado en CONAPO, *La Situación Demográfica de México*, 1998. Sin embargo, el cálculo de la superficie ha variado según las fuentes consultadas puesto que en el Censo de 1980 se señalaba que ésta era de 1,499 kilómetros cuadrados a la vez que el Plan de Desarrollo Urbano, aprobado para la misma década marcaba 1,503 kilómetros cuadrados.

³ <http://www.inegi.gob.mx>

cuatro delegaciones centrales (Cuauhtémoc, Benito Juárez, Venustiano Carranza y Miguel Hidalgo) concentran el 29% del total de la población de 65 años o más.

Dinámica Poblacional del Distrito Federal (1930-2000)

	Población total			Hombres (%)	Mujeres (%)
	Total	Participación en el total nacional (%)	Lugar nacional		
1930	1 229 576	7.4	2°	45.5	54.5
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

FUENTE: INEGI. *IV al XII Censos de Población y Vivienda, 1930 a 2000.*
 INEGI. *Estados Unidos Mexicanos. Censo de Población y Vivienda, 1995. Resultados Definitivos.* México, 1996.

Cuadro No. 1

Grupos de edad por Delegación

Delegación	Grupo de edad				
	Total	0 - 14	15 - 64	65 y más	No especificado
Entidad	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
Alvaro 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.* México, 2001.

Cuadro No. 2

El Distrito Federal presentó, a partir de la década de los cincuenta, un aumento en las tasas de crecimiento media anual, que provocaría la expansión territorial de la entidad. Esta década marcó el inicio de la expansión urbana provocada principalmente por el crecimiento social, es decir, por las oleadas de migración que la ciudad recibía procedentes del interior de la República, lo cual para una década más tarde se convertiría en un problema, puesto que la ciudad no estaba preparada para recibir más gente y no contaba con suficiente oferta de vivienda, abasto, transporte y otros servicios. Sin embargo, las tasas de crecimiento del Distrito Federal decrecerían notablemente para la década de los años ochenta y noventa.

Tasas de crecimiento media anual de la población, 1950-2000

Período	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. <i>VII al XII Censos de Población y Vivienda, 1950 a 2000.</i>		

Cuadro No. 3

Existen distintas unidades territoriales que se utilizan para referirse a la ciudad de México, como lo hacen notar diferentes autores (Cfr. Unikel, 1972, Graizbord y Salazar, 1988, Delgado, 1990) sin que éstas sean necesariamente un sinónimo. 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 sólo 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” (Graizbord y Salazar, 1988: 120).

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 (Cfr. *Ibidem*: 121). En el caso del Distrito Federal, delegaciones como Milpa Alta o Xochimilco no estarían consideradas dentro del Área Urbana de la Ciudad de México (AMCM). 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 esta 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”. (Ibídem: 121).

La delimitación y los alcances de la Zona Metropolitana de la Ciudad de México (ZMCM), han sufrido importantes transformaciones desde la década de los años cuarenta cuando solamente se incluía a la ciudad central (comprendida por el territorio que ocupan las delegaciones Cuauhtémoc, Benito Juárez, Venustiano Carranza y Miguel Hidalgo) y las delegaciones (antes conocidas como “cuarteles”) Azcapotzalco, Coyoacán, Gustavo A. Madero, Iztacalco, Álvaro Obregón y Magdalena Contreras. Javier Delgado, 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- considera que el crecimiento que vivió la ciudad de México durante el siglo XX, se puede explicar a partir de las conurbaciones⁴ 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 señala en el siguiente cuadro (No. 4) sobre el crecimiento por conurbaciones:

Crecimiento por conurbaciones

Período	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 D.F. con el Estado de México	Magdalena Contreras, Tlalpan y 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, Tultilán, 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 y Texcoco e incluso Tizayuca (Hidalgo)

FUENTE: Delgado, Javier,

“De los Anillos a la Segregación. La Ciudad de México 1950- 1987”, *Estudios Demográficos y Urbanos*, No. 14, Volumen 5, No. 2 mayo- agosto 1990

Cuadro No. 4

⁴ La conurbación es un fenómeno de expansión de un área urbana donde diversas localidades quedan absorbidas.

El cuadro muestra como la ZMCM se ha ido transformando y abarcando unidades territoriales diversas. Durante las tres primeras décadas del siglo XX la ciudad central se caracteriza por una alta concentración de equipamiento y servicios. A partir de los años treinta se da una primera conurbación al interior de la ciudad de México con otras poblaciones periféricas como Tacubaya y San Ángel, por nombrar a algunas e inmediatamente el Distrito Federal empieza a crecer hacia el norte, proceso que se vive de manera clara durante los años cuarenta y cincuenta en que la naciente industria se establece en esta área, aunque la conurbación también se da hacia las delegaciones del sur, del oriente y del poniente sin tocar aún al Estado de México. Entre las décadas que van de 1950 a 1970 se manifiesta una expansión de la ciudad hacia el Estado de México y la ZMCM llega a abarcar algunos municipios que eminentemente darían cabida a las crecientes naves industriales y otros, como es el caso de Netzahualcóyotl que se convertirían en un polo de atracción y una alternativa satisfacer la demanda de vivienda de la población inmigrante de escasos recursos. Para los años que van de 1970 a 1986 se presenta el período que Javier Delgado ha clasificado como la conurbación de “mayor conflicto” (Cfr. Delgado, 1990: 242) puesto que aunque las tasas de crecimiento poblacional descienden drásticamente como puede verse en el Cuadro No. 3, el impacto metropolitano sobrepasa el límite urbano impulsado, principalmente, por dos factores que actuaron como expulsores de población del centro hacia la periferia :

“(…) por el crecimiento industrial en Izcalli- Tultitlán desde 1971 y la restricción a nuevos asentamientos en el D.F.” (Ibídem: 242).

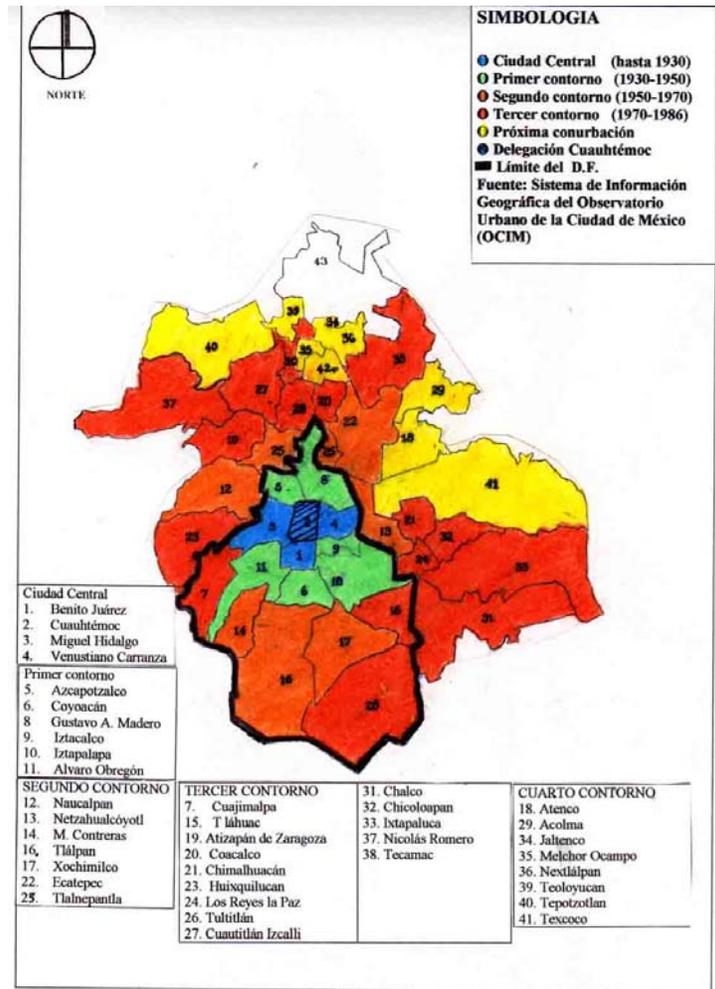
El crecimiento de la ZMCM abarca a 17 municipios conurbados y a otros 19 que quedan en proceso de conurbación desde mediados de la década de los años ochenta hasta finales de los años noventa.

Población en la ZMCM (1950-2000)

Período	Población
1950	3,137, 599
1970	8,799, 937
2000	17, 800,000
FUENTE: INEGI. <i>VII al XII Censos de Población y Vivienda, 1950 a 2000.</i>	

Cuadro No. 5

Crecimiento de la ZMCM por conurbaciones



Plano de Localización No.1

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 aún de Hidalgo (Tizayuca). En treinta años la población de la ZMCM (principalmente de los municipios conurbados y no así del D.F. 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 (Ver plano de localización No.1). 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 D.F.

contendrá a 9,055,411 habitantes de los 20, 462, 242 ó 20, 479⁵, 423 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 en su estudio. Desde el siglo pasado, algunos de los estudiosos más destacados de la problemática urbana han señalado 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 (Cfr. Le Corbusier, 1975: 21). Por lo tanto, será 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 años sesenta esperando 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 38.0% y de 37% en 1980, por lo que puede decirse que permaneció prácticamente constante en el período 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” (Cruz y Tepichini, 1988: 119).

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 años cuarenta y los ochenta, la población de la ciudad de México ha llegado en ese último período a ser equivalente a la de veinticuatro ciudades mexicanas (Cfr. *Ibidem*: 119). 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 años noventa, la ZMCM ocupaba el segundo lugar entre las

⁵ 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 mantendrá constante en las siguientes dos décadas; la segunda que habrá una baja en las tasas de migración. Respecto al crecimiento natural ambas corrientes consideran los mismos factores. Fuente: Conapo, *Proyecciones de Población*, 1996.

metrópolis más pobladas del mundo, únicamente superada por Tokio- Yokohama⁶. Asimismo, en cuanto a su extensión territorial, la ZMCM ocupa 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 kilómetros cuadrados. 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 (Brambila, 1988: 148).

Por 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, pero que a la vez, considerando las proyecciones demográficas a futuro, habrá que tomar en cuenta que cada vez será mayor su demanda de servicios y equipamiento para satisfacer las demandas básicas de sus pobladores y que dentro de estas demandas se encuentra de manera especial el transporte urbano de pasajeros.

El trabajo de los urbanistas, como especialista en el estudio de la ciudad consistirá , por lo tanto, en poner las reglas del juego para que la planeación que se proyecte para los próximos años cumpla con los requerimientos necesarios para 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 de 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” (Carta de Atenas, art. 67 cit. en Le Corbusier, 1975:32).

Le Corbusier sostiene que el urbanismo debe garantizar que los derechos humanos de habitar, trabajar y recrearse puedan llevarse a cabo en el ámbito de la ciudad en las mejores condiciones que sea posible. Para ello resulta imprescindible diseñar y mantener el buen funcionamiento de las redes por las que los habitantes circulen para pasar de una actividad a otra. El urbanismo es,

⁶ Bases de datos en línea de la Organización de las Naciones Unidas (ONU) disponibles en: <http://www.un.org/spanish/databases/databases.htm>

“ 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 (García Ramos, 1974:22).

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 esto, que la propuesta de esta tesis -que se enfoca en el sistema de transporte masivo más importante para la ZMCM, el Metro- es poder vislumbrar el uso que los pasajeros hacen de su espacio a través de la percepción que ellos mismos tienen, en donde el aspecto cultural juega un papel muy importante. Para esto se han diseñado y aplicando técnicas de investigación y metodologías que son usuales en otras disciplinas como son la sociología y la antropología social y que permiten tener un mayor contacto con el habitante de la ciudad, pues cualquier diagnóstico o planeación propuesta 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” (Ibídem: 34).

Sin embargo, las aportaciones que ambas disciplinas pueden dar al campo del urbanismo, van más allá de aspectos teóricos, pues a través de 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 sus gentes. 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*” (Borja y Castells, 1997: 263).

El primer capítulo de esta tesis, “Transporte, diferentes propuestas para su análisis”, contiene la revisión de propuestas teóricas para el estudio del transporte en general, así como una descripción de los estudios más importantes que se han realizado sobre el transporte urbano en la ciudad de México. Partiendo de la definición de transporte y aspectos generales, se hace un análisis sobre el transporte urbano y en especial el transporte eléctrico que se utiliza en la Zona Metropolitana de la Ciudad de México (ZMCM). Se destaca la importancia que tiene el

transporte como un producto social más que por su función económica o técnica. El segundo capítulo, “El Metro de la Ciudad de México. Aspectos históricos” es un recorrido a través de la historia del Sistema de Transporte Colectivo Metro considerando el contexto en el que fue diseñado y sus diferentes etapas de crecimiento. Este capítulo comprende también la historia y la situación actual de las veintiún estaciones de la línea 3 del Metro, espacio de referencia de esta investigación cuya localización se explica a partir de teorías sobre el suelo urbano. En el capítulo tres, “La infraestructura, el funcionamiento y la organización del STC Metro” se consideran aspectos técnicos que remiten a la infraestructura y funcionamiento del Metro de la ciudad de México. Asimismo, se muestran aspectos sobre 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 diferentes tipos de músicos que utilizan el STC como un medio de subsistencia y de difusión cultural. El quinto capítulo, “Una Ciudad Subterránea. La Etnografía de La Línea Tres y de Sus Actores”, abarca una descripción etnográfica del espacio a estudiar: la Línea 3 del STC, con el objetivo de justificar porque se ha preferido ésta sobre las demás. El sexto capítulo, “Actores Sociales: los Músicos del Metro”, sirve de preámbulo a las historias de vida que se presentarán en los siguientes capítulos; se aborda y describe a los personajes y la actividad cultural que realizan que incumbe a esta tesis: los músicos en el Metro. Los capítulos VII y VIII “Los Folkloristas Latinoamericanos” y “En la Estación del Metro Balderas: el Rock viaja en el Metro” comprenden la parte central de la investigación de campo puesto que se dedicara a casos específicos de músicos que trabajan en los vagones del STC Metro de la Línea 3, plasmando historias de vida con el fin de poderles dar la voz y escuchar de primera mano por qué han decidido dedicarse a esta actividad. El noveno capítulo “El Usuario de la Línea Tres del Metro” considera la percepción de los pasajeros obtenida a través de la aplicación de una foto- entrevista cuyas características y alcances se definen en el mismo capítulo. Para concluir se encuentran las observaciones y aportaciones que esta tesis ha dejado.

CAPÍTULO I

El Transporte: diferentes propuestas para su análisis.

Para realizar un estudio acerca de aspectos específicos del Sistema de Transporte Colectivo Metro de la ciudad de México se requiere de un marco de referencia que aborde el problema del transporte de una manera más amplia. Es por este motivo, que se ha decidido iniciar este trabajo con la definición misma de transporte para, a continuación elaborar una revisión sobre las diferentes perspectivas a partir de las cuáles se ha estudiado dicho problema y aterrizar en la historia, características y relación que tiene con la urbanización en México y de manera específica en la 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 medio de transporte que atañe a este trabajo: el Metro.

1.1. Definición de Transporte

Para poder definir el problema de investigación que compete a este trabajo, es oportuno arrancar 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”¹

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*². 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

¹ *Diccionario de la Lengua Española*. Madrid, Espasa Calpe, 2001: 2213.

² Glosario de Términos Operativos (vialidad y transporte) Auto transportes Urbanos de Pasajeros, Dirección de Operación, México, 1987:11.

restringida por las distancias. B.S. Hoyle y R.D. Knowles, coinciden en que la movilidad es fundamental para llevar a cabo todas y cada una de las actividades humanas y que ésta, también es necesaria en todas las sociedades y tipos de economía para el traslado de los bienes y de las personas, a más de ser un elemento necesario en términos funcionales y de desarrollo (Cfr. Hoyle y Knowles, 1992: 3). Otros autores, desde una perspectiva más amplia, prefieren ser más específicos y han optado hablar de un *sistema de transporte*, puesto que para su funcionamiento 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 (Cfr. Ortúzar, 2000:15). Este autor chileno ha buscado delimitar las características generales del transporte que, según él, dependen de la demanda que pueda existir en una ciudad y considera que el transporte es un bien cualitativo y diferenciado, puesto que cada viaje que se realiza es diferente en cuanto a objetivos, lugar de partida, lugar de llegada, ruta y medio utilizado. Por otra parte, si la demanda no logra satisfacerse, el servicio de transporte resultará ineficiente. Por lo tanto, la demanda del transporte debe de ser derivada, es decir, surge a partir de la necesidad de realizar actividades diferentes como es ir a los diferentes centros educativos y laborales, ir de compras, ir de visita o de paseo.

La demanda del transporte está localizada en el espacio, es dinámica y para poder ser satisfecha requiere, como se comentó anteriormente, de infraestructura y de vehículos que deben funcionar de acuerdo a reglas de operación (Cfr. *Ibíd*: 12). Este último punto, la infraestructura, requiere de una inversión económica considerable e igualmente de tiempo. Esto podrá verse claramente en el capítulo II en 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 cuanto a transporte se refiere en México y que solamente después de casi treinta y cinco años ha logrado parcialmente los planes previstos. En el mismo tenor, se encuentra el trabajo de Alberto Moreno Bonnet, que ha seleccionado para su realización el enfoque de la Teoría de Sistemas. La ciudad es concebida desde esta perspectiva como un sistema³ que integra a otros subsistemas como son los servicios primarios, los servicios de eliminación de residuos, los servicios de superación y mejoramiento, los servicios de respaldo y reglamentación, y por

³ 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, 1995:39).

supuesto, los servicios de transporte y comunicación. Si se analiza el problema del transporte desde este ángulo, estará en relación constante con 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” (Moreno, 1995: 44).

Existen algunos trabajos que, aunque ajenos a la realidad mexicana, se han ocupado de estudiar aspectos trascendentales de lo que han llamado *Geografía del Transporte*. Es el caso de Joana Seguí Pons y Joana Petrus Bey, 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 metodológicos⁴. Las autoras mencionadas han detectado tres enfoques principales en la geografía del transporte: los enfoques cuantitativos, los enfoques sociales y la dimensión temporal en los estudios de transporte. Los *enfoques cualitativos* que analizaron las autoras son aquellos que se han dedicado al estudio de las grandes urbes y de sus áreas de influencia. Para este tipo de estudios 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” (Seguí y Petrus, 1991: 12).

Según las autoras, este tipo de enfoque surge durante la década de los años sesenta y su principal exponente es Edward L. Ullman⁵ con su modelo de oportunidades. Entre otras temáticas, el enfoque cualitativo se ha centrado en temáticas como la red de transporte y sus conexiones, estructura, transformaciones; los flujos en las redes y, el significado y la influencia de las redes en el desarrollo económico (Cfr. *Ibídem*: 16). Los *enfoques sociales*, por su parte,

⁴ 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.

⁵ 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.

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 micro-escala, 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” (Ibídem: 12).

De este modo, puede entenderse que en el estudio del transporte desde una dimensión microsocial puede ser de mayor utilidad el incluir aspectos subjetivos que en los estudios a mayor escala⁶, ya sea que se trate de comportamientos individuales o grupales. Este tipo de enfoque, considerará la relación entre diferentes grupos de individuos y el transporte que éstos utilizan. De esta manera, dará cuenta de 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 estén excluidos de la movilidad⁷. Las 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- pudieran 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” (Ibídem:22).

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 Suecia en la década de los años sesenta, si bien, por sus planteamientos causó mayor impacto en los

⁶ 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.

⁷ La utilidad de este tipo de estudios radica en los datos que aporta sobre factores culturales y simbólicos que las estadísticas no describen.

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 (Cfr. Ibídem:22). Este tipo de estudios pretende ser un control de los movimientos de cada uno de los habitantes de una ciudad a través de 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 a cabo⁸. 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, su género, su procedencia y su nivel socioeconómico, entre otros.

1.2. El problema del transporte

El medio o sistema de transporte cuyos componentes y características se han decidido analizar, como se comentó a partir de la introducción es el Metro. Este medio de transporte tiene como principal característica el ser 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, 000.

La existencia del Metro no se puede estudiar de manera aislada puesto que se trata de un fenómeno netamente urbano. Es por esta razón, que este trabajo se enfocará en revisar los trabajos que se han realizado sobre el transporte urbano en general. Lo que se ha identificado como “problema del transporte”, a grandes rasgos se refiere a los errores, carencias o situaciones que no han sido previstas y que las técnicas de planeación han tenido en los diferentes países,

“(…) 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” (Ortúzar, 2000: 11).

Desde los primeros años de la década de los setenta, ya se mencionaba la existencia del problema del transporte que surge como un 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 estos aumentan, se crea una aglomeración y un entorpecimiento en la movilidad,

⁸ Las encuestas origen- destino se han realizado desde hace algún tiempo en México, aportando información específica sobre los movimientos que los individuos realizan y las razones que les motivan para movilizarse.

“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 macrodistancias se ve, a su vez, dominado por las microdistancias” (Valero, 1970: 197).

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, es un autor que ya planteaba desde hace más de treinta años, seis aspectos ineludibles en la resolución del problema del transporte:

- 1) La necesidad de transformar la estructura urbana y la estructura de los transportes, ya que existe a una tendencia a centralizar los lugares de empleo y descentralizar las zonas de residencia⁹ y, por otra parte, la transferencia de viajeros de transporte público a privado (aumento en el parque vehicular).
- 2) La problemática de las empresas de transporte público, que se refiere a que en ciudades del Primer Mundo el transporte público ha sufrido una disminución en el número de viajeros, lo que significa una disminución considerable en su demanda y de sus recursos¹⁰. Según Valero, esto ocasiona que los vehículos y las instalaciones sean insuficientes en cuanto a seguridad, velocidad comercial, comodidad, rentabilidad y productividad.
- 3) La planificación urbana, que se da a largo plazo, debe de tomar en cuenta la situación de la periferia por su relación con el Centro. Esta debe de hacerse a la par 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.

⁹ Este es el caso del Centro Histórico de la Ciudad de México (CHCM) que mostró un decremento, en cuanto a habitantes desde la década de los años 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.

¹⁰ 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.

- 4) La coordinación de los transportes requiere de la elaboración de un plan que cubra todos los medios de transporte y toda la ciudad pensado para un período de más de 25 años. (Cfr. Valero: 198).

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 desarrollados y los países en desarrollo. Problemas como la congestión y la contaminación no son exclusivos de las ciudades de los países del llamado Primer Mundo. Para urbes como la de México, Bogotá, Lima, Calcuta, Nueva Delhi, Buenos Aires y Montevideo, por nombrar a 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 estos 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” (Ibídem: 11).

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 los países en desarrollo, se requiere 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, es indispensable lograr abatir la corrupción y no permitir que los intereses políticos de algunos individuos o grupos prevalezcan sobre los de las mayorías.

1.3. 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: 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 Zona Metropolitana de la Ciudad de México (ZMCM). Se ha considerado oportuna su inclusión puesto que el Metro, como se ha recalcado, es un medio de transporte exclusivamente urbano.

1.3.1. Un recorrido a través del tiempo: el transporte en México

Para realizar este apartado, es necesario apelar brevemente al papel del transporte en el México Antiguo sin el afán de caer en lo que para Enrique Krauze, es el mayor peligro en el que puede caer una persona que realiza un trabajo de investigación, 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” (Enrique Krauze, 1995: 101).

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 cantidades de productos de gran peso, se trata de los cargadores conocidos como *tlameme*, *tameme* o *tlamama*. Eran individuos de diferente origen étnico que procedían del tributo de los pueblos que habían sido conquistados por los mexicas. Se considera que la actividad de los *tlameme* es netamente urbana puesto 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 a través de las canoas, que eran el principal medio de transporte de la época. En el año de 1521, la ciudad de México- Tenochtitlan cae bajo el poder de los españoles quienes reconstruyen la ciudad, convirtiéndola en la capital de la Nueva España. Alfonso García Bravo, uno de los conquistadores de Hernán Cortés, se encargaría de realizar la traza de la nueva ciudad que comprendería la superposición del damero romano a la retícula prehispánica (Cfr. Martínez, 1974: 180). Por las calles circulaban carros y carretas tiradas por caballos, mulas y bueyes, aunque los *tlamemes* siguieron jugando un papel muy importante en la transportación de

mercancías. Esto significó un cambio en la fisonomía de la ciudad porque las calles tuvieron que ser acondicionadas para la circulación de las carretas y de los carros¹¹,

“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 dieciséis 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” (Ortíz,1994:126).

Y es de esta manera como se mantienen el uso de los medios de transporte descritos en el párrafo anterior hasta muy entrado el siglo XVIII, hasta que el gobierno regula las operaciones de los carros de alquiler que aún seguían siendo tirados por animales de carga. La atención del gobierno se dirige 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 es el ómnibus que representa el primer intento de colectivizar el transporte urbano. El propósito de este tipo de transporte era enlazar 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 y aún utilizaba 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 cuáles circularían los tranvías desde la calle de Bucareli hasta Tacubaya, y un año después se inauguraba el tramo México- La Villa de Guadalupe, que empezaban a usar un tipo de energía que era suministrada por el vapor de agua. Un primer ordenamiento regulatorio de este medio de transporte, se publicaba en el año de 1858, el 2 de julio,

“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”.

¹²

A finales del siglo XIX y principios del XX, el transporte en la ciudad de México, sufriría dos cambios determinantes. El impacto de la tecnología vehicular llegaba a nuestro país en un

¹¹ 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 y que a él se le debe la introducción de la carreta a la Nueva España.

¹² Información obtenida en los textos de Promoción Comercial y Comunicación Social del Sistema de Transporte Colectivo Metro, Departamento del Distrito Federal, México, 1997.

marco determinado por la ideología del positivismo que se basa en el precepto del *Orden y Progreso*¹³: la utilización de nuevos tipos de energía en el transporte y la introducción del automóvil. En el año de 1896, México vive una transformación importante dentro de la historia del transporte: la introducción de la energía eléctrica como fuerza motriz. Dos años más tarde (1898) se inaugurarían los primeros tranvías eléctricos,¹⁴

“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 cuál las principales ciudades de la república modernizaron los transportes urbanos”.¹⁵

Un segundo cambio, no menos importante, fue la introducción del automóvil en México. En el año de 1898 se registró la entrada en el territorio nacional que había sido comprado por el señor Andrés Sierra González en el Paso, Texas¹⁶. Es un hecho que aquella élite porfirista que anteriormente se transportaba por medio de carruajes jalados por caballos sería la primera en adquirir un automóvil. La clase pudiente se haría pronto del símbolo del poder que representa el automóvil, mientras que el transporte colectivo se convertiría 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 éstas. De la misma forma, fue necesario elaborar un ordenamiento legal para conservar la armonía en el tránsito, porque 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 transitadas y 10 kilómetros por hora en las calles de intenso tránsito”.¹⁷

Estos dos nuevos medios de transporte serían la oferta mayoritaria de transporte en la ciudad de México a principios del siglo XX. Sin embargo, en el año de 1916, ocurriría un hecho que

¹³ Durante las casi tres décadas del gobierno del General Porfirio Díaz (1830-1915) se vive un “afrancesamiento” en las clases 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 Positivismo que consiste en el reconocimiento de la experiencia sacada de los fenómenos (la ciencia) como única fuente de conocimiento.

¹⁴ 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, 1991: 9).

¹⁵ Información obtenida en Apuntes Para la Historia del Transporte, Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

¹⁶ Hecho citado en Apuntes Para la Historia del Autotransporte, Pág. 15.

¹⁷ Hecho citado en Apuntes Para la Historia del Autotransporte, Pág. 12.

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 D.F. estaba a cargo de los tranvías (...) al estallar el 31 de julio la huelga promovida por la Federación de Sindicatos del D.F. este sistema se vio paralizado (...) cuando los trenes eléctricos reanudaron actividades, la nueva industria del autotransporte ya había nacido”.¹⁸

En el año de 1917 en pleno período Constitucionalista, derrocado el Porfiriato y con la culminación del proceso revolucionario, el gobierno de la Ciudad de México se crea la línea de autobuses Santa María Mixcalco y Anexas. Un año más tarde, las líneas se ampliarían 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 llegarían hasta Tlalpan y a Ixtapaluca. Tres años más tarde, gracias a la Compañía Mexicana de Automóviles S.A. sería posible la introducción de dos omnibuses de veinte pasajeros que tendrían como terminales el Teatro Nacional y la Hacienda de los Morales (en la zona que actualmente se conoce como las Lomas de Chapultepec).

El inicio de la década de los años 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 (1897-1955) 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 habían 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 encuentra el transporte, por parte de la naciente clase trabajadora, que estaba compuesta principalmente por migrantes. Para el año de 1945, la ciudad de México tenía transportes de Primera y Segunda Clase, su población se había duplicado y los medios de transporte eran insuficientes para trasladar a la fuerza de trabajo. 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

¹⁸ Hecho citado en Apuntes Para la Historia del Autotransporte, Pág. 12.

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 convencionales. El tranvía PCC dio servicio en la ciudad hasta la década de los ochenta y fue el antecedente inmediato del moderno tren ligero”¹⁹

El siguiente paso sería la introducción del trolebús de igual forma guiado por energía eléctrica en 1951, cuya primera línea corría de Tacuba a la Calzada de Tlalpan. Tal había sido el éxito de los trolebuses que catorce años más tarde el sistema contaría con más de 170 unidades. Sin embargo, pasaría todavía más de una década para que el Metro, el proyecto más grande en cuanto a transportes masivos eléctricos hiciera aparición²⁰ en la ciudad de México.

1.3.2. 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 al cual está adscrito el Sistema de Transporte Colectivo Metro, esto es, a la Zona Metropolitana de la Ciudad de México (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” (Unikel, 1976: 116).

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 veinte que se esboza en la introducción, se acentuará la importancia del tercer período, 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 período aludido consiste en la extensión de la ciudad de México

¹⁹ Información proveniente de la página web del Sistema de Transporte Eléctrico www.ste.d.f.gob.mx.

²⁰ 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.

que, para ese momento había absorbido a diversos municipios del Estado de México. El crecimiento social de la ZMCM desde la década de los años 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” (Negrete, 1993:14).

Este crecimiento provocó que la ZMCM, que para principios de la década de los años noventa contaba con más de 15 millones de habitantes, requiriera la satisfacción creciente de demandas como la vivienda, el drenaje, el abasto y el transporte, entre otras. Una solución para esta última demanda había sido la construcción del Sistema de Transporte Colectivo Metro a finales de la década de los años 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 revisados para realizar este trabajo, estarán de acuerdo en que el problema del transporte en la Zona Metropolitana de la Ciudad de México no obedece únicamente al crecimiento acelerado de la población (cuyas tasas no han aumentado considerablemente en los últimos años) sino a diversos intereses políticos. Según María de los Ángeles Muñoz este problema está, desde sus principios, 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” (Muñoz, 1996: 73).

Otro autor que considera en el trasfondo del problema del transporte se encuentran cuestiones de índole político, es Bernardo Navarro Benítez, uno de los investigadores con más experiencia en esta clase de estudios en la Zona Metropolitana de la Ciudad de México, puesto que se han

tomado en cuenta criterios de rentabilidad clientelar entre autoridades, líderes, propietarios y conductores de unidades sin tomar en cuenta la opinión de los pasajeros, los clientes principales, que más que solucionar, complican aún más la situación:

“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” (Navarro, 1993: 176).

El problema de transporte para este autor, consistiría en que en las últimas décadas se ha dado un crecimiento importante en el llamado transporte de “baja capacidad”, es decir, los automóviles particulares y los taxis, que traería múltiples consecuencias como son la congestión urbana y del sistema de comunicaciones, y de forma indirecta, ha favorecido la expansión de las periferias y por supuesto, el problema más grave sería la polución del aire (Cfr. Ibídem, 1993:181). 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. 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 de un importante sector de la población (Cfr. Ibídem, 1993: 183).

A la larga se han convertido 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 y ante todo, la negligencia de las autoridades y en el ámbito del transporte y cuerpos de seguridad tanto en el caso del Distrito Federal como en el de los municipios conurbados del Estado de México. Desde otra perspectiva, Miguel Ángel Cerbón, 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 años cincuenta la demanda del transporte no se puede medir únicamente con proyecciones sobre las tasas de crecimiento de la población sino que también se ha relacionado con el uso del suelo y la elección modal. Dicho problema se acentúa 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 el autor, resultaron ineficientes al no adaptarse a la situación de las ciudades, 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. 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” (Cerbón, 1996: 36).

Se considera que la opinión de este autor, 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 en desarrollo y no se centra en el caso específico de la ZMCM, es importante en la medida en que plantea una solución que consiste en que elaborar una planeación adecuada y de acorde a la ciudad, a las necesidades reales de su población, al presupuesto que se tenga, 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 y propone estudiarlo bajo una perspectiva geográfico- nacional cuyo alcance no se limite únicamente a las grandes ciudades sino que analice la situación éstas, a la vez que la 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” (Chías, 1995: 118).

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 años noventa, está de acuerdo con 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” (Riva, 1996: 54).

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 convenios entre el Gobierno del Distrito Federal, el Gobierno del Estado de México e incluso el Gobierno Federal ²¹ (asunto nada fácil en la actualidad por la adscripción política de cada uno de sus representantes) pero sobre todo que tomen en cuenta 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, que como se ha podido ver es un punto central en el análisis de los 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” (Negroe, 1995: 25).

José María Rioboo argumenta que el problema principal del sistema de transporte en la ciudad de México radica en su insuficiencia y ha causado graves complicaciones para sus usuarios como son 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 Colectivo Metro tomando en cuenta la tecnología constructiva que busque costos menores y

²¹ 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, etc.) y 9) ampliar los dispositivos de seguridad, tránsito y semaforización (Riva Palacio, 1996: 55).

ejecuciones rápidas, la tecnología del equipo rodante que consiste en utilizar nuevas tecnologías y mantener/ cambiar el equipo existente, buscar opciones operativas que incluyan paralelamente el servicio ofrecido por el STC- Metro²², el funcionamiento de opciones de transporte colectivo privado y opciones financieras que contemplen la participación de la iniciativa privada en el transporte (Cfr. Ibídem, 1995: 111).

Bernardo Navarro y Ovidio González han reunido su experiencia en el estudio del transporte en el texto “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 estos autores,

“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” (Navarro y González, 1989: 48).

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 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 de Zapata.

1.4. Conclusiones del Capítulo I

- En este capítulo consistió en la revisión de algunos autores que han concentrado sus esfuerzos en estudiar el transporte y sus diversas implicaciones. Se partió de la definición de transporte en general, para centrarse en la situación y problemática que representa el transporte urbano.
- El ámbito geográfico en el que se localiza el medio o sistema de transporte que se ha elegido estudiar es la Zona Metropolitana de la Ciudad de México (ZMCM), por lo que ha sido necesario determinar las causas de su expansión: crecimiento natural (aumento

²² Se consideraba que el Ecotren o Tren Elevado podía ser una opción. Sin embargo, las diferentes asociaciones de vecinos rechazaron su construcción

en los índices de natalidad y descenso en los de mortandad) y crecimiento social (altas tasas de migración) en determinados momentos de su historia, mismas que provocaron que diferentes gobiernos buscaran una salida para canalizar la demanda creciente del transporte. Una de estas soluciones fue que a fines de la década de los años sesenta, se planteara el inicio del proyecto más ambicioso en cuanto a transporte se refiere: la construcción del Sistema de Transporte Colectivo Metro.

- Existe una diferenciación entre lo que se ha considerado el problema del transporte en las grandes urbes de los países desarrollados y de los países en vías desarrollo. Si bien, en ambos casos el aumento de automóviles privados ha provocado la saturación de las vías y el aumento en los índices de contaminantes, en los primeros, por lo general, las políticas públicas han logrado abatir esta problemática eficientando y alentando el uso del transporte público y destinando anualmente gran parte de sus ingresos al abatimiento de la polución del aire. Los países en vías de desarrollo no cuentan con la infraestructura suficiente para un transporte público de calidad, ni con políticas públicas eficientes.
- En el caso de la Zona Metropolitana de la Ciudad de México 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 trabajado 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 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.
- El capítulo II, “El Metro de la Ciudad de México. Aspectos históricos”, como su título lo indica, se ha destinado para abarcar la historia del Sistema de Transporte Colectivo Metro así como sus diferentes etapas de crecimiento y su estado actual. Por otra parte,

el capítulo III “La infraestructura, el funcionamiento y la organización del STC Metro”, se encarga de aspectos más específicos en cuanto a su esquema organizacional y la manera en que funciona este importante sistema de transporte que para Bernardo Navarro, significó un hito en la historia de la transportación (Cfr. Navarro, 1993:178).

CAPÍTULO II

El Metro de la Ciudad de México. Aspectos históricos.

El 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 en su configuración básica, aunque mostrando importantes mejoras tecnológicas. Por lo general, será casi imposible encontrar este tipo de transporte subterráneo en ciudades que tengan menos de medio millón de habitantes, siendo más comunes en ciudades de más de un millón de habitantes (Cfr. Turton y Knowles, 1992: 83). Como resultado del crecimiento acelerado de la población en la ciudad de México se derivó una demanda paralela de transporte¹. En este sentido, el Metro aparece como una oferta viable, es una macro solución para una futura megalópolis².

El presente capítulo está dedicado a analizar las diferentes etapas de construcción y utilización del Sistema de Transporte Colectivo Metro de la ciudad de México. La primera parte considerará el contexto en el cuál fue posible llevar a cabo un proyecto que buscaba dar solución al problema del transporte en la ciudad. En la segunda parte, para fines prácticos se retomarán 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). Para cerrar este capítulo, se dedicará la última parte a la línea que se ha propuesto para estudiarse, la línea 3, mostrando aspectos importantes de su historia, la conformación de sus estaciones y su situación actual.

2.1. Reconstruyendo un contexto.

La ZMCM para la década de los años sesenta como resultado de su proceso de industrialización, iniciado dos décadas atrás, había alcanzado altos índices de crecimiento poblacional. Como se comentó en el Capítulo I, desde la década anterior daba inicio un aumento en los índices poblacionales de la ciudad provocado principalmente por el crecimiento social, es decir, por las constantes oleadas de migración que la ciudad de México

¹ 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. (INEGI, 1999).

² 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, 1992:91). 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.

recibía procedentes del interior de la República, lo cual para una década más tarde comenzaría a convertirse en un problema, puesto que la ciudad no estaba preparada para recibir más gente y atender sus necesidades, a la vez de no contar con suficiente oferta en vivienda, abasto y transporte. Entre los servicios que más eran demandados se encontraba este último y se buscaba una estrategia para poder solucionar esta problemática,

“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 la reforzada y prolongada por los efectos de la reforma agraria. Por la otra parte, fue fundamental la consolidación de la imprescindible infraestructura como las comunicaciones, la energía, etcétera” (Fernández y Béjar, 1993:120).

En efecto, una ciudad en expansión requería de vías de circulación y de un sistema de transporte capaz de movilizar a grandes contingentes de población. Ya desde fines del sexenio de Adolfo Ruiz Cortines (1952- 1958) se había planteado como posible solución el construir un sistema de transporte colectivo que fuese subterráneo, lo cual había sido rechazado automáticamente por el Congreso por tratarse de un gasto considerable, además de que a simple vista por las condiciones del suelo de la ciudad de México no resultaba viable un proyecto de tal magnitud por el hundimiento que presenta, 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 Arrijoja, fundador de una de las empresas líderes en la construcción en América Latina, la ICA³ (Ingenieros Civiles y Asociados S.A.), había presentado el anteproyecto de una de las obras de mayor magnitud que se han construido 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”⁴.

³ Para la fecha en que se presentaba este proyecto la ICA ya había realizado importantes obras como son la construcción del Centro Urbano Presidente Alemán (Multifamiliar 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.

⁴ Información obtenida de la página oficial del Sistema de Transporte Colectivo Metro www.metro.d.f.gob.mx.

Concurriendo con otras empresas, la ICA obtiene la aprobación del proyecto por parte del gobierno federal y, momentáneamente del Departamento del Distrito Federal (DDF). Una vez aprobado el proyecto de ICA había que resolver cómo se financiaría una obra de tan amplias dimensiones. Después de analizar varias posibilidades, el gobierno federal decide tomar en cuenta la propuesta de Carlos Abendrop Dávila⁵ que consistía en poner en práctica el modelo de financiamiento que se había utilizado en la construcción del Sistema Hidroeléctrico de Infiernillo en Zacatecas, es decir, el gobierno aporta la mitad de la inversión y la otra, es solicitada, en calidad de préstamo a la banca francesa. No obstante, a pesar de que el proyecto había sido aprobado y que el problema del financiamiento estaba resuelto su realización no se lograría hasta el siguiente sexenio. El motivo obedeció a una decisión del “regente de hierro” del D.F., el licenciado Ernesto P. Uruchurtu (1952 –1966) quien al frente del Departamento del Distrito Federal (D.D.F.), caía en una grave contradicción. Por una parte, no perdía la oportunidad de demostrar su afán por modernizar la ciudad “limpiando” de vendedores las calles y dando mantenimiento su infraestructura; no obstante, por otra, sostenía que el costo de construir vías rápidas sería menor que el de la infraestructura para poner en marcha el transporte subterráneo.

Es hasta la gestión de Gustavo Díaz Ordaz como presidente de la República (1964-1970) con el general Alfonso Corona del Rosal al mando del Departamento del Distrito Federal que, al ver que el transporte colectivo conformado por autobuses, tranvías, trolebuses y taxis era insuficiente, se tomó 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 Milagro Mexicano”⁶ se inicia la construcción del Sistema de Transporte Colectivo Metro que implicaría la excavación y construcción de túneles, vías y accesos subterráneos y la adquisición de trenes. El día 5 de septiembre de 1969 se inaugura la primera línea del Metro, la Línea 1 o línea Rosa, que conectaba en ese momento el oriente de la ciudad con Chapultepec. Un año más tarde, en agosto de 1970 se inauguró la Línea 2, que corría de Taxqueña a Pino Suárez. A continuación

⁵ Carlos Abendrop Dávila es un importante ex banquero 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 importantes empresas internacionales. Es por esto que por la experiencia que tenía, se toma en cuenta su propuesta para obtener el financiamiento deseado.

⁶ Se conoce como “Milagro Mexicano” al período que va de 1940 a 1970, durante el cuál en nuestro país surgen las condiciones propicias que permiten un desarrollo industrial que, a su vez, da como resultado el auge económico que anteriormente no se había logrado.

se hará un esbozo de cada una de las etapas de construcción del Sistema de Transporte Colectivo Metro, resaltando los avances más significativos en cada una de ellas.

2.1.1. Primera etapa (inicia el 19 de junio de 1967 , termina el 10 de junio de 1972).

Una vez aprobado el gran proyecto se iniciaron las obras de construcción del Sistema de Transporte Colectivo Metro el 19 de junio de 1967, fecha clave en la historia del transporte nacional con la finalidad de resolver los problemas de congestión vial. El arquitecto Ángel Borja estuvo a cargo de la elaboración del proyecto “Estudio de las vías rápidas para la ciudad de México”, asimismo fue el encargado de coordinar los trabajos de cimentación en los que, según los anecdotarios del STC, trabajaría un equipo multidisciplinario que incluía a ingenieros civiles, geólogos, electricistas, eléctricos, mecánicos, además de arqueólogos, especialistas en ventilación, en estadística, economistas, abogados, mano de obra especializada y albañiles, que conformarían un grupo de cuatro mil trabajadores, cifra que se ajustaba a las necesidades de un proyecto tan ambicioso. El proyecto iniciaba partiendo del principio de abarcar los centros de mayor actividad económica, política, social y cultural, es decir, tocando puntos importantes del centro de la ciudad de México y áreas aledañas hacia la periferia. Es decir, buscando una complementariedad entre usos del suelo que requerirían de proximidad: viviendas, comercios y estaciones. La 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 teorías urbanas como *centralidad*: la concentración de actividades, de infraestructura y de equipamiento en el área central, que para principios del siglo XXI, se maneja como una *nueva centralidad*, caracterizada por la concentración ya no de actividades sino de sistemas de gestión y control económico (Cfr. Delgado, 1998: 56). 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. 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 estaban planeadas en un principio de la siguiente manera:

- La línea 1, corriendo de oriente a poniente, desde Zaragoza hasta Chapultepec.
- La línea 2, corriendo de noroeste a sureste, de Tacuba a Taxqueña y respetando la traza de las calzadas prehispánicas de Tlalpan y de Tacuba.

- La línea 3, iría de norte a sur. En sus inicios partía de Tlatelolco para llegar al Hospital General.

Como puede verse, la velocidad en la construcción de túneles, vías y estaciones era vertiginosa: en el año de 1970 el ritmo de construcción era de un kilómetro de vías por mes, con lo que se convirtió en el más rápido a nivel mundial. Entre los años de 1971 y 1976 la construcción del Metro se detuvo, durante el gobierno del presidente Luis Echeverría Álvarez, sin causa justificada, puesto que éste prefirió canalizar recursos a proyectos que en su momento consideró más importantes. De 1971 a 1975 Echeverría,

“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, 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” (Rosas y Villalpando, 2001: 225).

Las obras se reanudarían con José López Portillo en el poder durante el llamado *boom* petrolero.

2.1.2. Segunda etapa (de 1977 a 1982)

Después de la interrupción de la construcción de esta magna obra durante el gobierno del presidente Luis Echeverría Álvarez y del primer año de la gestión de José López Portillo, el 7 de septiembre de 1977 se dan por reiniciados los trabajos. Un evento especial enmarca esta fecha: la creación de la Comisión Técnica Ejecutiva del Metro, que se encargaría del manejo técnico de las ampliaciones en la Red. Posteriormente, el 15 de enero de 1978 se crea la Comisión de Vialidad y Transporte Urbano del DDF (COVITUR). Por lo tanto, se puede decir, que este período es 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, la adquisición del equipo, la construcción, supervisión y ampliación de las obras.

Pueden distinguirse dos momentos importantes durante este período. El primero se refiere a la ampliación de la línea 3 que, como se comentó en párrafos anteriores, únicamente

abarcaba de Tlatelolco al Hospital General. Dicha línea se ampliaría una estación más hacia el norte al construir la estación la Raza y posteriormente, crecería hacia el sur cinco estaciones: Centro Médico, Etiopía, Eugenia, División del Norte y Zapata. La segunda fase empieza en 1980 al crearse el primer Plan Maestro del Metro y la primera acción que se concretiza es la creación en dos etapas de la línea 4 de Martín Carrera a Santa Anita y la 5 de Pantitlán al Politécnico Nacional, con lo que se pensaba 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”⁷.

Sin embargo, una vez construida la Línea 4, su existencia de fue muy cuestionada puesto que se considera a la fecha que sigue siendo subutilizada, al viajar, en comparación con otras líneas, casi vacía. Por otra parte, en 1981 se inauguró el primer tramo de la Línea 5 de Pantitlán a Consulado; un año más tarde la línea se ampliaría hasta la Raza y posteriormente hasta 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”⁸.

Con estos ajustes, la Línea 5 quedaría configurada en su totalidad, con terminales en Politécnico y Pantitlán y al finalizar esta etapa se logra, por primera vez, articular la red del Metro con las rutas de autobús existentes.

2.1.3. Tercera etapa (1983 a 1985)

La tercera etapa en la construcción del Metro comprende las ampliaciones que construirían en su totalidad las líneas 1,2 y 3. Asimismo, es la etapa en la que se inicia la construcción de la Línea 6 y de la 7. En 1983 se inaugura el tramo de la línea 3 que se amplía hacia el sur que va de Zapata a Universidad al construirse las estaciones Coyoacán, Viveros, Miguel Ángel de Quevedo, Copilco y Universidad. Durante 1984 la Línea 2 se extiende hacia el Estado de México, al crecer con las estaciones Panteones y la terminal Cuatro Caminos, y la Línea 1 une

⁷ Información obtenida de la página web del STC www.metro.d.f.gob.mx

⁸ Información obtenida de la página web del STC www.metro.d.f.gob.mx

Zaragoza con Pantitlán. Respecto a las dos líneas cuya construcción iniciaría en este período, la Seis una de las líneas más pequeñas de la red, la primera parte comprendía hasta 1983 las estaciones El Rosario, Tezozomoc, Azcapotzalco, Ferrería, Norte 45, Vallejo e Instituto del Petróleo. Esta línea serviría de correspondencia en El Rosario con la también recién construida Línea 7 y en Instituto del Petróleo con la línea 5. El caso de la mencionada Línea 7 es peculiar: es la línea que se construye a 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”⁹.

Para 1984, la Línea 7 comprende las siguientes estaciones: Tacuba, San Joaquín, Polanco y Auditorio. Un año más tarde, se amplía con las estaciones Constituyentes, Observatorio y Tacubaya, para ser concluida a finales de 1985 con las estaciones San Pedro de los Pinos, San Antonio, Mixcoac y la terminal Barranca del Muerto.

2.1.4. Cuarta etapa (de 1985 a 1987)

Esta etapa significó la ampliación de la red en 25.7 kilómetros, que comprendían, la ampliación de las líneas 6 y 7 y la construcción de la 9¹⁰. La Línea 6 se amplió de Instituto del Petróleo a Martín Carrera con las estaciones Lindavista, la Villa, Basílica (cuyo nombre se transformó a finales de la década de los años noventa a Deportivo 18 de Marzo por las constantes equivocaciones de los pasajeros que asistían a la Basílica de Guadalupe, más cercana a la estación del Metro la Villa) y Martín Carrera. La Línea 7 se amplió de Tacuba a la terminal El Rosario, con cinco estaciones: Refinería, Camarones, Aquiles Serdán, Tezozomoc y el Rosario. Sin embargo, el avance más considerable en este período fue la construcción de la Línea 9 que corre de Pantitlán a Tacubaya. La primera etapa se concluyó en 1987 y comprendía las estaciones Pantitlán, Puebla, Ciudad Deportiva, Velódromo, Mixiuhca, Jamaica, Chabacano,

⁹ *Ibíd*em

¹⁰ El plan de construcción de la línea 8 había quedado pendiente y hubo que modificarse 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 peligro edificios prehispánicos y coloniales.

Lázaro Cárdenas y Centro Médico. Para 1988 se concluye la línea con las estaciones que se construyen hacia el poniente: Chilpancingo, Patriotismo y Tacubaya.

Con estos avances en la red, a finales de la década de los años ochenta, el metro de la ciudad de México era considerado por los especialistas como uno de los más importantes y tecnológicos de América Latina. Era un símbolo de modernidad (como lo fueron los ferrocarriles durante la época porfiriana) y de eficacia, existía convencimiento 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 y 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” (Navarro y González, 1989:1).

2.1.5. Quinta etapa (de 1988 a 1994)

En 1988 inicia la quinta etapa que representa la extensión de la red del Metro al Estado de México con la construcción de la línea “A”. Esta línea, a diferencia de las construidas anteriormente que se caracterizan por utilizar neumáticos, es guiada por ruedas férreas de manera superficial, por lo que se le conoce como el “Metro Férreo”. Parte de la terminal de Pantitlán para llegar hasta el municipio de La Paz, Estado de México constando de las estaciones Pantitlán, Agrícola Oriental, Canal de San Juan, Tepalcates, Guelatao, Peñón Viejo, Acatitla, Santa Marta, Los Reyes y La Paz. La línea “A” se inaugura en 1991 y, tres años más tarde, el 20 de julio 1994 se inaugura la primera etapa de la Línea 8 de la terminal Constitución de 1917 a la de Garibaldi, que se había postergado por las razones anteriormente expuestas. Se construyen las estaciones Constitución de 1917, UAM- Iztapalapa, Cerro de la Estrella, Iztapalapa, Atltilco, Escuadrón 2001, Aculco, Apatlaco, Coyuya, Santa Anita, La Viga, Chabacano, Obrera, Doctores, Salto del Agua, San Juan de Letrán, Bellas Artes y 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 diez líneas”¹¹.

¹¹ Información obtenida de la página web del STC Metro www.metro.d.f.gob.mx

2.1.6. Sexta etapa (de 1994 al 2000)

La sexta etapa de construcción del Metro de la ciudad de México inició en el año de 1994 al comenzar la construcción del Metropolitano Línea B de las terminales Buenavista a Garibaldi (estaciones Buenavista, Guerrero y Garibaldi). El año de 1997 significó un parteaguas en la administración de la ciudad de México, puesto que se había llegado al acuerdo político de elegir al Jefe de Gobierno del Distrito Federal. Los candidatos de los tres los partidos con mayor fuerza política fueron Alfredo del Mazo (Partido Revolucionario Institucional), Cuauhtémoc Cárdenas Solórzano (Partido de la Revolución Democrática) y Carlos Castillo Peraza (Partido Acción Nacional). 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 y tomando posesión el 5 de diciembre de 1997. En este momento, la red contaba con 178 kilómetros, incluyendo los de la línea B que se encontraba en proceso de construcción. Cuauhtémoc Cárdenas manifestó durante su gestión su preocupación sobre la calidad en la infraestructura, el equipamiento y los servicios urbanos en el Distrito Federal, principalmente en mejorar la estructura y funcionalidad en la vialidad, implementar un transporte público eficiente y seguro y dar mantenimiento al equipamiento existente. 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 y 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”¹².

Los avances en la construcción de la Línea B continuaron durante la gestión del Ingeniero Cuauhtémoc Cárdenas quien, sin embargo, en septiembre de 1999 decidió renunciar al Gobierno del Distrito Federal por haber sido postulado por su partido, el Partido de la Revolución Democrática (PRD) como candidato a la presidencia de la República, cediendo 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 que va de la terminal Buenavista a Villa de Aragón, es decir, Buenavista, Guerrero, Garibaldi,

¹² Información obtenida de la página web del STC- Metro www.metro.d.f.gob.mx

Lagunilla, Tepito, Canal del Norte, , San Lázaro, Flores Magón, Romero Rubio, Oceanía, Deportivo Oceanía, Bosque de Aragón y Villa de Aragón.

La gestión de Rosario Robles concluyó en el año 2000, logrando un avance considerable en la construcción de la Línea B: en diciembre de 1997, el gobierno perredista había recibido la línea con el 49% y para el año 2000 entregaba a la siguiente administración un 84% de avance global al sumarse a las estaciones mencionadas en el párrafo anterior las de Nezahualcóyotl, Impulsora, Río de los Remedios, Múzquiz, Tecnológico, Olímpica, Plaza Aragón y Ciudad Azteca, lo que también implica 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”.¹³

2.1.7. Una séptima etapa (del año dos mil 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 kilómetros de vías, 175 estaciones y 11 líneas en funcionamiento (líneas 1-8, A y B). Con esta extensión, se convierte en uno de los más importantes a nivel mundial, aunque aún no se ha dado la consolidación de su Plan Maestro. Para el año 2003 –estipulado como corto plazo- se esperaba terminar la línea 7, ampliándola hasta San Jerónimo, concluir los tramos norte y sur de la línea 8 que iría de Indios Verdes a Acoxta, 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 doce líneas (1, 2, 3, 7,8 y A)¹⁴. Desafortunadamente, la Red que se esperaba tener para el año 2003, no fue concretada, como tampoco lo hizo la línea concesionada de Tren Elevado que conectaría el Centro Histórico de la Ciudad de México con el Estado de México.

De poderse retomar el Plan Maestro y cumplirlo en los próximos años, la siguiente etapa – programada para el año 2009- contemplaría tres posibles opciones:

¹³ Información obtenida de la página web del STC- Metro www.metro.d.f.gob.mx

¹⁴ Plan Maestro del Metro, STC.

- a) 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.
- b) Construir una línea debajo de la Avenida de los Insurgentes¹⁵ –como alternativa vial– que iría de Eulalia Guzmán al Estadio Olímpico México 68 en Ciudad Universitaria y, posteriormente hasta Cuicuilco. La línea tendría 21 estaciones, diez de éstas de correspondencia.
- c) Una alternativa al Tren Elevado que cubriría la misma ruta: Bellas Artes a Santa Mónica.

La red del STC al año 2003



Plano No. 2

¹⁵ 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 porque la obra no se ha concluido, los tiempos no están sincronizados y el hacinamiento es mayor que en el Metro.

La configuración definitiva de este plan se proyecta para el año 2020, una vez que se tuvieran catorce líneas del Metro de rodada automática, tres de Metro Férreo y diez de tren ligero, lo que implicaría un incremento de 295 km. pudiendo dar servicio a 12.8 millones de usuarios diariamente¹⁶. Los objetivos del Plan Maestro consistirían en dar servicio a las zonas más congestionadas de la ciudad, ahorrar tiempo y conectar las zonas de mayor densidad demográfica y los centros de actividad (Cfr. Islas, 2000: 285).

2.2. La Línea Tres del Sistema de Transporte Colectivo Metro y las teorías sobre los valores del suelo urbano.

La presente investigación se lleva a cabo al interior de las líneas del STC Metro (andenes, vagones y estaciones). Se ha elegido específicamente a la Línea 3 que corre desde Indios Verdes hasta Ciudad Universitaria, por las siguientes razones: a) Ser una de las primeras líneas construidas conforme a los criterios de centralidad urbana; b) Estar entre las tres líneas con mayor afluencia (749,000 pasajeros al día, es decir, el 17.42 % del total de las líneas); c) Ser la línea de mayor longitud con 23.609 kilómetros (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 Tres); d) Tener la terminal más transitada (Indios Verdes); e) Contar con cuatro estaciones entre las veinte estaciones más transitadas (Indios Verdes, Universidad, Zapata y la Raza) y, f) principalmente, por las zonas que cruza a su paso y el tipo de usuarios que la utilizan, en su mayoría estudiantes, profesionistas y trabajadores. Este último punto, está relacionado con lo que los estudiosos del espacio urbano han definido como localización. La localización 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 años 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 cuentan con características que las hacían propicias para el desarrollo de ciertas actividades. Alfred Marshall, le llamó a este fenómeno *renta de situación* señalando que el valor del suelo urbano podía aumentar si contaba con algunas ventajas de localización (Cfr. Marshal, 57: 365). Otros autores, como es el caso de R. M. Haig, plantearon que el valor del suelo urbano estaba determinado por su accesibilidad. Se entiende

¹⁶ Plan Maestro del Metro, versión 1996, STC.

como accesibilidad la facilidad o dificultad que se presenta para poder acceder al lugar de asentamiento. La llamada *fricción de la distancia*, estaba determinada por el papel que juegan los medios de transporte: la accesibilidad a través del transporte pondrá en contacto a la oferta y a la demanda y en la medida en que esto sea posible el valor del suelo urbano decrecerá (Cfr. Haig, 1920:40). Este último enfoque podría cuestionarse partiendo 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, este requiere de la complementariedad que ofrecen otros usos de suelo. El suelo, se convierte entonces, en el soporte fijo de toda actividad llevando a cabo un 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 residenciales, comerciales, industriales, recreativos o para equipamiento cuya combinación configura diferentes paisajes urbanos. Un espacio productivo generará la necesidad de consolidar un espacio residencial para que la llamada Fuerza de Trabajo (FT) en términos marxistas, pueda localizarse. A su vez, ambos usos de suelo requerirán de servicios complementarios que a su vez actuarán como consumidores del espacio. Es aquí donde aparecen los medios de transporte como espacios de intercambio que revalorizan el espacio.

Más allá del planteamiento de la centralidad, las estaciones de Metro actuarán como factores positivos para la localización en puntos distantes del centro. En este contexto, se puede decir que en un principio, a finales de los años sesenta, las tres primeras líneas del Metro fueron concebidas basadas en un principio de *centralidad urbana*, pero que a partir de una segunda fase de construcción iniciada en la década de los años ochenta, la localización de las líneas del Metro se piensan como una forma de resignificación de espacios urbanos que no necesariamente confluyen en el centro, lo que trae como consecuencia un incremento en los precios del suelo, pues contar con una estación del Metro cercana en una ciudad como la de México siempre será un plusvalor en la localización de residencias, comercios, servicios y demás equipamiento urbano, lo cual podrá verse de manera evidente en cada estación de la Línea 3. A continuación se hará una descripción sucinta de cada una de las estaciones que comprende la Línea 3 de Norte a Sur y su impacto en el valor de los usos de suelo cercanos.

2.2.1. Indios Verdes

La terminal de Indios Verdes es, como se comentó en el párrafo anterior, la más transitada de todo el Sistema de Transporte Colectivo Metro. Según el Informe Anual del STC de 2001, tenía un promedio de 163 mil usuarios por día laborable, lo que la convierte también en una de las mayores afluencias a nivel mundial¹⁷. Se trata de una estación nodal pues, a diferencia de otras estaciones de la Línea 3, esta terminal tiene contacto directo con los municipios conurbados del norte de la ciudad, por lo que su papel en la red es preponderante en el servicio de miles de usuarios. Se trata de una estación de superficie que cuenta a sus alrededores con un paradero de autobuses y microbuses que ocupa una extensión de 91, 785 metros cuadrados. De este punto parten varias líneas de transporte suburbano que conectan al Distrito Federal con los más grandes municipios conurbados del Estado de México y del Estado de Hidalgo (Zumpango, Ecatepec, Tultepec, Tizayuca, Tultitlán y otros. Ha recibido este nombre (Indios Verdes) por las dos estatuas de bronce que representan a Izcóatl y Ahuizótl, cuarto y octavo gobernantes mexicas, respectivamente, esculpidos por el artista Alejandro Casarín (1842- 1907) que se encuentran en este lugar como marcando un límite entre lo que era la antigua ciudad y aquello que no lo era. El bronce de las estatuas al pasar del tiempo y con el contacto del aire , del agua y del polvo, hace que se vean verdes, de ahí que reciban ese nombre característico. La estación Indios Verdes se encuentra en los límites de la Delegación Gustavo A. Madero y sus salidas/ entradas principales dan a las colonias Acueducto de Guadalupe y Santa Isabel Tola. El suelo urbano que le circunda es mixto, originalmente era de tipo industrial, pero en las últimas décadas ha sido absorbido también por la demanda residencial y de servicios.

Contener y distribuir a grandes multitudes de usuarios ha traído consecuencias nada favorables para la terminal Indios Verdes, específicamente para su paradero que ha sido absorbido por el comercio en la vía pública y se convierte, por su escasa vigilancia y alumbrado a ciertas horas del día en un punto de atracción para los delincuentes. Pese a las diferentes políticas de reordenamiento que se han puesto en marcha cuyo costo ha ascendido a millones de pesos, como la que se anunciaba por parte de la Delegación Gustavo A. Madero en el 2002¹⁸, el problema del ambulante y la inseguridad siguen latentes en el paradero.

¹⁷ Informe Anual STC, 2001, página 23.

¹⁸ Ramírez, Bertha Teresa, "Reordenará la GAM operaciones en el paradero de Indios Verdes", *La Jornada*, 4 de febrero de 2002.



Andén Indios Verdes

2.2.2. Deportivo 18 de Marzo

(Antes llamado Basílica). Así como en el caso anterior y el siguiente, también se trata de una estación de superficie. Es una estación de correspondencia que conecta esta línea con la 6 que corre del Rosario a Martín Carrera. Su escudo simboliza a un jugador de pelota de la época prehispánica. Ha tomado este nombre por la cercanía que tiene con el Deportivo 18 de Marzo. Sus salidas/ entradas se localizan en la colonia Tepeyac Insurgentes. En los alrededores de la estación Deportivo 18 de Marzo se encuentra un paradero de 6,348 m² que sirve de conexión con diversas partes del Estado de México y del Norte de la ciudad. Sus andenes han sido tomados como “base” para vendedores y músicos “vagoneros”.



Saliendo del Metro Deportivo 18 de marzo. Foto: Roberto Pérez S.

2.2.3. Potrero

La estación Potrero cuenta con un paradero de 6,614 m² para camiones suburbanos que conectan con Tlalnepantla, Talismán, Tres Estrellas, Aragón y Bondojoito, principalmente. Recibió este nombre por construirse sobre los terrenos que sirvieron de pastizales a los caballos del Hipódromo de Peralvillo durante la época porfiriana. Sus accesos se encuentran 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.



Metro Potrero, visto desde Insurgentes. Foto: Roberto Pérez S.

2.2.4. La Raza

La estación La Raza es una estación subterránea, la primera que corre hacia el sur. Se encuentra en la Delegación Gustavo A. Madero y es una estación de correspondencia que conecta con la Línea 5 que va de Pantitlán a Politécnico. Se encuentra cerca del conjunto escultórico del monumento a La Raza elaborado por Luis Lelo de Larrea en 1940. Sus accesos se encuentran en las colonias Vallejo y Héroes de Nacozari, que en sus inicios fueron pensadas como áreas industriales que, como en los dos casos anteriores generaron la necesidad de consolidar espacios residenciales a su alrededor. Como se comentó en los antecedentes históricos del Metro, la estación La Raza significó el primer avance en la ampliación de la Línea 3.



¿Dónde quedó la entrada al Metro la Raza? Foto: Olivia Domínguez P.

A sus alrededores se encuentra un paradero de autobuses y microbuses que cuenta con 19,544 m² que comunica con diferentes delegaciones como es el caso de Azcapotzalco y Cuauhtémoc. Como en el caso de la terminal Indios Verdes, este paradero ha sido invadido por los comerciantes en la vía pública que incluso impiden ver en qué lugar se encuentran los accesos a la estación. A la estación La Raza se le reconoce por el aprovechamiento que el STC ha hecho de su largo pasillo de correspondencia conocido como el “Túnel de la Ciencia” convirtiéndolo en un espacio de difusión científica cuyas características se abordarán más adelante.

2.2.5. Tlatelolco

Esta estación se encuentra en los límites de la delegación Gustavo A. Madero y Cuauhtémoc y como se ha mencionado con anterioridad, era la terminal al norte de la Línea 3 durante su primera etapa de construcción. Su localización obedece a un principio inverso al de los casos anteriores puesto 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* enunciado anteriormente, Tlatelolco ha sido considerado un sitio importante de la ciudad de México desde la época precolombina puesto que en su territorio se realizaban las actividades económicas más importantes de la época al dar cabida a uno de los más importantes tianguis mesoamericanos.



Una gran complejo habitacional no podía prescindir de una estación del Metro.
Foto: Roberto Pérez S.

2.2.6. Guerrero

El último transbordo construido para la Línea Tres, 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. Esta estación toma su nombre del General Vicente Guerrero, héroe independentista y ex presidente de México. Se encuentra dentro de la jurisdicción de la delegación Cuauhtémoc. Es una zona que se caracteriza por un acentuado uso de suelo comercial, habitacional y de servicios. En el primer caso, sus salidas hacia el Eje 1 Norte, permiten una conexión a través de otros medios de transporte con la zona 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 sufriría a partir de la década de los años 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 para los que fueron diseñados, lo que traería consigo la transformación socioeconómica de su población: de haber sido una colonia para clase acomodada y sectores medios, para la década de los años sesenta se convertiría en una colonia popular caracterizada por antiguos inmuebles aprovechados como vecindades y talleres ocupados diferentes oficios (Suárez Pareyón, 1977: 4). Finalmente, a raíz de los sismos de 1985, ante los graves daños ocurridos a los inmuebles, se llevan a cabo políticas de rehabilitación que determinan usos de suelo habitacionales y de servicios, en donde la demanda de transporte jugaría un papel esencial.



Metro Guerrero. Foto: Olivia Domínguez P.

2.2.7. Hidalgo

Esta estación ha tomado su nombre del llamado Padre de la Patria, Miguel Hidalgo y Costilla. Es una estación 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 del Metro Hidalgo tiene un transbordo con otra de las líneas más antigua, la Línea 2 que va desde Cuatro Caminos hasta Taxqueña. 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 la estación se caracterizan por una concentración significativa de usos de suelo, que en orden de importancia serían comerciales, de servicios, culturales y, en última instancia habitacionales. Sus salidas/ entradas se encuentran en las colonias Tabacalera, Guerrero y Centro.



El Metro Hidalgo. Foto: Olivia Domínguez

2.2.8. Juárez

Esta estación toma su nombre, como tantas calles, plazas, colonias e infraestructura de México del Benemérito de las Américas don Benito Juárez. Sus salidas/ entradas se encuentran en la colonia Centro y están conectadas con importantes zonas culturales pues los lugares de interés más cercanos son el Barrio Chino de la Ciudad de México y el Teatro Metropolitan. Actualmente, el área en que se encuentra ubicada la estación Juárez ha sido impactada por un proceso de transformación de uso del suelo y de la imagen urbana debida a la intervención de los grandes capitales nacionales e internacionales en coordinación con los diferentes niveles de gobierno para hacer de la zona un importante corredor turístico y comercial que incluye grandes hoteles, centros comerciales, restaurantes, cafeterías y bares y la rehabilitación de las plazas públicas y los monumentos históricos.



Metro Juárez. Foto: Roberto Pérez S.

2.2.9. Balderas

El símbolo de la estación Balderas es el cañón que se utilizó en la Decena Trágica durante la Revolución Mexicana que se encuentra en el Jardín de la Ciudadela. Se trata de una estación de correspondencia que conecta la ciudad de México de oriente a poniente por medio de la Línea Uno que corre de Pantitlán a Observatorio.

El suelo sobre el que se encuentra localizada la estación Balderas es soporte de equipamiento y actividades culturales, comerciales y de servicios. Los sitios de interés que se encuentran 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. Importantes empresas se encuentran localizadas en esta zona como son las oficinas de Televisa Centro. Los accesos de la estación Balderas se encuentran en las Colonias Centro y Doctores.



“En la Estación del Metro Balderas” Foto: Olivia Domínguez P.

2.2.10. Niños Héroes

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. Sus accesos se encuentran en la colonia Doctores que combina de manera predominante los usos de suelo habitacionales con los servicios.



“Metro Niños Héroes” Foto: Olivia Domínguez Prieto

2.2.11. Hospital General

La estación Hospital General fue en la primera etapa de construcción del STC Metro la terminal al sur de la Línea Tres. Ha tomado este nombre por encontrarse al costado del Hospital General de Salubridad. Utiliza como emblema el símbolo de la Cruz Roja. Sus dos accesos se encuentran sobre la calle de Doctor Pasteur en la colonia Doctores, que como en el caso anterior combina usos de suelo residenciales con comercio especializado en material médico y aparatos de rehabilitación y, con infraestructura y servicios médicos.



“Un premio para el que encuentre la entrada a la estación Hospital General”.

Foto: Olivia Domínguez P.

2.2.12. Centro Médico

La estación ha tomado este nombre 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. En la reconstrucción de dicho complejo médico que sufrió parcialmente las consecuencias de los sismos de 1985 se planteó acertadamente construir un acceso al metro en interior del hospital. Los accesos restantes se encuentran en la Colonia Roma Sur de la Delegación Cuauhtémoc. Cabe señalar, que la estación Centro Médico fue una de las primeras líneas en las que se implementaron servicios especiales para discapacitados (señalamientos en Braille, rampas para sillas de ruedas).

Los sitios más importantes que se encuentran en sus inmediaciones además del Centro Médico Siglo XXI son: la Octava Delegación de Policía, El Panteón Francés de la Piedad y anteriormente el Parque de Béisbol. Es la última estación de trasbordo al sur de la Línea Tres de norte a sur. La estación del Metro Centro Médico conecta con la Línea Nueve que va de Pantitlán a Tacubaya y a su exterior hay importantes avenidas como son Cuauhtémoc (Eje 1 Poniente) y el Viaducto Miguel Alemán. Su símbolo es el “caduceo”, emblema internacional de la medicina.



“Metro Centro Médico y *Hotel California*”. Foto: Olivia Domínguez P.

2.2.13. Etiopía

La estación Etiopía se encuentra dentro de los límites de la Delegación Benito Juárez, en la colonia Narvarte. Muestra el emblema de un león, símbolo de Etiopía y toma su nombre de la glorieta del mismo nombre bajo la cual se construyó. El tipo de suelo que prevalece en esta zona es residencial y de servicios. Durante la década de los años noventa, la zona había sufrido una importante transformación, pues de ser un territorio predominantemente habitacional, muchas residencias son vendidas o arrendadas a oficinas, empresas y diferentes servicios. Sin

embargo, a raíz del llamado Bando 2 del Gobierno del Distrito Federal que busca redensificar las delegaciones centrales a través de la promoción inmobiliaria, se espera que ésta revierta el fenómeno atrayendo nuevos pobladores, cuyo impacto deberá de medirse a futuro. Se trata de zonas en las que el valor del suelo es muy elevado debido a la ganancia de localización que solamente algunos sectores de la población están en condiciones de pagar.



“Metro Etiopía”. Foto: Olivia Domínguez Prieto.

2.2.14. Eugenia

La estación Eugenia se encuentra entre las colonias Vértiz Narvarte y del Valle que, como otras colonias de la Delegación Benito Juárez también se encuentran en el mismo proceso de transformación. Sus dos accesos son sobre la avenida Cuauhtémoc y se encuentra a un costado del eje 5, que a esta altura lleva el nombre de Eugenia. Como en los casos anteriores prevalecen usos de suelo habitacionales y de servicios.



“Metro Eugenia”. Foto: Olivia Domínguez Prieto

2.2.15. División del Norte

Esta estación toma su nombre de las fuerzas lideradas por el General revolucionario Francisco Villa. Sus accesos son por las colonias Santa Cruz Atoyac, Letrán Valle y Del Valle. Está ubicada en el cruce de importantes avenidas como son: Cuauhtémoc, Universidad y División del Norte. Los sitios de interés más cercanos a estación corresponden al equipamiento urbano: el Parque de los Venados y la Delegación Benito Juárez.



“Metro División del Norte”. Foto: Roberto Pérez S.

Su localización cercana a las avenidas mencionadas, 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.

2.2.16. Zapata

La construcción de estación Zapata, así como la de las estaciones de la Línea Tres que se encuentran al sur, se realizó a fines de la década de los años setenta, inaugurándose finalmente en el año 1983. Su emblema está dedicado al general revolucionario Emiliano Zapata. A pesar de que no se trata de una estación de trasbordo es una estación que 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, Molino de Rosas. A diferencia de las estaciones Etiopía, Eugenia y División del Norte, la localización de la estación Zapata, agrega nuevos elementos a su entorno dominado por un uso de suelo comercial: se encuentra muy cerca de centros comerciales como Plaza Universidad y Pabellón del Valle, y de un corredor de tiendas de autoservicio: Chedraui (antes Carrefour), la 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 eran, anteriormente de 6,309 m² que ha intentado dar solución a la problemática del comercio callejero. Sus accesos están en las colonias Santa Cruz Atoyac y del Valle.



“Metro Zapata”. Foto: Olivia Domínguez P.

2.2.17. Coyoacán

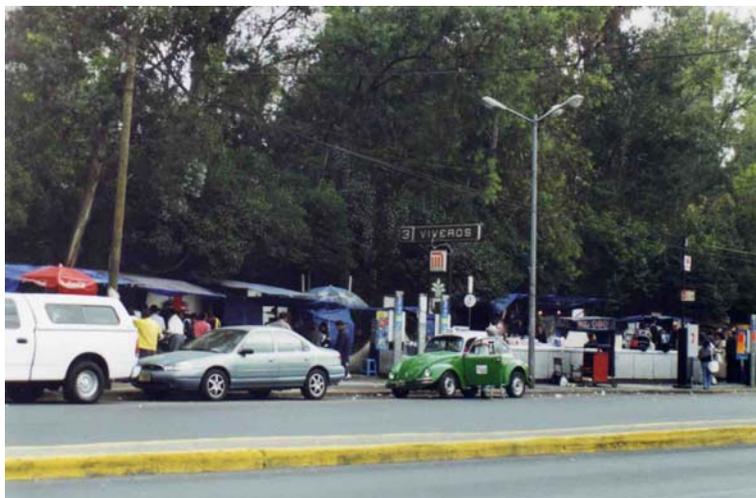
La estación Coyoacán ha recibido este nombre por estar localizada a un costado de Avenida Coyoacán, lo que ha provocado múltiples confusiones entre los pasajeros que buscan la Plaza de Coyoacán, pues incluso se encuentra dentro de los límites de la Delegación Benito Juárez y no de la de Coyoacán. Su construcción, así como la de los ejes viales a finales de la década de los setenta partieron el pueblo de Xoco, que a espaldas del centro comercial conserva algunas calles de su traza original, viviendas, su iglesia, tiendas y el panteón. A sus alrededores se encuentra Centro Coyoacán (centro comercial) y las oficinas de Bancomer. Al exterior de las estaciones de Zapata y Coyoacán se encuentran cinco distribuidoras importantes de automóviles sobre Avenida Universidad lo que le da un sentido altamente comercial a la zona.



“El Metro y Centro Coyoacán”. Foto: Roberto Pérez S.

2.2.18. Viveros

Se le dio este nombre a la estación por su cercanía con los Viveros de Coyoacán, un área de reserva ecológica fundada en los terrenos donados por el Ingeniero Miguel Ángel de Quevedo en el Rancho de Panzacola. Sus accesos se encuentran en el Barrio de Santa Catarina sobre Avenida Universidad. Se encuentra entre los límites de la delegación Coyoacán y Álvaro Obregón. En esta zona concluye el corredor comercial, destaca el suelo de conservación ecológico y habitacional. En su exterior se encuentra un paradero de microbuses muchos de los cuáles llegan a San Ángel, mientras que otros lo hacen hasta la Delegación Contreras.



“Metro Viveros”. Foto: Roberto Pérez S.

2.2.19. Miguel Ángel de Quevedo

Ha recibido este nombre por el ingeniero de Quevedo (1859-1946), que como se comentaba en el apartado anterior siempre se manifestó preocupado por el equilibrio ecológico. Sus accesos se encuentran en las colonias Romero de Terreros y Chimalistac donde se ubica a sectores poblacionales de altos ingresos. Como en el caso de la estación Zapata, no se trata de una estación 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. En la zona que circunda la estación Miguel Ángel de Quevedo, se reanudan las actividades comerciales y de servicios, mezclándose con usos de suelo habitacionales.



“Metro Miguel Ángel de Quevedo” Foto: Olivia Domínguez P.

2.2.20. Copilco

Su nombre en el lenguaje de los antiguos mexicanos significa “corona real”. Su icono representa al dios del agua. Se encuentra en la delegación Coyoacán y sus salidas/ entradas están en la colonia Romero de Terreros sobre el Eje 10. Como se ha mencionado en el año de 1983 se inauguró el tramo de la Línea Tres que corre de Zapata a Universidad con lo que se

dio respuesta a la demanda de cientos de personas que habitan en las unidades habitacionales aledañas. En su interior se encuentra parte importante del patrimonio del STC: una serie de murales que le dan un toque característico a la estación. 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 a traído consigo la transformación del paisaje urbano con la aparición de librerías, tiendas médicos, fondas, cervecerías, imprentas, servicios de fotocopiado y cafés *internet*.



“Metro Copilco”. Foto: Olivia Domínguez P.

2.2.21. Universidad

Es la terminal al sur de la línea. El objetivo principal de su construcción 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 (que se incrementó de 13, 648 a 22,090 m²) al oriente y dos andenes al poniente junto con una calle exclusiva para los camiones. Se desciende a los andenes por medio de escaleras desde la pasarela de acceso al Metro. En el paradero de la estación Universidad hay cuarenta y cinco posiciones para ascenso y descenso de transporte. Sus entradas/ salidas están en la colonia Pedregal de Santo Domingo de la Delegación Coyoacán y están rodeadas por el entorno de la Ciudad Universitaria. Las rutas principales conectan la Delegación Coyoacán con Tlalpan, Magdalena Contreras y Álvaro Obregón, así como camiones de servicio gratuito que otorga la U.N.A.M. para el traslado de

estudiantes y trabajadores a las distintas facultades, institutos y demás dependencias de la Universidad.



“Metro Universidad”. Foto: Olivia Domínguez P.

La Línea Tres del STC



Plano No. 3 Obtenido en la página web del STC- Metro

2.3. Conclusiones del Capítulo II

- En este capítulo se trató de explicar 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. En la ciudad de México, pese a la desconfianza de algunas autoridades locales, el proyecto propuesto por un grupo de selectos ingenieros y algunos políticos pudo fructificar al basarse en estudios profundos sobre la calidad del subsuelo y el impacto que pudiera causar una construcción de esta índole, y sobre todo, por ser la solución a largo plazo del creciente problema del transporte a pesar de su elevado costo de construcción y mantenimiento.
- En la construcción del Metro de la ciudad de México fue importante la participación de un equipo multidisciplinario conformado por profesionistas y técnicos de diversas disciplinas, esfuerzo que se anticipó a su tiempo, pues aún en la actualidad es complicado poder conjuntar y llegar a consensos incluso entre colegas. Se considera que el planteamiento inicial tuvo gran éxito a partir de tomar en cuenta la opinión de ingenieros y técnicos en diferentes áreas, biólogos, arqueólogos y obreros especializados.
- La Red del Metro está proyectada a un largo plazo de aproximadamente cincuenta años, es decir, para su conclusión faltarían al menos veinte años de construcción paralelamente a un trabajo constante de mantenimiento. Desde este punto de vista, el Metro actualmente soluciona únicamente de manera parcial el problema del transporte en la ciudad de México 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 se han expuesto los motivos por los que se considera que la Línea Tres es la línea idónea para ser el espacio de estudio de esta investigación por tratarse de una de las primeras líneas construidas, es decir de mayor consolidación, a diferencia de las líneas nuevas que en ocasiones llegan a estar subutilizadas -situación que no fue ajena a esta línea en sus inicios-, por estar entre las tres líneas con mayor afluencia, movilizando a un 17% del total de pasajeros en que circulan en la red, por ser la línea de mayor longitud, tener la terminal más transitada (Indios Verdes) y, cuatro de las estaciones más transitadas (Indios Verdes, 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 considera que esta línea se convierte por las zonas que cruza y el tipo de usuarios que la utilizan, que en su mayoría estudiantes, profesionistas 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 una breve descripción de cada una de las estaciones que forman parte del la Línea Tres y del entorno que les rodea, la cuál será ampliada a través del trabajo etnográfico a partir del capítulo V.
- En el siguiente capítulo, se intenta, mediante datos técnicos sobre la infraestructura del Metro e información acerca de la estructura organizacional para dar una idea de la complejidad que implica el sistema de transporte de mayor eficacia en nuestro país.

CAPÍTULO III

La infraestructura, el funcionamiento y la organización del STC Metro

El 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 Metro. En el primer apartado se menciona, a grandes rasgos, la infraestructura con la que está dotado el STC. Cabe aclarar, de manera oportuna, 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 intenta hacer alusión a los componentes técnicos que se requieren para el buen funcionamiento del tipo del que, sin duda alguna representa el transporte público más importante de la ciudad de México. Se decidió incluir aspectos de tipo técnico con la finalidad de dar a notar la complejidad del sistema y lo que éste significa en términos de costos por adquisición de material y mantenimiento del mismo, pues esto está íntimamente ligado a la vida y permanencia del espacio en el que se llevan a cabo todas las interacciones que se han propuesto para estudiar en esta tesis. Una vez que se haya realizado una concisa incursión en los implementos técnicos que se requieren para el funcionamiento del Metro, el capítulo abarcará los aspectos relacionados a su organización y a las distintas instancias de competencia administrativa del STC, por lo que se partirá del análisis del organigrama de la Institución. Para finalizar, el capítulo centrará la atención en una entidad que, a partir de la actual 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, puntualizando en aquellos aspectos que han dado pie a desacuerdos entre ambas instancias.

3.1. Infraestructura

El Metro de la ciudad de México nace y crece a imagen y semejanza del subterráneo de París, debido al intercambio tecnológico y cultural que se da entre ambas naciones a partir de finales de la década de los años sesenta. La asesoría técnica de los franceses estuvo presente en cada etapa de su construcción y, primordialmente en la adquisición de los trenes que componen el parque vehicular y de aquellas piezas que no se fabricaban en México¹. El primer paso que fue necesario dar para poder realizar una obra de tal magnitud era, necesariamente, partir del análisis del subsuelo de la ciudad de México que fue lacustre hasta la llegada de los

¹Entre el parque vehicular del STC, también se encuentran, en menor escala, elementos de procedencia canadiense y española.

conquistadores españoles, y de esta manera, determinar si era posible la excavación de los túneles con la profundidad que se requería. Este proceso de convencimiento, como se exteriorizó en el capítulo II, por razones posiblemente de índole política llevaría al menos una década al no poderse 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 posibilitasen su funcionamiento. Los componentes mínimos que requiere el Sistema de Transporte Colectivo Metro para su operación eficaz son principalmente: el túnel de cajón, las vías, las estaciones, los trenes, las subestaciones de rectificación, los talleres, los espacios destinados al depósito de los trenes, el Puesto Central de Control (PCC), el Puesto de Alta Tensión (PHT) el Centro Administrativo, mismos que son reforzados con el equipamiento en general². A continuación se dará una explicación esquemática de cada uno de los componentes técnicos mencionados para establecer su importancia dentro del Sistema.

3.1.1. Los Túneles de Cajón y las vías

Sin túneles, ni vías eléctricas el Metro no existiría, ambos son elementos que le hacen diferente a otros medios de transporte. Los túneles son las cavidades subterráneas por las que transitan los trenes y son de profundidad variable. 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 Milán³” 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 veintinueve hasta los treinta y ocho minutos con quince segundos dependiendo de la longitud de la línea⁴. Las vías son denominadas elásticas y

² 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.

³ 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 extrae del subsuelo (información obtenida en la página web del Servicio de Transportes Eléctricos del D.F. www.ste.df.gob.mx).

⁴ Para datos específicos sobre los tiempos mínimos de recorrido de la Línea Tres, revisar el apartado 5.2.1.

están compuestas por dos rieles de 115 libras/ yarda. Se fijan a través de un durmiente fabricado de concreto en las rectas, de madera en las curvas y 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 la sistematización de las estaciones, reconstrucción de obras civiles y de cruces de las líneas de energía eléctrica con la vía, protección de las instalaciones de telecomunicación, control y señalización (Cfr. Bratu, 1991:11).

3.1.2. Estaciones

Las estaciones juegan un papel fundamental en el Sistema de Transporte Colectivo 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 cuál los viajeros subterráneos circulan, esperan, abordan y descienden de los trenes. Las estaciones se dividen según en contacto que tengan con otras líneas en tres tipos diferentes: a) las estaciones terminales; b) las estaciones de correspondencia, y c) las estaciones de paso.

- a) Las terminales (que en ocasiones pueden ser, a su vez de correspondencia) 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.
- b) Las estaciones de correspondencia, se distinguen por ser aquellas en las que dos o más líneas se cruzan y el usuario puede realizar trasbordos.
- c) Las estaciones de paso son la gran mayoría de estaciones, no son terminales, ni estaciones de correspondencia, pertenecen a una sola línea.

Por otra parte, las estaciones, según su profundidad pueden estar en solución subterránea, elevada, o superficial y en una misma línea pueden combinarse estas tres posibilidades. Hasta el momento existen en la red del STC Metro un total de ciento setenta y cinco estaciones clasificadas de la siguiente manera: veintidós estaciones terminales, once con correspondencia y once sin correspondencia, ciento doce estaciones de paso y cinco de correspondencia, ciento seis estaciones subterráneas, cincuenta y tres superficiales y dieciséis elevadas.

3.1.2.1. 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 por el torniquete, que gira al registrarlo por medio de un lector óptico. En la actualidad existen 1,353 torniquetes de entrada y 1,275 de salida para ciento setenta y cinco estaciones. Existe una propuesta reciente para implementar un nuevo sistema de acceso⁵ a través de las llamadas “tarjetas inteligentes”, lo que a la larga, deberá suplir el sistema de acceso vigente que funcionará a partir de un *chip* registrando el número de viajes que los usuarios quieran incorporar los cuáles serán descontados, de igual manera, por una máquina de lectura óptica⁶.

3.1.2.2. Equipamiento para usuarios con necesidades especiales

El equipamiento del Metro, así como el del resto de la ciudad de México no fue pensando en sus inicios para ser utilizado por personas con problemas de discapacidad. Así como las aceras de esta gran urbe hasta hace pocos años no contaban con rampas para la circulación de sillas de ruedas, ni con cajones de estacionamiento para automóviles que transportan personas discapacitadas, para una persona con necesidades especiales era un verdadero triunfo lograr circular en las instalaciones del Metro. Sin embargo, el STC ha ido acondicionando paulatinamente sus instalaciones para que los individuos con problemas de discapacidad puedan utilizarlas sin mayores complicaciones. Un gran avance fue el que se tuvo durante el año de 1998 cuando se acondicionaron un buen número de banquetas aledañas a las estaciones del Metro para el acceso de las sillas de ruedas. El 30 de noviembre de 1998 se inició el proyecto de adecuación de instalaciones para personas con discapacidad y el miércoles 2 de diciembre del mismo año, el Gobierno del Distrito Federal anunciaba el acceso gratuito a las instalaciones del STC para discapacitados y adultos mayores. Desde el año 2000, las instalaciones del Metro tuvieron que adaptarse a las necesidades de miles de personas con diversos tipos de discapacidad. Un primer paso consistió en hacer adaptaciones a las estaciones de Universidad, Centro Médico⁷, Pantitlán, Indios Verdes y Tacuba, en donde se construyeron rampas y salvaescaleras, se instalaron elevadores y se pusieron señalizaciones para ciegos y

⁵ No es la primera vez que se ha intentado poner en marcha un mecanismo alterno de acceso. En el mes de junio 1996 se pusieron a la venta “abonos mensuales multimodales” (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 provocaba que la gente tuviera que formarse 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.

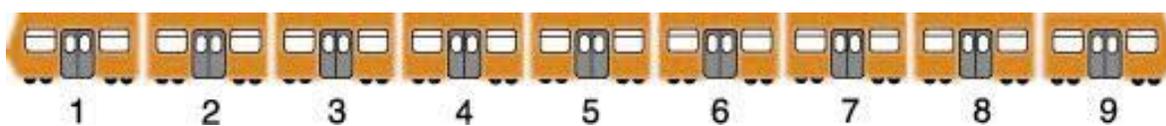
⁶ Dichas tarjetas pudieran ser fabricadas por Inbursa, que fabrica las tarjetas que se utilizan en los teléfonos públicos de México, el sistema de peaje para el Metro de la ciudad de Guadalajara (El Gráfico, 30 de enero de 2003).

⁷ La primera rampa para sillas de ruedas se inauguró el 3 de diciembre del 2000.

débiles visuales. Para estos últimos, se instalaron en más de treinta estaciones⁸ huellas en los escalones, placas de señalización en Braille y ranuras para bastones guía. Sin embargo, al STC aún le falta mucho por trabajar, pues además de que muchas estaciones no han sido acondicionadas, los accesos de las calles a las estaciones siempre son por medio de escaleras, lo que representa para las personas con diferentes tipos de discapacidad un impedimento para poder ingresar sin la ayuda de los demás.

3.1.3. Los 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 y están conformados por diez modelos diferentes de los cuáles, seis son de patente mexicana, dos de francesa, una canadiense y una española, fabricados entre 1968 y 1992. Los trenes neumáticos están compuestos por un convoy de nueve carros⁹, 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, ambos motrices (1 y 9) tienen cabina de conducción, lo que les permite la reversa en las terminales y significa una menor problemática para la circulación en los depósitos. La caja es el lugar en el que viajan los pasajeros, va montada sobre dos carretillas portadoras llamadas *bogües*. Estas carretillas contienen los equipos que regulan el funcionamiento de los motores de tracción.



Existen, por otra parte, veintiséis 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

⁸ Estaciones San Lázaro, Hidalgo, General Anaya, Universidad, Centro Médico, Balderas, Juárez, Guerrero, La Raza, Indios Verdes, Morelos, Garibaldi, Ciudad Azteca, Plaza Aragón, Olímpica, Tecnológico, Múzquiz, Río de los Remedios, Impulsora, Continentes, Villa de Aragón, Bosque de Aragón, Deportivo Oceanía, Tepito, Romero Rubio, Ricardo Flores Magón, Lagunilla, Buenavista, Pantitlán, Copilco, Viveros y Tacubaya.

⁹ En la Línea Seis que corre de Martín Carrera al Rosario, a partir del 20 de abril del 2004, la Dirección del STC anunciaba la reducción del número de vagones de los trenes bajo el lema “más trenes para hacer menos tiempo”. Desde esta fecha, fueron puestas unas rejas para acortar el espacio de los andenes para acondicionarlos para trenes de seis vagones.

mayor cantidad de vueltas en comparación con los que recorren las líneas los sábados, domingos y días festivos. En promedio, en 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 sábados y 168 trenes y 2, 541 vueltas durante los domingos y días festivos, es decir, la demanda queda establecida a partir de las necesidades de los usuarios que representan la fuerza de trabajo y aquellos que asisten a las instituciones educativas y no a quienes frecuentan los eventos masivos ya sean deportivos, musicales, religiosos o cívicos que se realicen los fines de semana y días festivos.

3.1.4. Puesto Central de Control (PCC)

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 y las terminales y las instalaciones de respaldo. Hay tres puestos centrales de control en el sistema desde donde el personal, conformado más de dos mil quinientas personas, regula la circulación de los trenes. Para el funcionamiento del sistema se utiliza tecnología de punta conformada por tableros de control ópticos.

3.1.5. Puesto de Alta Tensión (PHT)

La energía eléctrica es la fuente de alimentación del STC, que se ha convertido en el segundo cliente de la Compañía de Luz y Fuerza del Centro¹⁰ que se distribuye en la que se requiere para la marcha de los trenes y para ciento cincuenta y siete mil unidades de iluminación. Cada estación cuenta con tres ruptores de energía que sirven para cortar la corriente en caso de imprevistos o reparaciones.

3.1.6. Otros elementos

Otros de los componentes con los que cuenta el STC 1,206 escaleras fijas y 377 eléctricas, que son necesarias puesto que la profundidad mínima de las estaciones es de tres metros. Se cuenta con seis talleres que están localizados en Tasqueña, Zaragoza, Ticomán, el Rosario, la Paz y Constitución de 1917, además del de la Línea A, que funciona únicamente para ésta. Existe también un sistema de videovigilancia, el Sistema Interno Computarizado de Videovigilancia y Seguridad en el STC (SICASEG). Su función principal consiste en apoyar a la seguridad en el 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 que estén instaladas en las estaciones, en los talleres y en los depósitos de los trenes. Aunque a la fecha, por el costo

¹⁰ El primer cliente de la Compañía de Luz y Fuerza del Centro es el Gobierno del Distrito Federal.

que implica para el STC, no se han logrado cubrir todas las estaciones, este sistema está planeado para en un futuro monitorear y grabar imágenes en formato digital, con la idea de poder reportar emergencias, incendios y detectar posibles actos de vandalismo y delincuencia.

3.2. Elementos esenciales para el funcionamiento del Metro.

Una vez que se ha podido vislumbrar, a *grasso* modo, cuál es la infraestructura con la que cuenta el STC, en el presente apartado se enfocará 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”¹¹.

Esta definición, explica a grandes rasgos lo que se define técnicamente como Metro y la manera en la que funciona. El modo de funcionamiento del Metro de la Ciudad de México se ha transformado: desde el día veinte de octubre de 1975, fecha en que ocurrió un trágico accidente en sus instalaciones el pilotaje cambió de manual a automático, lo que consiste en un sistema que puede controlar desde el Puesto Central la distancia entre trenes¹² y su frenado y que primordialmente se ocupa de que éstos no sobrepasen los límites de velocidad. Se requiere de la señalización con semáforos. Para que la seguridad en el funcionamiento de los trenes sea mayor, cada uno tendrá siempre tras de sí, dos semáforos en rojo y para poder avanzar deberá cubrir veintitrés condiciones. A continuación, se presenta un cuadro que muestra las especificaciones de operación requeridas para el funcionamiento del 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 del circuito de alumbrado, mantenimiento de durmientes, vías y trenes¹³. Los sistemas de fuerza y tracción deberán ser revisados constantemente para evitar posibles accidentes. Para el cerebro del sistema, es decir, el Mando Centralizado y el Pilotaje

¹¹ Glosario de términos operativos (vialidad y transporte) Autotransportes urbanos de pasajeros, Dirección de Operación, SCT, México, 1987.

¹² Esta distancia se conoce técnicamente como sección tapón.

¹³ El 23 de noviembre del año 2000 se anunciaba el proyecto de mantenimiento mayor de las líneas cuatro, cinco, seis, siete y ocho, además del mantenimiento de 38 trenes modelos 1972 y 1973 (La jornada, 24 de noviembre de 2000).

Automático que como se ha visto, cumplen una función vital, se deberán contemplar programas de mejoramiento permanente. La regulación de los trenes y la señalización deberán ser revisados 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, a la vez que permitirá su permanencia a través del tiempo, su buen estado y su correcto funcionamiento.

Cuadro de especificaciones de Operación

Especificación	Medida
Rango de velocidades recomendadas	De 35.5 a 80 K. M./ H
Altura del Riel al Techo	3.6 metros
Altura del Piso al Techo	2.4 metros
Ancho exterior	2.5 metros
Tensión de alimentación	750 voltios
Aceleración máxima	1.33 m/s ²
Aceleración mínima	1.24 m/s ²
Desaceleración máxima	2.0 m/s ²
Tipo de frenado	rostático, neumático y regenerativo
Velocidad comercial del material rodante neumático	36 Km/h
Velocidad máxima del material rodante neumático	80 Km/h
Fuente: elaboración propia con información proporcionada por el STC Metro	

Cuadro No. 6

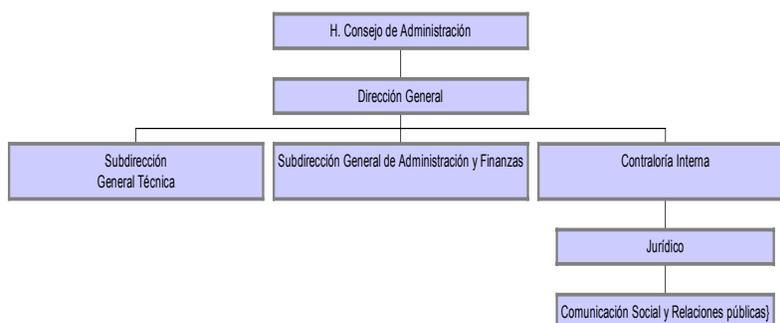
3.3. Organigrama Institucional

Como se mencionó en el capítulo I, 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 once directores, diez de los cuáles han sido hombres, y es solamente hasta la actualidad que se ha elegido a una mujer para ocupar este alto cargo¹⁴. La autoridad máxima en el Sistema de Transporte Colectivo 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

¹⁴ Se trata de la doctora Florencia Serranía Soto que tomó posesión del cargo el pasado 20 de febrero de 2004 en sustitución de Javier Delgado.

Público (SHCP), de Comunicaciones y Transportes, de la Contraloría, de Desarrollo Administrativo, de Nacional Financiera y del 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. A continuación se muestra el organigrama del STC Metro:

Organigrama del STC



Cuadro No.7

Como puede verse en el anterior esquema, de la Dirección General dependen la Subdirección General Técnica, la Subdirección de Administración y Finanzas y la Contraloría Interna. Esta última tiene a su cargo los departamentos que se encargan de lo jurídico y de la comunicación social y de las relaciones públicas.

3.4. Los trabajadores y el Sindicato

El Sistema de Transporte Colectivo Metro se ha caracterizado por tener una plantilla laboral muy numerosa¹⁵, a partir de la cual surgió la necesidad de crear una instancia mediadora entre la élite dirigente y los trabajadores y es así como se nace el Sindicato Metropolitano de Trabajadores del Metro, cuya existencia había estado inmersa en la lógica corporativista del que fuera el partido político hegemónico en México, durante más de setenta años. Sin embargo, desde el arribo del Partido de la Revolución Democrática (PRD) al gobierno de la Ciudad de México, se ha desatado 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.

¹⁵ En el año de 1999, según las estadísticas recabadas por el propio STC la plantilla laboral ascendía a 13 mil trabajadores, de los cuáles el 63% eran sindicalizados de base. Para el año 2001 la plantilla se incrementó a 15,525.

3.4.1. Los trabajadores del STC.

Por las actividades que realizan los trabajadores del Sistema de Transporte Colectivo Metro se catalogan en operativos, taquilleras, de mantenimiento, administrativos y de seguridad. A continuación se puede encontrar un cuadro (No 8) en el que es posible visualizar la clasificación del personal y los puestos que existen según las categorías que se mencionaron en el párrafo anterior.

Clasificación del personal

Tipo de personal	Puestos
Operativo	<ul style="list-style-type: none"> • Regulador especializado del P.C.C. • Inspector jefe de estación • Conductor • Supervisor de limpieza en trenes
Taquilla	<ul style="list-style-type: none"> • Taquillera • Supervisora de taquilla
Mantenimiento	<ul style="list-style-type: none"> • Instalaciones fijas • Material rodante • Mantenimiento a instalaciones y administración de recursos
Vigilancia	<ul style="list-style-type: none"> • Vigilancia propia del sistema • Contratados por el S.T.C. Policía Auxiliar del D.F. • Policía Auxiliar del Estado de México
Otros	<ul style="list-style-type: none"> • Administrativos • Trabajadores de confianza • Trabajadores eventuales
Fuente: elaboración propia con base en la agenda 2002 del STC	

Cuadro No. 8

En el plano laboral, los trabajadores han logrado obtener importantes prestaciones como son un centro de desarrollo infantil, servicio médico, apoyo para renta y estudios, becas para sus hijos, la participación en un fondo de ahorro, el pago de días económicos y el servicio de comedor. A fin de año, se les otorga 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 del personal del Sistema de Transporte Colectivo Metro. Desde el año de 1989 el Sindicato adquirió un predio para dicho fin en Yecapixtla Morelos que, sin embargo, once años después se pondría en venta con la promesa de adquirir un nuevo terreno en Apotla,

“Desde 1990, los trabajadores del Metro han conocido el proyecto de Yecapixtla por *Trincheras*, 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”¹⁶.

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 tratarán de evitar a toda costa un error técnico o humano y los elementos de seguridad deberán 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 que han dejado como saldo cinco trabajadores muertos por errores humanos¹⁷. Algunos puestos tendrán otro tipo de características relacionadas con el manejo de los recursos ya sea desde los puestos administrativos en las oficinas o desde las taquillas. En este 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 también requiere de gran responsabilidad y dedicación. Otras veces, puede ser tedioso y aburrido. Es el caso de Rebeca. Ella como otras taquilleras (la mayoría de la gente que se encarga de vender los boletos es mujer), es cambiada frecuentemente de estación,

“He estado en muchas estaciones de la Línea Tres. Casi en todas, excepto en Indios Verdes. ¡Uyy 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”¹⁸.

¹⁶ La Jornada, 4 de diciembre de 2000.

¹⁷ 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). El STC se compromete a pagar una indemnización en estos casos a los deudos (Diario Milenio, 31 de agosto de 2002).

¹⁸ Conversación con Rebeca, taquillera Línea Tres. 6 de abril de 2004.

El cambio de estaciones y aún de horarios es lo más frecuente en este tipo de puesto, Rebeca actualmente trabaja de once y media de la mañana a seis treinta de la tarde, un horario que poco le permite hacer fuera del trabajo. 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”¹⁹.

Otros elementos importantes en el Sistema de Transporte Colectivo Metro son los vigilantes. El Metro cuenta con, aproximadamente mil elementos de seguridad que son apoyados por la Policía Auxiliar del Distrito Federal²⁰. Los vigilantes tienen en sus manos la preservación del orden en los accesos, pasillos, taquillas, torniquetes, andenes y vagones, actuar en situaciones de peligro o emergencia atendiendo y/o desalojando los andenes y pasillos. Participan en los llamados “operativos” en los que se detiene a los supuestos infractores: vendedores ambulantes, músicos e indigentes para consignarlos o multarlos. El sistema de vigilancia está reforzado por la videovigilancia, que como se comentó en incisos anteriores, no cuenta aún con la infraestructura suficiente para cumplir sus funciones.

3.4.2. El Sindicato Nacional de Trabajadores del STC ²¹.

Desde el año de 1997 la presidencia del Consejo de Administración 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 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 hacer énfasis en esta situación, se considera 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

¹⁹ Conversación con Rebeca, taquillera Línea Tres. 6 de abril de 2004.

²⁰ La Policía auxiliar vigila los paraderos de Taxqueña, 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 web de la Secretaría de Seguridad Pública del D.F. www.ssp.df.gob.mx

²¹ El Sindicato Nacional de Trabajadores del STC, que hasta antes del 2003 se llamaba Sindicato Metropolitano del STC, no es el único sindicato dentro de este organismo, otro sindicato es el Sindicato Único de Trabajadores del Metro liderado por María del Carmen Servín cuya organización 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, Laura y Bolaños Ángel, *La Jornada*, 9 de marzo de 2003). También existe un Sindicato que representa a las taquilleras, de reciente creación, que se creó a partir de las denuncias por acoso sexual de que son víctimas.

sólo cuatro años, predominaba lo que él ha caracterizado como un sistema dominado por un *partido hegemónico*²², 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” (Sartori, 1994: 276).

Desde el planteamiento de Sartori, la situación que imperaba en los años de apogeo del Partido Revolucionario Institucional, caracterizada de esta manera no permitía de manera alguna la alternancia en el poder, de hecho, ni siquiera estaba contemplada esta 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 el poder ejecutivo. El PRI, desde su fundación, 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 se trata de poner en marcha una educación política de las clases populares. En el aspecto financiero las cuotas pagadas por sus miembros son fundamentales. (Cfr. Duverger, 1996: 93). Es por esto que cualquier sector numeroso de trabajadores podía traer 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 treinta años produciría 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,

“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”²³.

En la cúspide del sindicato, solamente podría estar un personaje de proveniente de la “vieja escuela” de líderes priístas, se trata de Fernando Espino Arévalo, quien es uno de los

²² El PRI, sería el prototipo de lo que Sartori ha caracterizado como *partido hegemónico- pragmático*

²³ Entrevista a la Profesora Lilia R. Esparza; PRI- D.F., Delegación Cuauhtémoc, 1 de abril de 2002.

protagonistas del conflicto que han convertido al STC en la arena en la que en que el Gobierno del Distrito Federal y el Sindicato Metropolitano han depositado sus discusiones partidistas. Espino Arévalo se alistó en el Partido Revolucionario Institucional en el año de 1966; cuatro años más tarde ingresa al Sistema de Transporte Colectivo Metro. Durante los treinta y cuatro años que ha laborado en el STC, ha ocupado diferentes cargos políticos dentro y fuera del 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 Partido Revolucionario Institucional y Secretario Adjunto del Comité Directivo del PRI del Distrito Federal, Asesor General del STC (1990), Diputado Federal de la LV Legislatura del D.F. 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. Actualmente, continúa siendo el dirigente del Sindicato Nacional de Trabajadores del STC, cargo que ocupará hasta el año de 2007, desde su posición de Diputado ha declarado la guerra política al Gobierno del Distrito Federal, promoviendo paros laborales y el desacato de los trabajadores a la dirigencia 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, tomando como pretexto, la destinación 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 sindicalista se queja de que dicho presupuesto debió de haberse destinado al mantenimiento del Metro, mientras que el Gobierno del Distrito Federal ha dejado en manos de la Procuraduría General de Justicia del Distrito Federal (PGJDF) la investigación de actos de sabotaje que han significado fuertes pérdidas para el sistema. Como una forma de presionar a las autoridades capitalinas, Espino Arévalo promovió durante 2003 ordenó la suspensión del servicio en las Líneas B y 9 del Metro, motivo por el cual 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 D.F. y Sindicato) se mostrará a continuación

un cuadro elaborado a partir de algunas noticias recuperadas de la prensa en el que se resaltan los principales puntos a discusión.

Conflictos entre el Sindicato Nacional y el Gobierno del Distrito Federal

Título	Periódico	Fecha	Asunto
Espino Arévalo debe medir muy bien sus acciones: Bátiz	La Jornada	9 de marzo de 2003	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	La Jornada	14 de marzo de 2003	La amenaza de huelga en 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"	El Gráfico	2 de julio de 2003	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".	La Jornada	4 de julio de 2003	El Sindicato de Taquilleras del STC, que acudió a la Junta Local de Conciliación y Arbitraje (JLCA), adonde para solicitar su registro anunció que se les convocó a participar en un paro a realizarse la en tres líneas .en protesta por "cambios de área u horario, cancelación de licencias y retabulaciones, entre otras medidas de disciplina a aplicarse" por las autoridades
"Espino Arévalo tiene en su contra 16 averiguaciones previas".	La Jornada	4 de julio de 2003	Espino cuenta con 16 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.
"Falso que se haya dado presupuesto al Metro"	Milenio Diario	11 de julio de 2003	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.
"Sustentan con documentos la actuación caciquil del dirigente sindical. Trabajadores del Metro piden al TFCA anular la reelección de Espino Arévalo"	La Jornada	14 de agosto de 2003	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".
"Persisten prácticas ilegales en el sindicato. Urge revisar a fondo las condiciones de trabajo en el STC, afirma Encinas"	La Jornada	14 de agosto de 2003	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".

“Destinará el gobierno 500 mdp al Metro”	El Gráfico	17 de octubre de 2003	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.
“Esfuman 1,000 mdp del Metro”	El Sol de Medio Día	22 de noviembre de 2003	Asambleístas acusan a directivos del Metro y autoridades del Gobierno del D.F. de desviar la mayor parte de este capital y no realizar mantenimiento preventivo.
“Destinan al distribuidor vial fondos del Metro”	El Gráfico	26 de noviembre de 2003	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.
“700 millones del Metro al Distribuidor”	Milenio Diario	28 de noviembre de 2003	La Asamblea Legislativa decidió con cincuenta y cinco votos a favor y cuatro en contra que los 700 millones que iban a ser invertidos en el STC se destinarían al Distribuidor Vial.
“Comprometidos 636 mdp en obras del Metro”	El M	18 de diciembre de 2003	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: elaboración propia basada en diferentes diarios informativos

Cuadro No. 9

Como puede verse en el cuadro No. 9 –que solamente puede mostrar 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 cuál se pueden hacer una interpretación a partir de los diferentes “mundos posibles²⁴” que proyectan los personajes involucrados en el texto narrativo. Se tienen cinco versiones de una misma realidad, en la que los mismos actores comparten una problemática: durante el año de 2003 se intensifica el choque de dos tendencias que en última instancia se asumen como partidistas. 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 como ha podido verse a través de este capítulo, requiere de una gran inversión en infraestructura y mantenimiento. Los trabajadores son, supuestamente, representados por un líder formado en las prácticas clientelares, cuya militancia en el que partido que durante muchos años estuviera en el poder, le ha otorgado una posición política determinante. A continuación se hará un esbozo de los mundos posibles que se pueden desprender de las notas periodísticas a partir de la propuesta de Humberto Eco.

²⁴ 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, 1981:183).

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 D. F. respectivamente e importantes grupos de trabajadores (taquilleras, grupos de oposición). Espino Arévalo aparece como un villano que goza del fuero político que le otorga el ser representante popular, con dieciséis averiguaciones previas en su haber. Sectores de trabajadores se muestran molestos puesto que sus derechos han sido violados: mediante una artimaña bien planeada, cambia el nombre del sindicato, que al aparecer como nuevo, puede prolongar su permanencia en el poder. Por otra parte están los derechos de las taquilleras quienes tampoco se sienten representadas por él y no han recibido respuesta a sus demandas. Sin embargo, él 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 son los sabotajes al Metro, que desde su descripción parecieran 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 sí Gobierno Federal- Gobierno Local. Se justifica el desvío de fondos que se utilizarían para el mantenimiento del Metro en pro del Distribuidor Vial, puesto que hay como reponer ese capital gracias a los 500 millones de pesos que el Gobierno Federal ha otorgado al de la ciudad de México como excedente del petróleo.

Mundo posible 3: para *Milenio Diario* el problema se ha desatado a partir de los fondos del Metro desviados al Distribuidor Vial de San Antonio. El Sindicato dice que el Metro no ha recibido dinero pues éste se ha desviado en 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 que ha autorizado este desvío.

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 a dónde) y haber descuidado el mantenimiento del Metro.

Mundo posible 5: para *el M*, órgano informativo del STC, el STC ha hecho compromisos de compra de implementos para el mantenimiento de la red, aún antes de recibir el dinero

“prometido” por el Gobierno Federal. Si se ha hecho de esta forma es porque para la adquisición de determinados insumos hay una fecha límite para facturar.

Mediante este breve ejercicio, se pueden ver 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, ya los directivos del STC, o el Gobierno del Distrito Federal. El detonador de tan terrible polémica para algunos es el haber utilizado recursos del Metro para crear otro tipo de infraestructura para la ciudad –motivo que los enemigos del Gobierno del Distrito Federal, no dejarán de “echarle en cara” a éste.

3.6. Conclusiones del capítulo III

- Se consideró importante hacer un capítulo que se enfocara en aspectos de índole técnica y organizacional para 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, mismos que requieren 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 Sistema es la plantilla laboral que comprende trabajadores de diferentes áreas: operativos, de taquilla, de mantenimiento, de vigilancia, 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.
- 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 sus intereses propios y los de sus allegados. La estrategia de estos líderes es, gestionar por los derechos de los trabajadores cuando éstos comienzan a presionarlos, ya que cualquier aumento en su salario real o alguna prestación nueva puede ayudar a “calmar los ánimos”.

- 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 priísmo fueron más fuertes se niegan a morir y se confrontan contra el gobierno, que anteriormente fuera de oposición. Esta es la peor falla que pudiese representar el resquebrajamiento del Sistema.

CAPÍTULO IV

EL METRO. UN ESPACIO PARA LA DIFUSIÓN CULTURAL

Para la elaboración de este capítulo se parte de la propuesta que algunos autores han hecho con referencia a uno de los conceptos que resultan más polémicos y ambiguos en el contexto de las ciencias sociales: el concepto de cultura. Se trata de un concepto que se ha trabajado desde diversas perspectivas: desde la filosofía, la sociología, la historia, la lingüística, el psicoanálisis y la antropología social. De entre todas estas disciplinas se ha elegido rescatar la discusión antropológica puesto que dicha 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 que fueron y siguen siendo 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 esta discusión 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. Este recorrido a través de la obra de diversos autores dará pie para interpretar las diferentes expresiones culturales que pueden observarse en las prácticas urbanas y específicamente en el Metro, por lo que se hará un esbozo del esfuerzo institucional que durante más de tres décadas ha hecho el STC para difundirlas y hacer partícipes a sus usuarios.

4.1. 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 definir en qué consisten las prácticas culturales de las diferentes sociedades, al ser los científicos sociales que más directamente se han relacionado con ella y con sus estudio. No obstante, tanto los antropólogos como los diferentes teóricos preocupados por las ciencias sociales no han podido ponerse 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, que, sin

embargo, ya había sido utilizado por los filósofos alemanes a mediados del siglo XVIII¹. El antropólogo Edward Burnet Tylor sería el primero en lanzar, en el año de 1871, una definición de cultura que intentaba integrar en un concepto el sentido total de la raza humana:

“(Cultura es) 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” (Tylor cit. en Giménez, 1989: 21).

Desde su perspectiva, la cultura incluiría cualquier aspecto que tuviera que ver con los seres humanos que viven dentro de una sociedad: sus costumbres, rituales, conocimientos, creencias, moral, capacidades y hábitos en general. Después de Tylor, muchos otros autores intentarían definir aquellas características que comprendían la cultura. Los trabajos de los antropólogos Edmund Leach, Clifford Geertz, Leslie A. White, Ruth Benedict y Bronislaw Malinowski, muestran una preocupación constante por definir, a partir del conocimiento de nuevos grupos sociales con los que entraron en contacto, características muy peculiares y anteriormente desconocidas que representan para una mente occidental la otredad, que puede entenderse por cultura y aunque la mayoría de las veces muestren posturas opuestas en el debate, han servido para delimitar su 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 sean 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 cincuenta y siete definiciones más, y el récord lo alcanzó la década de los cuarenta con unas cien definiciones” (Luque, 1985:90).

Gilberto Giménez, está de acuerdo con el papel que juegan tanto la antropología como la sociología en la construcción de conceptos y en el obstáculo con el que se topa todo investigador que intenta explorar el territorio de la cultura: la diversidad de significados. Para

¹Algunos autores ubican el origen de la cultura en la ciencia moderna al utilizarse como sinónimo de civilización y occidentalización, término que en última instancia tendría un enfoque etnocéntrico. 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, 1998:2).

él, las principales posibilidades de definición estriban entre la acción de cultivar y lo que es cultivado²,

“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; 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” (Giménez, 1987:18).

El mayor acierto de Giménez, más allá del análisis profundo 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” (Ibídem: 32).

Para Giménez, una definición completa de cultura es la debe de retomar todos aquellos enfoques que reconocen la naturaleza semiótica de la cultura como son la antropología estructural (cultura como código o sistema de reglas), el marxismo (cultura como ideología), el culturalismo (cultura como modelo o pauta de comportamiento), entre otras. Si se interrelacionaran todas estas perspectivas, la cultura en segunda instancia, 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” (Ibídem: 34).

Un autor, que desarrolló ampliamente el concepto de cultura es Pierre Bourdieu, quien estudió las diferentes formas de adquisición y posterior transmisión del capital cultural, cuya forma fundamental es el llamado *habitus*, que tiene una forma particular de adquirirse puesto que aparece como un atributo individual que obtiene su forma definitiva mediante el contacto con

² Definición que está íntimamente ligada a la actividad que pudo en la Antigüedad transformar a los seres humanos y atarlos al territorio. Gracias a la agricultura los individuos pasaron del nomadismo al sedentarismo.

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 cuáles 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 da 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, construyendo 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” (González, 1990:32)

En concordancia con el autor, 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 éstos. 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 podrá distinguir de manera objetiva cuál es el lugar que ocupan diferentes grupos y la relación entre ellos, que al conformarse dará lugar a la comprensión de la subjetividad, la formación del *habitus*. Los campos pueden pertenecer a diferentes categorías, pueden ser simbólicos, económicos, culturales. En el campo cultural se encuentran diversos subcampos y es justamente la música uno de ellos. En segundo lugar, está 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,

"El habitus se define como un sistema de disposiciones³ durables y transferibles -estructuras estructuradas predispuestas 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" (Bourdieu cit., en Giménez, 1987: 178)

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 ha sido únicamente la delimitación de un panorama teórico, una abstracción de lo real, sino el plantear las reglas para los sistemas de disposiciones interiorizados por los individuos y externalizados en sus acciones, sentimientos y pensamientos, 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 uno 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. El *habitus* dará como resultado la generación de nuevas prácticas. Para Bourdieu, la función del *habitus*, como mecanismo estructurador, sería explicar cómo los individuos interiorizan lo social. Las necesidades, los gustos o preferencias personales dependen de las determinaciones sociales. En el siguiente cuadro se pueden detectar las dos formas en las que la realidad social se puede percibir, según Pierre Bourdieu.

Formas de percepción de la realidad social

Campo	Habitus
Estructuras sociales externas	Estructuras sociales internas
Posiciones sociales constituidas como dinámicas históricas	Esquemas de pensamiento, percepción y acción
Fuente: Giménez, Gilberto (compilador) "lecturas escogidas de Pierre Bourdieu", en <i>La Teoría y el Análisis de la cultura</i> . SEP, U de G, comecco, México, 1987.	

Cuadro No. 10

³ 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.

La relación entre el campo y el *habitus* es simbiótica: por una parte el campo marcará las pautas sobre las cuáles se ha de construir el campo, por otra, el *habitus*, que permitirá, a su vez la construcción al campo al dotarlo de sentido. El concepto de *habitus* se convierte en parte central de este trabajo puesto que son precisamente las prácticas y los mecanismos que las producen las que se interesa investigar y analizar. Después de haber analizado la utilidad del concepto de *habitus* en el análisis de la cultura, se hará una última delimitación de tal concepto con la finalidad de ubicar de manera más precisa el lugar que ocupan en esta los sujetos de estudio. Al ser la cultura una esfera muy amplia para definir, Esteban Krotz, ha empleado el concepto de “cultura adjetivada⁴”, refiriéndose a universos delimitados que pueden distinguirse empíricamente de otros respecto a sectores sociales, ámbitos fenoménicos o la combinación de ambos (Cfr. Krotz, 1993:26). 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 cuáles los individuos se integran a él.

4.2. Cultura Institucional del Sistema de Transporte Colectivo Metro: los antecedentes.

Para Gilberto Giménez existe un momento en que la cultura en todo lugar, es institucionalizada en un sentido político- administrativo. De esta manera hace alusión al concepto de política cultural, que es definida,

“como (el) instrumento de tutelaje político sobre el conjunto de las actividades culturales; se institucionalizan y refinan diferentes sistemas de censura ideológico-cultural” (Giménez, 1987, 19).

El Metro de la Ciudad de México resulta un lugar idóneo para la difusión cultural, por los espacios que pueden ser utilizados para este fin, por los tiempos que se gastan durante los recorridos y por el número de pasajeros que circulan por sus pasillos y andenes y viajan en sus vagones. La institución se ha dado cuenta de este factor y ha llevado a la práctica diversas actividades con la finalidad de difundir aspectos culturales. Asimismo, como se ha comentado, el STC cuenta con un importante patrimonio institucional conformado por murales en diferentes estaciones. En las estaciones de la Línea Tres, como en otras líneas se pueden encontrar espacios específicos destinados a la difusión cultural. Existen vitrinas al paso y a la

⁴ El término de cultura adjetivada puede utilizarse como sinónimo de subcultura.

vista de los usuarios donde constantemente se instalan diversas exposiciones de fotografía, pintura, arte- objeto, escultura y otras artes plásticas alternativas, lo que lo convierte a los pasillos en temporales salas de museo 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 que une a la Línea Tres con la Cinco en la estación la Raza (un kilómetro) ha sido 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 fractales⁵. 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. El patrimonio institucional del Metro, como se comentó unas líneas más arriba, también está conformado por la obra de varios muralistas mexicanos, portugueses y franceses que han producido treinta y cinco murales dispuestos en varias estaciones y también comprende los restos de un mamut cuya edad se calcula en diez mil años que se encontraron al construir la estación Talismán (Línea Cuatro). Dichos restos se pueden observar en el vestíbulo oriente de la 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.



Medicina Tradicional, Metro Centro Médico

Foto: Página Web del STC

⁵ 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 y aparecen en las diferentes formas y sistemas de la naturaleza.

4.2.1. Proyectos culturales del STC Metro en marcha.

Como ha podido verse en el apartado anterior, 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 Sistema de Transporte Colectivo Metro se han preocupado por crear su propio programa cultural institucional. En la actualidad el STC, a través de su Unidad de Cultura ha procurado aprovechar los diferentes espacios con los que se cuentan para mostrar exposiciones temporales y eventos de forma periódica. De las ciento setenta y cinco estaciones que conforman el Sistema, solamente treinta⁶ se encuentran equipadas con vitrinas para poder presentar exposiciones temporales. El motivo es el alto costo que se requiere para poder equiparlas,

“El problema es presupuesto, una vitrina yo calculo que *aborita* estaría costando entre unos trescientos mil a quinientos mil pesos cada vitrina” (Gonzalo A. González, Jefe de la Unidad de Cultura)⁷.

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 ve limitada para poder realizar un mayor número de eventos. En seguida se mencionarán algunas de las exposiciones temporales que lograron una mayor difusión en los medios informativos durante los últimos cuatro años, y por lo tanto, resultaron significativas para los usuarios (ver capítulo IX). Posiblemente, el mejor acercamiento que los viajeros del Metro tuvieron con la cultura durante el año 2000, fue la puesta en escena de diferentes obras teatrales en un espacio importante utilizado 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. Como antecedentes inmediatos se pueden distinguir varias placas dan testimonio de ello, una de las cuáles sirve para conmemorar las cincuenta representaciones y la exposición montada en el año de 1997 de Las Ruinas de Aristófanes. Un año más tarde la Compañía el Ilustre, la UNAM y el programa Un Metro para la Cultura del STC presentarían la obra “Moliere y sus preciosas ridículas también abordan el Metro” dirigida por Juan Francisco Hernández de la Compañía el Ilustre

⁶ Aproximadamente el 80% de estas vitrinas son ocupadas con exposiciones organizadas por otras instituciones que pueden ser universidades, dependencias gubernamentales y asociaciones y un 20% por la obra de artistas independientes que gestionan directamente con el STC.

⁷ Entrevista realizada en las instalaciones de la Unidad de Cultura del STC Metro, 18 de mayo, 2005.

Teatro. Durante el 2000 destacaría la difusión de obras dirigidas al público infantil, como “la Fábula del Circo” que también se presentó en las estaciones Bellas Artes y San Lázaro por el Grupo Rústico Teatral, el STC y el ISSSTE. Otras obras que lograrían presentarse a través de varias estaciones fueron “la Piedra de la Felicidad” de Carlos José Reyes, y “Caracol y Colibrí” de Sabina Bergman, ambas dirigidas por Lorena Barrios, que se realizaron en las estaciones Bellas Artes, Guerrero, San Lázaro, Centro Médico y Copilco en las que el apoyo del entonces Instituto de Cultura del Distrito Federal (ahora transformado en la Secretaría de Cultura) jugaría un importante papel. En el año de 2001 se realizaron en toda la red casi trescientas actividades culturales, algunas de las cuáles fueron de gran trascendencia y quedaron archivadas 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 los Halcones treinta años antes 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 (sic) de los habitantes de esta ciudad. 10 de junio de 2001”⁸.

En la estación Tacubaya (Línea 7) se exhibió durante el mes de julio de 2001 la muestra “Había una vez en Egipto”. Se trataba de una exposición formada por trabajos infantiles que incluyó pinturas y esculturas en las que los pequeños artistas intentaron expresar a los usuarios del Metro lo que conocen 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 el año de 2001 fueron: “Presencia de la Academia de San Carlos” en la que se realizaron exposiciones en veintidós espacios y talleres; la 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 en varias estaciones del Metro presentándose cuatro funciones de payasos a cargo de la Unión de Artistas Populares; el Homenaje a Leopoldo Méndez y los sesenta y

⁸ Raúl Llanos Samaniego, La Jornada, 11 de junio de 2001.

cuatro años del Taller de la Gráfica Popular con exposiciones donde se mostró parte de su Acervo Histórico; 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, interpretando 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 sesenta instituciones de divulgación científica; en la estación del Metro Zócalo (Línea 2) se presentó la exposición gráfica “Testimonios Gráficos de la Revolución Mexicana” con material de uno de los registros fotográficos más importantes de México: el Archivo Casasola, acompañado de veintidós grabados del Taller de la Gráfica Popular aludiendo a los personajes y acciones revolucionarias, entre otras exposiciones. 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 2004 la Institución empezó a dar prioridad a las propuestas musicales, elaborando un convenio con el ISSSTE para llevar a cabo presentaciones de diferentes género en diversas estaciones todos los viernes a la una de la tarde. También se realizó un festival de Jazz, del cuál se espera tener una segunda edición para el 2005.

4.2.2. Para leer de boleto

Ha sido de particular importancia, dedicarle un espacio significativo al final de este capítulo a uno de los proyectos de más reciente implementación. Se trata de uno de los programas culturales de mayor culturales trascendencia en los últimos años en la ciudad de México: un programa masivo de fomento a la lectura. Por este motivo ha sido indispensable hacer hincapié en sus orígenes y mecanismos de acción y resultados. Sin embargo, el motivo principal por el que se cree que tiene un papel preponderante es por haber considerado que un programa de este alcance debía ponerse a prueba en la Línea 3 por ser aquella cuyos usuarios se distinguen por pertenecer a público que participa y muestra un interés particular en las diversas propuestas culturales, lo cual sirve para apoyar algunas de las variables hipotéticas sobre las que se sostiene este trabajo,

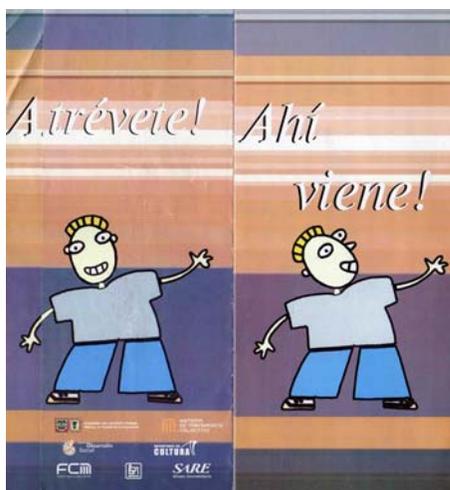
“Inicia en la Línea 3 porque va de C.U. al Poli, entonces. Es la más fácil por el tipo de gente que va. Es la que más fácilmente iban a asumir un programa como éste, porque casi todos son estudiantes, son

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 (...)”⁹.

La línea 3, muestra características muy particulares, mismas que serán detalladas en el siguiente capítulo. Estas características están determinadas por las zonas que comunica la línea y por las actividades que los viajeros subterráneos realizan, mismas que difieren de otras que sirven para conectar el centro con la periferia, para trasportar 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 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 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) ¹⁰”.

La línea 3 se convirtió durante el primer trimestre del año 2004 en un gran laboratorio urbano que intenta acercar a sus usuarios al hábito de la lectura. Es así como, mediante el esfuerzo conjunto de diversas instancias como son 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 diseña la campaña “Para Leer de Boleto en el Metro” que consiste 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 de Boleto”

⁹ Entrevista a Paloma Saiz Tejero, compiladora de las antologías y autora del proyecto Para Leer de Boleto en el Metro, Secretaría de Cultura, Gobierno del Distrito Federal. 22 de marzo de 2004.

¹⁰ Entrevista a Paloma Saiz Tejero, Secretaría de Cultura, Gobierno del Distrito Federal. 22 de marzo de 2004.

La idea de efectuar un proyecto para que la lectura se convierta en una práctica común para los habitantes de la ciudad de México surge 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 estés 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”¹¹.

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 pensado en aquellos que no están acostumbrados a leer utilizando la fuente ITC *Bookman light*, lo que significa un tipo de letra accesible y atractiva para el lector y la primera impresión fue terminada en diciembre de 2003 ¹². El tiraje de la primera antología fue de 25,000 ejemplares.

“Yo había pensado hacer 15 mil ejemplares lo cuál me parecía ya un mundo de ejemplares, entonces me explicaron que 15 mil ejemplares en el Metro era como nada, como no poner nada. Había que hacer muchos más, hacer ajustes hasta que llegamos a 250 mil”¹³.

La obra es distribuida por la “Ola Naranja”, un contingente de jóvenes (seiscientos) de playera anaranjada que dependen de la Secretaría de Desarrollo Social del GDF, constituida por dos tipos de participantes: algunos han sido reclutados para cumplir con sus servicio social, otros han sido captados por un programa de la misma secretaría al ser jóvenes en situación de riesgo. Se les paga mensualmente una beca de \$540.00 a cambio de cuatro horas de trabajo comunitario. Anteriormente se dedicaban a dar información en el Metro, a cuidar que los adultos mayores no sufrieran accidentes y a buscar a los familiares de las personas extraviadas. Un primer paso fue promover con ellos mismos la lectura a través de talleres, lectores en voz alta, la apertura de un libro club, un club literario. El segundo paso sería capacitarlos sobre la importancia de hacer promoción cultural, llevarles escritores y estrategias para leer en voz alta y explicar el programa en los vagones. El sistema de préstamo de las antologías es sumamente

¹¹ Entrevista a Paloma Saiz Tejero, Secretaría de Cultura, Gobierno del Distrito Federal. 22 de marzo de 2004.

¹² 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.

¹³ Entrevista a Paloma Saiz Tejero, Secretaría de Cultura, Gobierno del Distrito Federal. 22 de marzo de 2004.

sencillo: en cada estación se encuentra un estante a resguardo de los elementos de la “Ola Naranja” y el usuario únicamente requiere solicitar un ejemplar, leerlo y depositarlo en el anaquel que corresponda a la última estación que comprenda su recorrido. Es un voto de confianza en los usuarios puesto que el lema “tómalo, léelo y devuélvelo” hace énfasis en la calidad de préstamo de los ejemplares y solamente con el tiempo se podrá saber si éstos regresan a los anaqueles para poder ser utilizados por nuevos usuarios,

“Fue una experiencia muy buena, por que 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 19 mil libros y como pan caliente se fueron, pero al día siguiente cuando volvimos habían devuelto sólo 3 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”¹⁴.

4.2.2.1. La prueba de fuego: una primera antología para la línea Tres.

El día del lanzamiento de la primera antología, que contiene nueve obras y ciento cincuenta y tres páginas, el interés y/o la curiosidad de los usuarios del Metro por obtener un ejemplar de brillante cubierta negra. En los pasillos y vagones de la Línea Tres 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 era prácticamente imposible obtener una copia, puesto que las que se habían prestado no regresaban a los anaqueles. El primer ejemplar 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 recomendables para los lectores pueden ser “La Solidaridad de la Población en Realidad fue Toma de Poder” de Carlos Monsiváis. Se 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, sacudirá 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 las maquiladoras fronterizas renunciando a sus sueños y poniendo en peligro

¹⁴ Entrevista a Paloma Saiz Tejero, Secretaría de Cultura, Gobierno del Distrito Federal. 22 de marzo de 2004.

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 años sesenta. Eduardo Antonio Parra narra y describe de manera cruda la historia 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 antología también se pueden encontrar algunos poemas como los son “Amigo Suicida”, “En el Metro” o “Días de Volver” de Eduardo Hurtado, o “la Orfandad del Sueño” de Thelma Nava, para quienes gustan de este género literario. La única comedia que se encuentra en la antología es “El Censo” de Emilio Carballido, quien en su estilo particular narra en un acto, los enredos entre los personajes que trabajan en un taller de costura de 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 que se pondrá en marcha cuando se considere que la antología ha alcanzado las metas deseadas, será la puesta a la venta de los ejemplares a precio módico¹⁵. Es probable, incluso que el programa sobrepase los alcances deseados, pues se han tenido noticias del impacto que ha tenido al salir de las estaciones,

“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 ¡regrésenlos! De alguna forma está sirviendo para lo que queríamos: para que la gente los lea”¹⁶.

Sin embargo, los resultados han sido más lentos de lo que se pensaba¹⁷. Se calculaba que cada dos meses se lanzaría un nuevo número, aunque después de cuatro meses –en parte por cuestiones presupuestales- y al buscar mayor número de lectores, la primera antología continuaba en circulación y casi hasta un año después saldría la segunda (junio de 2005).

4.3. Conclusiones del capítulo IV

- Uno de los conceptos centrales de este trabajo de investigación es el de cultura. Se decidió retomar algunos de los trabajos que han resultado significativos para su estudio, sobre todo los que provienen de la tradición sociológica- antropológica puesto que

¹⁵ Cada ejemplar tiene un costo de impresión de \$4.50, y por derechos de autor se pagaron tres mil pesos por cada texto, lo cual es bastante reducido en un tiraje tan extenso.

¹⁶ Entrevista a Paloma Saiz Tejero, Secretaría de Cultura, Gobierno del Distrito Federal. 22 de marzo de 2004.

¹⁷ De hecho, el programa fue interrumpido durante el año 2004 y reinició el 15 de junio de 2005.

gran parte de las investigaciones que surgen de estas ciencias desde sus inicios reconocen su papel preponderante en el desarrollo de la sociedad. Si bien, no existe un consenso sobre la definición de la cultura se considera que dicho concepto no se puede pensar sin tomar en cuenta las producciones materiales e intelectuales de una sociedad específica. La cultura es ante todo un proceso simbólico.

- En este trabajo han tratado de destacarse dos facetas de la cultura: la cultura institucional y la cultura alternativa (lo que algunos autores reconocen como cultura popular). La cultura institucional sería aquella propuesta desde un escritorio, con un programa de trabajo establecido y metas claras como es el caso de la Unidad de Cultura del Metro. La cultura alternativa 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. 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 poder colocar exposiciones, realizar eventos culturales y alojar el patrimonio con el que cuenta el Metro.
- Sin duda alguna, en estos momentos el STC Metro está realizando, junto con otras instancias, el proyecto cultural más ambicioso de su historia. “Para Leer de Boleto” es un programa destinado a la difusión masiva en 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 muy reducido a nivel mundial. De esta manera, los pasillos y vagones del Metro están siendo utilizados para actividades que van más allá del simple tránsito.
- Sin embargo, existe otro lado de la cultura en el Metro que, a simple vista resulta muy notorio pero 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 del Metro, aquellos que están abiertos al libre tránsito, esos que son usados por todo aquél que paga dos pesos, por todo aquél que transita hacia otros lugares, por todos los que van y vienen. A ellos estarán dedicados los siguientes capítulos de esta tesis doctoral.

CAPÍTULO V

UNA CIUDAD SUBTERRÁNEA: UNA ETNOGRAFÍA DE LA LÍNEA TRES Y DE SUS ACTORES

El capítulo V 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 fue con base en su antigüedad de treinta y dos años de servicio, el hecho de ser la línea de mayor longitud y, también de mayor tiempo de recorrido, por contar con la terminal más transitada en toda la red del STC, la estación de Indios Verdes, además de tener cuatro estaciones entre las veinte más transitadas (Indios Verdes, Universidad, Zapata y la Raza). Estos aspectos resultaron significativos: la línea recorre grandes distancias y muestra gran afluencia, sin embargo, lo determinante para su elección fueron dos aspectos de tipo cualitativo: el tipo de usuarios que viajan en ella y las áreas de la ciudad que conecta a su paso, marcadas por actividades específicas. La combinación de usuarios de la línea 3 le da un cariz particular que le hace un interesante espacio de estudio. En sus vagones y pasillos se puede observar durante los días laborables por la mañana (6:00 a 9:00 aproximadamente) y durante la tarde y noche (17:00 a 20:00 horas) el personal que trabaja en oficinas cercanas al Centro Histórico de la Ciudad de México, o bien, en las oficinas, agencias, consorcios y bufetes de colonias aledañas a las estaciones Etiopía, Eugenia, División del Norte, Zapata, Coyoacán y Viveros, en las que recientemente, como se ha comentado, se ha dado un proceso de cambio de uso de suelo de habitacional a servicios y oficinas. También se pueden distinguir servidores públicos de oficinas gubernamentales (Delegación Benito Juárez, Procuraduría de Justicia del Distrito Federal, etc.). Al medio día y durante la tarde, acentuándose más los fines de semana aparecen 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*, *Wal-Mart*, *Chedraui*, y también los individuos que asisten a comprar en los almacenes y locales o a divertirse en los cines de los centros comerciales cercanos a algunas estaciones: en el Pabellón del Valle (estaciones División del Norte, Zapata), en el primer complejo comercial que se creó en la ciudad de México que se conoce como Plaza Universidad (Metro Zapata), o en el imponente Centro Comercial que resalta en las calles de Avenida Universidad y Río Churubusco: Centro Coyoacán. También hay un lugar para las personas que laboran en las oficinas centrales del emporio bancario recién vendido a la inversión extranjera: Bancomer

BBV frente a la estación Coyoacán; esta misma salida 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 en el Centro de Coyoacán a través de microbuses que salen en 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 Héroes, ni los que visten de blanco: los médicos, enfermeras, enfermeros y residentes que trabajan en la Clínica Número 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).

5.1. La etnografía como técnica de investigación

Las etnografías se han concebido 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 a través de un texto en las 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” (Marcus y Cuchman: 1991:184).

Existen dos maneras principales de presentar los datos etnográficos: se construyen con base en el discurso de los informantes claves conforme a un diálogo entre éstos y el investigador o, en otros casos, 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 de los relacionados 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”. (Vergara, 2001:8).

Se decidió usar de la narración etnográfica en una tesis de urbanismo por tratarse de una herramienta de investigación que muestra la vida de los actores sociales y su relación con el territorio tomando en cuenta además de los discursos y su respectiva significación simbólica, 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. En el desarrollo del trabajo etnográfico se trabaja la relación entre el espacio y los actores, por lo tanto será necesario describir en primer lugar qué es lo que se entiende como espacio en este trabajo de investigación.

5.2. Consideraciones sobre el espacio público y espacio privado.

Para poder abordar la problemática espacial será 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” (Ramírez, 2003: 34).

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 (Cfr. Borja, 2003: 65). En la caracterización que hace

este autor del espacio público también se considera la dimensión sociocultural, puesto que se trata de un espacio de identificación, relación y contacto social. La característica principal de este espacio es su uso social colectivo y su accesibilidad, a diferencia de los espacios privados. Sara Makowski coincide con Borja al caracterizar el espacio público al considerar que su principal característica es ser abiertos y accesibles, contar con disponibilidad de infraestructura y permitir la realización de actividades individuales o grupales (Cfr. Makowski, 2003:91).

Los espacios privados 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 este, a su vez, puede privatizarse. A continuación se verán 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” (Silva, 1992: 48).

El territorio se convierte a su vez, en el espacio en el que se arraigan las identidades. Para Mariana Portal el territorio “no sólo es una variante geográfica, es fundamentalmente una construcción histórica y una práctica cultural significativa, en donde la identidad social encuentra sustento (Portal, 2001:18). De esta manera, podemos concebir al territorio, no únicamente como un soporte físico de actividades económicas, sino de identidades sociales específicas como las que se han encontrado en las instalaciones del STC Metro.

5.3. 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 Tres es la posibilidad de cruzar la ciudad de norte a sur en un tiempo mínimo aproximado de

cuarenta minutos¹, con lo que se convierte en la línea recorrida en mayor tiempo, aunque en la realidad los recorridos, sobre todo a ciertas horas del día sobrepasan los cincuenta minutos. El primer paso de esta investigación, antes de acudir 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 veinticinco años de usar este medio de transporte, el trabajo sistemático de observación y reflexión se ha venido realizando desde hace al menos cinco años. Durante este tiempo se han podido realizar 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 han resultado de incalculable valor, pues solamente a través de ellos es posible conocer la otra ciudad de México, la ciudad subterránea y sus actores. Sólo quien ha subido a los vagones del Metro puede describir la experiencia sensorial que ha obtenido: ha visto como 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 serán cerradas 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, para tener una idea de los momentos en los que se viven las interacciones con los demás.

5.3.1. El tiempo.

Durante dos años se han cronometrado los tiempos totales y parciales de recorrido en la Línea Tres. Lo que se presenta aquí es un cuadro comparativo entre los tiempos de recorrido que considera el STC y el tiempo real en promedio que se desprende de 103 viajes realizados.

¹ 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 (ver apartado dedicado al tiempo).

Tiempos totales de recorrido (Terminal Indios Verdes a terminal Universidad)

	Tiempo STC	Tiempo promedio
Tiempo de recorrido	38.15 minutos	47.8 minutos
FUENTE: . STC y trabajo de campo		

Cuadro No. 11

Tiempos totales de recorrido (Terminal Universidad a terminal Indios Verdes)

	Tiempo STC	Tiempo promedio
Tiempo de recorrido	38.10 minutos	45.7 minutos
FUENTE: . STC y trabajo de campo		

Cuadro No. 12

Tiempo de estación a estación (norte a sur)

Estación	Tiempo STC	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 Héroe	1.3	1.6
Hospital General	1.85	2
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
M.A. de Quevedo	2.2	3
Copilco	2.75	3.5

Universidad	38.15	45.7
-------------	-------	------

FUENTE: . STC y trabajo de campo

Cuadro No. 13

Tiempo de estación a estación (sur a norte)

Estación	Tiempo STC	Tiempo promedio
Universidad	Terminal	Terminal
Copilco	2.9	3
M.A. 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 Héroe	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
Potrero	2	2.9
Deportivo 18 de Marzo	2	3.1
Indios Verdes	38.10	45.7

FUENTE: . STC y trabajo de campo

Cuadro No. 14

Como puede verse tanto en el Cuadro No. 13 como en el No. 14, en ambos casos el promedio de tiempo real se incrementa respecto a las cifras otorgadas por el STC. Este promedio asciende al tener que integrar los datos de retrasos entre trenes, que al parecer son cada vez más frecuentes.

5.4. Los pasillos y andenes: unas veces llenos de gente, otras, vacíos

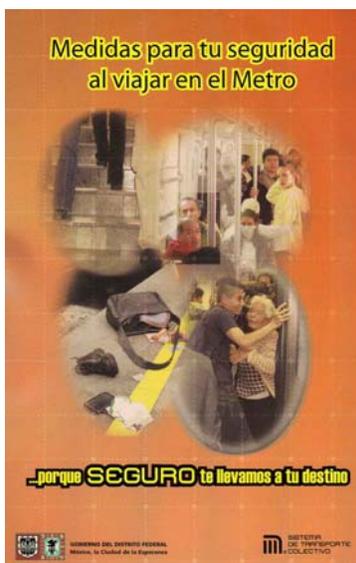
Los pasillos son los espacios de circulación que llevan a los andenes, a las salidas o a las otras líneas. Las estaciones de trasbordo cuentan con los pasillos más extensos, mismos que se utilizan para el establecimiento de vitrinas destinadas exposiciones o de locales comerciales. Ya en el capítulo anterior se señalaban las características del llamado “Túnel de la Ciencia” en los pasillos de la estación la Raza y las exposiciones montadas en otras estaciones. En algunos pasillos como los de la estación de Hidalgo que conectan la Línea 2 con la 3 existe un verdadero corredor de comercios destinados a la preparación y la venta de alimentos en los que el calor irradiado por las parrillas impregna el ambiente y los olores a grasa y condimentos se perciben en cuanto se desciende del vagón. 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 de los negocios que se han establecido en los pasillos del Metro y en concreto de la línea 3.

Los andenes, por su parte, son el espacio destinado al abordaje y descenso de los convoyes y dependerá de la hora y del día la afluencia de los usuarios. Por los pasillos de las terminales y de las estaciones de trasbordo circula un mayor número de personas al día. 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. Situación que se transforma los sábados, domingos y días festivos, a tal grado que, a partir del mes de mayo de 2004 se ha implementado la propuesta de dedicar un vagón del Metro los domingos para que los ciclistas puedan transportar su bicicletas, hecho que entre semana sería imposible. En algunas de las estaciones de mayor aglomeración la situación se ha tornado peligrosa en los andenes y se han dado casos en que personas que esperaban en el andén 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 iniciará una campaña para implementar medidas de seguridad que señalan la importancia de permanecer en la espera del Metro detrás de la “línea amarilla”, distancia que separa al usuario de las vías. Miembros de la “Ola Naranja”, a las horas en que el acceso a los vagones puede resultar peligroso, permanecen en los pasillos indicando que se permita bajar

antes de abordar el vagón. Por otra parte, para reafirmar esta campaña de protección también circularon a partir de esta fecha 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”².

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 usuarias del Metro, es destinarles 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 las mujeres. Será frecuente escuchar al personal de seguridad del Metro decir, “Caballeros: ¡sólo damas!”

Esta medida se ha puesto en práctica desde hace varios años debido a los frecuentes abusos sexuales hacia las usuarias y que en la actualidad no se han podido detener. Porque los pasillos del Metro también se han convertido en espacios que, por la cercanía corporal entre los usuarios se dé pie a que algunos aprovechen esta condición para asediar a las mujeres con obscenidades y agresiones físicas que en la mayor de las veces, por la dificultad de encontrar y detener al agresor, no se denuncian, ni mucho menos se sancionan. Con todo, 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. En los andenes se refuerzan los lazos de identidad grupal, son los lugares de reunión de grupos específicos cuya

² Volante difundido por el Gobierno del Distrito Federal y por el STC durante el 2003.

presencia salta a la vista. En la estación de Etiopía se congrega un grupo de niños indígenas que tocan el acordeón; en los andenes de la estación Niños Héroe se pueden distinguir los grupos de vendedores ambulantes haciendo cuentas entre broma y broma; los andenes de la estación Hidalgo y específicamente el área del reloj se han convertido en el punto de reunión de los miembros de la comunidad *gay*, y los de 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.

5.5. Los vagones: un espacio para el contacto.

La interacción de los usuarios se concreta en los vagones, que como se comentaba en el capítulo III 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 solamente cuenta con solamente treinta y siete asientos por vagón. Cada vagón cuenta 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 sin que se haya trabajado 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 éstos 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 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 que en casi cualquier otro espacio urbano en los vagones del Metro, 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.

5.6. “Los otros”: identidades sociales en el Metro.

Este apartado se ha reservado para ilustrar con algunos ejemplos de los personajes que comparten y compiten por el espacio con los músicos en la Línea 3. El Metro, como se ha enunciado desde el título de esta investigación es 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 a todo momento durante su trayecto con personajes que rompen con la monotonía cotidiana, que a veces conmueven, a veces asustan, a veces agradan y a veces agreden a los demás. Todos 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. Todos escogieron la Línea Tres para gastar gran parte de su día y de sus vidas entre sus andenes y vagones. Todos ellos se cruzan en el camino, algunos se extienden la mano y platican; otros discuten y pelean por su derecho al acceso en el vagón. Otros más fingen ignorarse, pero todos confluyen en el mismo lugar, en algún momento entre las cinco de la mañana y las doce treinta de un nuevo día³. 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 Tres puede encontrar cada vez que se abren las puertas al llegar a una estación.

5.6.1. Los vendedores: una estrategia de supervivencia

Lo más frecuente para un usuario del Metro es encontrarse con decenas de vendedores de todas las edades que venden cualquier tipo de producto. En la Línea 3, desde hace tres años, aproximadamente, se ha podido observar un aumento sustancial de vendedores y un aumento en las horas laborales⁴. Se trata de auténticos vendedores ambulantes que siempre siguen la regla general: que toda mercancía pueda caber dentro de una mochila. Todos utilizan las mismas fórmulas:

³ 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.

⁴ 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 solo vendedor.

“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...”



“La bolsa de la mercancía. Treinta años vendiendo en el Metro”. Foto: Olivia Domínguez

Podemos distinguir entre los productos más comunes que se venden bolígrafos, “agendas-billeteras- porta-credencial”, planos de la ciudad 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 cuáles son para armar, sobres de plástico para proteger documentos, paquetes de cincuenta crayolas, plumones, pegamento, abanicos, incienso, discos compactos, cassettes y DVD de películas en cartelera “piratas”, etc. También se pueden encontrar los libros 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 D.F., 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.

El Metro es el mercado ambulante por excelencia, a pesar de las leyes que han intentado evitarlo. Dentro de la estructura social de los comerciantes en la vía pública, los del Metro

ocupan el nivel más bajo en la escala. No cuentan con un puesto, son surtidos por los mismos distribuidores, tienen largas jornadas de trabajo, conservan códigos de comportamiento como son el esperar, si es que al subir al vagón hay otro vendedor (rara vez encontraremos 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 puesto que se tiene que poner toda la atención al circular por el vagón y subir la voz al borde de gritar para que se alcance a oír por todo el vagón. Los vagoneros, a semejanza los demás vendedores informales de están obligados a pagar cuotas a líderes⁵ para poder seguir vendiendo en la Línea, 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 apoyo, a la vez que gestiona con las autoridades el uso del espacio público; a cambio, el subordinado se compromete a pagar oportunamente sus cuotas. Las estaciones de la línea Tres está divididas entre varios líderes⁶, los que controlan la mayor parte de la línea son el “Timbo” que se encarga de las estaciones que van de Balderas a Deportivo 18 de marzo, 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 Tres, principalmente las estaciones del norte, fueron lideradas por el “Picho” quien se encuentra en el Reclusorio al ser descubierto mientras robaba en la modalidad de fardero en una tienda de autoservicio.

⁵ 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: 914).

⁶ Información obtenida gracias a Rey Hernández, cantante y músico de la Línea Tres del Metro, 2 de febrero de 2004, estación Deportivo 18 de Marzo.



“Venta de discos compactos: rondas infantiles”. Foto: Olivia Domínguez

5.6.2. Los faquires: dinero y dolor.

Se les veía aparecer en los cruceros cuando el semáforo se pone 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 y son las veintidós horas con treinta minutos. 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 recién acaban de subir al vagón. Él, es un hombre que aparenta tener más de cuarenta años, aunque pudiera tener una década menos y que la calle haya impreso una mayor edad a 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 verles. Una vez que la función ha

terminado, el faquir posmoderno y pequeña su 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.

5.6.3. Un poeta incomprendido

Desde hace muchos años se ha dedicado a la misma actividad. Siempre en la Línea Tres. 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 dramáticas 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 reirán de manera abierta en su ausencia y la musa mostrará un rostro de enojo al verlos si se encuentra sola, o reirá nerviosamente junto con sus acompañantes durante varios minutos.

5.6.4. 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 C. U. 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 y la mayoría ponen cara de incompreensión y apoyan a la pareja de payasos más por el bebé que por que su actuación haya sido de calidad. Ellos lo reconocen,

“Como ustedes pudieron ver no somos grandes artistas (...)”

5.6.5. 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 ha desaparecido. A la par apareció un buen día el semanario *Machetearte*, satirizando la situación política de México y el contexto internacional. Apenas suben al vagón, reparten los periódicos y hacen una reseña del contenido del ejemplar en turno. Las reacciones de los pasajeros 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 el mecanismo por el que se difunden las publicaciones independientes, pero también las ideas. Estudiantes pertenecientes al Consejo General de Huelga (CGH) de la Universidad Nacional Autónoma de México utilizaban los vagones de la Línea Tres para difundir la situación en que se encontraba la huelga, anunciar posibles movilizaciones y solicitar las aportaciones económicas de los pasajeros.

5.6.6. 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 pedir dinero a quienes nada tienen o nada dicen tener. 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 y argumenta haber salido *“hace un par de horas”* del Reclusorio Oriente, solicita el apoyo de los viajeros para regresar a Veracruz, de donde dice ser oriundo. Otras más, aborda el vagón un hombre de mal aspecto, dice padecer *diabetes mellitus* y estar perdiendo la vista. Algunos pasajeros mirarán a estos personajes con desconfianza o indiferencia, otros más simularán 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 a nivel 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 período 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”⁷.

El discurso persuasivo también se puede encontrar en el Metro de Nueva York, adaptándose a su contexto y circunstancias,

⁷ Cason, Jim y Brooks, David, La Jornada, 14 de febrero de 2001.

“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”⁸.

En el Metro de la ciudad de México se pueden ver casos similares. 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 determinados.

5.6.7. 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 a los asientos 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 a donde empezó por sus bolsitas o en el mejor de los casos, a 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 por no se dársela en la mano. Se sabe que los convoyes del Metro ha sido un espacio en el que las personas con discapacidad pueden realizar alguna actividad de supervivencia. Se calcula que unas ochocientas personas con este tipo de discapacidad utilizan el Metro para obtener su diario sustento, muchos de los cuáles han sido víctima de abusos por parte de los líderes de ambulantes⁹. 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 estaba siendo

⁸ Cason, Jim y Brooks, David, La Jornada, 14 de febrero de 2001.

⁹ 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 cuál 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 (La Jornada, 30 de junio de 1998).

utilizado para la esclavización de un grupo de sesenta y dos sordomudos mexicanos quienes se dedicaban a la venta de llaveros y vivían en condiciones infrahumanas entregando sus ganancias 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 podrá encontrar ofreciendo golosinas, calendarios con el alfabeto sordomudo o estampas de algunos santos católicos como San Judas Tadeo.

5.6.8. Indígenas de la sierra 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 parejas¹⁰ y se reúnen al final del andén de las diferentes estaciones que conforman la línea Tres. Los mayores visten de manta, a veces portan sombreros y huaraches, excepto algunos que andan descalzos. Los más jóvenes, que posiblemente puedan tener entre doce y catorce años, usan pantalones de mezclilla y camisas de franela a cuadros. Ellos, en contraste con el resto de 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 diez años, ahora la mayoría de los pasajeros rechaza el papel que los campesinos reparten, sin, siquiera haberlo leído.

5.6.9. Los Músicos de la supervivencia

A diferencia del tipo de músicos en los que se ha enfocado este trabajo de investigación aparecen los músicos de la supervivencia. A continuación se mostrará la descripción de aquellos que han elegido esta actividad únicamente como un modo de sobrevivir al contar con algún tipo de discapacidad o de desventaja respecto a los demás por lo que pudieran ser víctimas de la discriminación.

¹⁰ 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.

5.6.9.1. 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 y 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 escucharán monedas caer en sus tazas.



“Músico invidente”. Foto: Olivia Domínguez Prieto.

5.6.9.2. Músicos indígenas

Es domingo por la noche y el vagón se encuentra casi vacío. Desde la estación de 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 y 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 cuál 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, a muchos de los cuáles les ha llegado la

adolescencia en los vagones del Metro. Hace diez 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 estás 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, se reúnen en los andenes del Metro Etiopía y son más de treinta. 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 se hablan en su lengua originaria, y con la demás 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 abordo este tren saldrá de circulación”.

5.7. Conclusiones del Capítulo V

- 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 a los siguientes capítulos, de lo que es la Línea 3, el espacio de estudio en el que se posibilitan las relaciones y las actividades que competen a este trabajo. Una vez que se ha elaborado este capítulo, mostrando los rasgos más representativos de esta línea se puede sostener que existe una competencia por el espacio entre 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. Pero 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 haber dado cuenta de la 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.

CAPÍTULO VI

POLÍTICAS CULTURALES EXCLUYENTES: EL LUGAR DE LOS MÚSICOS DEL METRO

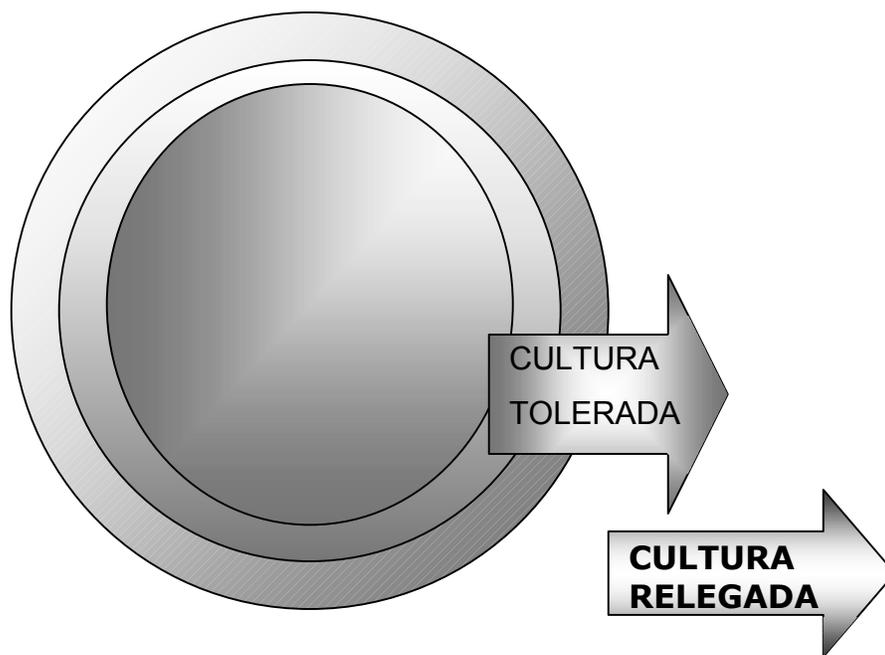
La intención de este capítulo es servir como introducción y acercamiento a las historias de vida que han compartido durante la investigación algunos de los músicos que trabajan en la línea 3 del Metro, los sujetos principales de este estudio. Su contenido se encuentra desarrollado en tres niveles: a) 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 una primera parte, se esquematiza y ubica el lugar que ocupan los músicos en el espectro cultural, lo que explica porque no se les ha tomado en cuenta dentro de las políticas institucionales propuestas y realizadas por el Sistema de Transporte Colectivo Metro en cuanto a actividades culturales se refiere, como se señalaba en el capítulo IV. A los músicos del Metro, la Institución les ha identificado como elementos ajenos a este espacio que comparten las mismas características de 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 respecto a los músicos no difieren en lo absoluto de la aplicación que se hace de la normatividad respecto 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, privados de su libertad y obligados 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 realizada sin ningún tipo de permiso en sus instalaciones. 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 trata de señalar como 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 tienen entre sí y con la *otredad*. Esta *otredad* está representada por los pasajeros que asumen el papel de espectadores y con las autoridades que buscan sancionarles. 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 IX en el que se desarrolla el significado que tiene el pasajero dentro del sistema y 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 les caracteriza y les define como difusores de expresiones culturales específicas. Los músicos de la Línea Tres que se han propuesto para este estudio han encontrado en la música folklórica 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 aún 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 aún a las mentes y los corazones de quienes viajan en los vagones.

6.1. Los músicos del Metro. Un lugar en el esquema cultural.

A diferencia de las propuestas culturales que, como se comentó en el capítulo IV, realiza el STC Metro desde su postura institucional, existen paralelamente formas alternativas de expresión cultural que pertenecerían 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”...)” (Giménez, 1989: 19).



Los músicos que trabajan en el STC Metro al margen de toda reglamentación pertenecerían a esta última categoría, la cultura relegada: forman parte de esta cultura, puesto 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 la institución. No es de extrañar que uno de los pocos esfuerzos que haya realizado el STC Metro para acercar a los usuarios a la música fuera la realización de conciertos de guitarra y flauta¹ interpretando piezas de música clásica², a pesar que dentro de 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 No. 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 de treinta y seis horas, la presentación del infractor frente a las autoridades correspondientes y una multa fijada por el juez. Durante muchos años la Agencia 33, que se encuentra ubicada en Pino Suárez, se ha convertido en el centro receptor de los “infractores” quienes en el mejor de los casos han tenido que pagar multas que están entre los treinta y los cuarenta 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 puede ser aplicada en su contra según la interpretación que se le otorgue, en el peor de los casos su actividad puede ser entendida como una infracción contra la seguridad ciudadana,

¹ 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 4,6,8 de la Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM)

² Genéricamente se le conoce como música clásica a toda música de orquesta cuya composición data del siglo XVIII a 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 período clásico estaría encabezado por músicos como los austriacos Haydn y Mozart y el Alemán Glück.

“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 se sanciona con una multa equivalente de once a veinte días de salario mínimo vigente o un arresto de trece a veinticuatro horas. El músico del Metro, por lo tanto, no solamente está fuera de las políticas culturales propuestas, sino que las autoridades del STC le consideran un infractor, un invasor del espacio público que debe ser sancionado mediante multas y detenciones cual si hubiese cometido un grave delito.

6.2. 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.³ 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 como 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 las décadas de los años veinte y de los años treinta, 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 sería quien le daría continuidad a esta teoría y con sus estudios la haría brillar entre las décadas de 1950 a 1970. El planteamiento microsociológico de Goffman consistía en explicar la interacción social a partir de analogías con las representaciones teatrales. Estas analogías consistían en que en toda interacción existía una región anterior, el proscenio de la representación teatral y una

³ Como se comentó en la introducción del capítulo este apartado se complementa con el IX, en el que se describe de manera más concisa el papel que juegan los pasajeros dentro del proceso de interacción social.

posterior, donde los actores se retiraban y preparaban 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) 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.



“Medio poco idóneo para la actuación”. Foto: Olivia Domínguez P.

- b) 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 de 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).



“Un palomazo en la región posterior”. Foto: Olivia Domínguez P.



“Región posterior. Andén Deportivo 18 de Marzo”. Foto: Fernando Rivera Lara, Músico del Metro.



“Mujer invidente en su región posterior”. Foto: Olivia Domínguez

Goffman también se refiere a dos ámbitos particulares que están involucrados en el proceso de interacción social: la *fachada* y al *medio*. La primera, la fachada, 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” (Ritzer, 1993:246)

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 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 autores hagan por impedirlo.

Otro autor que enarboló la bandera del interaccionismo simbólico fue George Mead. Para este autor 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 trabajar en pareja utilizan códigos de lenguaje para señalar cuál será la siguiente canción, cuál es el vagón que se deberá abordar o 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-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 posible el desarrollo de pautas y formas de interacción mucho más complejas de organización social que las que permitirían los gestos” (Ritzer, 1993: 226).

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” (Goffman, 1970:37).

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 un trabajo 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 interpretan. 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 interpretan música folklórica y rock, en diferentes variantes puesto que se trata de modalidades musicales a las que por su anclaje en el gusto popular en algún momento se llegó a cuestionar su papel dentro del espectro cultural.

6.3. Dos estilos musicales: el Folklore 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 interpretan dos modalidades musicales con algunas de sus respectivas variantes, a saber, la música folklórica de origen latinoamericana, específicamente la mexicana y la andina y el rock clásico, en español y urbano. A continuación se hará una breve descripción de la música que es ejecutada por los sujetos que incumben a esta tesis⁴. 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” (Bourdieu, 1984:175).

En los siguientes apartados se muestra un esbozo de la historia y las características principales de la Música Folklórica Latinoamericana -dedicando un inciso especial a la música andina y otro más a la música mexicana tradicional- y del rock en algunas de sus variantes.

⁴ 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 una tesis enfocada al urbanismo tomando en cuenta aspectos sociales y no una tesis de etnomusicología, por lo que es posible que esta explicación sobre los géneros musicales pueda parecer incompleta.

6.3.1. Música Folklórica

La música folklórica 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 representando músicos en hueso, cuernos de ciervo, arcilla roja, madera, oro, *wuwetl* y *teponastlis*, caracolas, trompetas antiguas, zamponas antiguas, flautas verticales y flautas con pico, silbatos y vasijas silbadoras y ocarinas ornitomorfas (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 cronistas⁵. 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 folklore 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 período surgirían grandes compositores influenciados por la herencia colonial y prehispánica,

“El esplendor de la vida musical colonial en Perú (...) no tuvo la equivalencia en el período 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” (Behague, 1983: 238).

A continuación se describirán algunas de las características que posee la música andina, uno de los géneros preferidos por los músicos del Metro⁶ y de la música folklórica mexicana que, de forma reciente, se ha introducido gracias a los músicos vagoneros en la conciencia de los pasajeros.

⁵ Como es el caso de los murales de Bonampak en Chiapas.

⁶ 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.

6.3.1.1. El folklore 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 período Nasca (400 a 1000 a. de C.) provienen silbatos de arcilla, flautas de hueso del tipo kena y trompetas policromadas. Tradición que continúan las culturas tardías como la Ica de la costa sur de Perú y la Chancay de la costa Central. La grandiosa civilización de los Incas se desarrollaría a partir del año 1000 d. de C. alcanzando con el transcurso de los años un alto nivel organizativo en el aspecto social, político, económico, religioso y cultural. Este último recogería la esencia de las culturas antiguas de la región y específicamente el desarrollo de sus aportaciones musicales. En el caso del área del Ecuador la tradición musical es previa a la de la región del Perú. La cultura Chorrera (1800 a 500 a. de C.) ya contaba con una importante actividad musical y con instrumentos diversos como flautas zoomorfas (con formas animales) y especialmente ornitomorfas, y silbatos que producían diferentes sonidos. En la región andina pueden reconocerse por lo menos tres cancioneros principales que determinan sus regiones musicales:

- a) 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;
- b) El cancionero Aymara de Bolivia, Perú y Chile en el que destacan melodías más simples respecto a su base rítmica y,
- c) El cancionero pentatónico⁷ incaico con escalas, sistemas peculiares, canciones lentas con toques de kena.

Los indígenas de los Andes asumieron su patrimonio cultural. Aymaras, Kechuas, Mapuches, los descendientes de los Chalchaquíes, Atacameños encontrarían 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 a los rituales mágicos, de agradecimiento por buenas cosechas, de curación de enfermedades y purificación del alma, religiosos, guerreros y fúnebres. La esencia de esta música se perdería con el transcurso de los años y con los acontecimientos que tomaría la vida del siglo XVI en adelante.

⁷ 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, 1957: 98).

La Conquista de América traería consigo un proceso de mestizaje al que pocos aspectos de la vida cotidiana podrían 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 harían acompañar por instrumentos de cuerda con cajas de resonancia, nuevas notas en las escalas, instrumentos como el arpa y el violín y cantos en terceras paralelas característicos de España. El resultado sería la conformación de un sistema musical basado en escalas *pentatónicas*,

“La melodía folklórica 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 (...)” (Locatelli, 1985: 35).

Los primeros elementos musicales provenientes de Europa serían traídos por los misioneros quienes se servirían de 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 serían incorporados a la cultura musical americana. Aunque, cabe aclarar que, a los indígenas no solamente se les enseñaría música sino como construir los instrumentos. Los frailes y sacerdotes – principalmente los jesuitas, cuya preocupación primordial era la educación- les enseñaron el arte de la lutería que ellos bien aprenderían,

“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” (Ibídem: 44).

Los movimientos musicales europeos se incrustarían en la música criolla y mestiza, desde los romances y los villancicos hasta la música polifónica colonial y aún la música clásica, que también impactó en la música folklórica 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, ha 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” (Ibídem: 47).



“Zampona y guitarra”. Foto: Olivia Domínguez P.

La música de origen andino que interpretan los músicos de la Línea Tres 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 conocido en nuestro país como “ El Carnavalito”⁸ del argentino Edmundo Zaldivar, hijo, la melodía “el Cóndor Pasa”⁹ 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. Por otra parte, los músicos de la Línea 3 también interpretan al estilo andino canciones mexicanas como la “Bikina” 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 esta 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, es una especie de flauta; el *siku* o *zampona* 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

⁸ Se le ha otorgado este nombre al tratarse de una melodía perteneciente al subgénero andino de los *Carnavales* que se caracterizan por ser música bailable.

⁹ 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, “Los Incas” les “vendieron” la idea de que se trataba de una pieza anónima del siglo XVIII.

por hilera y que puede tener diferentes tamaños, y las guitarras o charangos, que como se comentó en líneas anteriores fueron introducidos durante la Conquista Española.

<p>HUMAHUAQUEÑO (CARNAVALITO) (EDMUNDO ZALDÍVAR)</p> <p>Llegando esta el carnaval quebradeño mi cholitay fiesta de la quebrada humahuaqueño para cantar</p> <p>erke ,charango y bombo carnavalito para bailar Quebradeño humahuaqueñito</p> <p>fiesta de la quebrada humahuaqueño para cantar erke ,charango y bombo carnavalito para bailar</p>
--

Como puede observarse, las letras con las que se expresa esta canción está impregnada de términos locales, a la vez que por no ser muy extensa no representa problemas para memorizarse, aprenderse e interpretarse.

6.3.1.2. La Música folklórica 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 dejado diversos instrumentos musicales. La música tradicional de México es muy variada: podemos encontrar desde la música de los grupos aborígenes con diferentes niveles de mestizaje, la música 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 está integrada en el siguiente capítulo- ha elegido interpretar canciones zapotecas al pasar por una etapa de transición musical que la lleva al reconocimiento de la música en diferentes regiones de nuestro país. Esto es, siguiendo una tendencia reciente de algunas cantantes, como es el caso de Susana Harp¹⁰ de

¹⁰ 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

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*” (Mendoza, 1984: 19).

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 López¹¹,

Ti Feu	El feo
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	Que murmuren de mí, vida mía, deja que lo hagan, no digas nada, qué culpa tengo si soy un feo, que murmuren de mí, vida mía, qué culpa tengo si soy un feo.
Li ma nannu ca feu nga rana xhíi rudí guidubi ladxidóo ne zachaganá ne líi	Tú sabes que un feo sabe amar, entrega todo su corazón y te llevará al altar.
(Se repite) Li nga nanu pabiá Li nga nanu pabiá nga nadxié líi pa guiní cabe naa neza lúlu gudxi laa cabe naa nga xpidóolu	(Se repite) Tú sabes cuánto te amo, mi corazón te ama tanto; si murmuran de mí en tu presencia, díles que soy tu ídolo santo.
Li ma nannu ca feu nga rana xhíi rudí guidubi ladxidóo ne zachaganá ne líi	Tú sabes que un feo sabe amar, entrega todo su corazón y te llevará al altar.
(Se repite) Li nga nannu pabiá nga nadxié líi... Li ma nannu ca feu nga rana xhíi...	(Se repite) Tú sabes cuánto te amo... Tú sabes que un feo sabe amar

¹¹ Extraída de la página web: http://www.geocities.com/biyubi/did_principal.html

6.3.2. 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 años cincuenta: *El Rock & Roll*. Una de las principales innovaciones tecnológicas que presentaba esta música era el uso de instrumentos eléctricos como son 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 Comets¹² 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 años sesenta, el rock se convierte en un lenguaje universal entre los jóvenes quienes están al día con los acontecimientos que ocurren a nivel mundial como son la intervención de los Estados Unidos en la Guerra de Vietnam. Para los años setenta el rock adquiere una personalidad propia y va dejando atrás la imagen “envaselinada” del *Rock & Roll*. Sin embargo, Gran Bretaña será el país que determine su nuevo rumbo mediante la conocida *British Invasion* o invasión británica. A partir de 1964 surgen agrupaciones musicales que impactarían como nunca el gusto de los jóvenes de países distantes y diversos. Bandas como los *Beatles*, los *Rolling Stones*, los *Kinks* y *The Who*, marcarían las pautas de lo que el rock debería expresar. Desafortunadamente, durante la primera etapa del rock, nuestro país se convertiría en un reproductor de *covers*¹³ en español que serían bien aceptados por la juventud mexicana y no sería hasta el Festival de Avándaro, Valle de Bravo en septiembre de 1971 que se haría patente la originalidad de muchos grupos mexicanos de calidad¹⁴, cuyo futuro sería 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,

¹² Famosos por su tema *Rock Around The Clock*.

¹³ Versiones adaptadas de canciones ya existentes.

¹⁴ 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.

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*, otorgaría los *Beatles* y al rock en general un espacio dentro del arte y no solamente la categoría de una forma de música más. Es por esto que algunos de los músicos del Metro consideraron que interpretar a los *Beatles*, a más de treinta 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, ya sea 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 dieciséis años de su muerte, el Gobierno del Distrito Federal y el STC colocaron una placa conmemorativa en la estación del Metro Balderas en la que se encuentra grabada la letra de la canción, para reconocer la trayectoria del músico y su interés por lo que ocurría en su ciudad.

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 llevo
En la estación del metro Balderas

Vida mía te busque 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 que 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 deje 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 busque de convoy en convoy

El rock urbano es un estilo musical que busca expresar a través de sus letras las principales problemáticas que se viven a diario en la sociedad mexicana: la pobreza, la delincuencia, la drogadicción, la migración, las pocas oportunidades para los jóvenes, etcétera, pero también como 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 que sería grabada y promocionada por un grupo de rock urbano llamado. El tema se llama “Historia de un Minuto¹⁵” 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, siendo interpretado por decenas de cantantes callejeros.

¹⁵ Esta canción se encuentra grabada por Interpuesto en el disco que lleva el mismo nombre, así como en un acoplado *Rock sin Visa Volumen 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.

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.

6.4. Conclusiones del capítulo VI

- Este capítulo fue un intento de ubicar 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 comprendería 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 “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, según el mismo reglamento 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, los viajeros subterráneos cuyas opiniones se considerarán para elaborar el capítulo IX. Al no ser considerados 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 el 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 folklórica 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 folklore, el camino del rock, ha sido sinuoso al ser expresión de una 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 folklore andino o de rock clásico, no es una facultad que se adquiera de la noche a la mañana, se requiere de cientos de horas de práctica, concentración y constancia, y en el caso de los músicos con formación académica, también 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.

CAPÍTULO VII

FOLKLORISTAS LATINOAMERICANOS

El objetivo de este capítulo, como se advertía en el anterior, es darle la voz a un grupo de sujetos que viven de manera particular los diferentes espacios de la Línea Tres, sus vagones, sus andenes, sus pasillos. En las siguientes páginas Salvador, Angélica, Efraín, Carmen y Edgar compartirán la forma en cómo viven y le dan una utilización diferente al Metro que la que le otorga el pasajero común. El Metro es el lugar de trabajo y también el lugar de convivencia diaria en el que dichos músicos han pasado muchos años de sus vidas. A continuación, se abordará caso por caso cuáles son sus datos biográficos básicos y 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 la utilización de historias de vida, puesto que se piensa 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 con 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, 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 elites 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: a) Reproduce conversaciones únicas e irrepetibles; b) Ayuda a precisar datos, reconstruir hechos y crear documentos; c) 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; d) Es un método adecuado para el tema de estudio: contamos con sujetos vivos, disponibles y en condición de proporcionar información; e) Conviene cotejar con otras fuentes como son los archivos, escritos y otros testimonios, y f) 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 Heródoto 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 sólo 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” (Aceves, 1993: 13).

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 la 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 comprendía 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 que buscar datos precisos, servirá 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 los grupos sociales a los cuales pertenecían, nos hablan de conflictos religiosos, de las fuentes de trabajo, del acceso que tenían a la educación (...)” (Escalante, 2001: 15).

Esto quiere decir, que por medio de las historias de vida de un número determinado de músicos de la Línea Tres 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.



“Afinando la guitarra”. Foto: Olivia Domínguez

7.1. SALVADOR

Salvador es uno de tantos músicos que interpreta melodías en los vagones del Metro en la Línea Tres. 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 folklore 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 serían “*Los sonidos del Silencio*”¹.

“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 folklore latinoamericano, veinte temas tradicionales como *el Negro José*, *Alma Llanera*, *los Sonidos del Silencio*, *el Cóndor Pasa*, *Recuerdos*, *el Carnavalito*, *Pájaro Chobui*, *Moliendo Café*, *la Vikina*, *la Paloma*, *Se Busca*, *Flauta de Pan*, bueno, en total son veinte temas y su costo del C.D. es de veinte pesos. Si alguna persona

¹ Se trata de un tema interpretado por el -ya referido en el capítulo anterior- dueto norteamericano Simon & Garfunkel un éxito en e 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 folkloristas 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.

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 sería la última vez que le vería solo puesto que Salvador acostumbra 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 mucho tiempo atrás.

Datos Biográficos Básicos y ciclo de vida

Salvador García Martínez vio la luz por primera vez el cinco de mayo de 1975 y forma parte de una gran familia integrada por diez hermanos. Nació y ha vivido durante toda su vida en la colonia El Sol² que está ubicada muy cerca del Bordo de Xochiaca en el Municipio de Nezahualcóyotl en el Estado de México. Vive junto a su madre, el esposo de ésta y tres de sus hermanos, aunque en el mismo predio familiar habita otro de sus hermanos con su familia y la esposa e hijas de un hermano que en respuesta a la difícil situación económica emigró al estado de Oakland en California a probar fortuna y buscar el llamado *sueño americano*. Sus padres, quienes se casaron cuando eran aún unos adolescentes, son originarios de uno de los 570 municipios pertenecientes al Estado de Oaxaca³: Chiquihuitlán de Benito Juárez. Como muchos oaxaqueños emigraron a fines de la década de los años sesenta a la ciudad de México y después de buscar entre muchas opciones un lugar donde habitar finalmente lo encontraron en Ciudad Nezahualcóyotl en donde establecieron su hogar y tuvieron ocho hijos. Sin embargo, una desgracia cambiaría la vida de Salvador y la de su familia: su padre falleció en un infortunado accidente en la fábrica de papel donde trabajaba cuando él contaba con tan sólo dos años. Su madre, decidiría rehacer su vida cuatro años después de haber enviudado 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 tendrían que trabajar desde temprana edad en apoyo de la economía familiar. La mayoría de ellos continúa viviendo en ciudad Nezahualcóyotl, aunque otros decidieron emigrar hacia los Estados Unidos, tendencia de la que Salvador no está totalmente convencido,

² 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.

³ Según dato del INEGI, en el 2004 había 570 municipios en Oaxaca.

“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, su vida laboral inició a edad muy temprana, por lo cual, los recuerdos que conserva en su mente sobre su niñez están impregnados de las experiencias que obtuvo en 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 en 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 paaaaa! Ya te imaginarás ¿no? pero me daba pena con los compañeritos de la escuela.

En cuanto a los inicios de 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. Era el problema de asistir a la primaria de su colonia, la Patria y Libertad. Es un recuerdo que Salvador comparte con mucho humor,

“A los maestros nunca les falté al respeto pero si era *despapayoso* y si 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, seguían quedándose 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 y en un momento dado asumieron a

Salvador y a Juan Carlos como sus propios hijos, aunque un día, tarde o temprano vendría 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 de 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 sólo 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 atendiendo una tienda de abarrotes cercana a su casa, pero al poco tiempo se produciría 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, aunque a la semana la señora se daría cuenta del grave error que había cometido y pensaba enmendarse 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 ya mencionada pérdida de su padre. Su madre, tuvo que trabajar arduamente para poder sacar adelante a sus hijos, pero no bastaba para poder alimentar tantas bocas. A los nueve años Salvador ya sabía como ganarse su sustento:

“En 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 veinte 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 las construcciones; durante los tres años en que cursó la secundaria trabajó como cerillo en una tienda de autoservicio; a partir de los diecisiete años y hasta los veintitrés se dedicó a trabajar en negocios de comida como parrillero, pizzero y ayudante en general en el área de cocina. También durante esos mismos años llegó a trabajar 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 alternarla 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 el sabe abrir un carro, yo sé abrir un candado, si el sabe hacer muchas llaves, yo sólo se hacer una. Hace muchos años pusimos una cerrajería ahí, por mi pueblo, lo 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 de reciente construcción en el paradero del Metro Zapata, que no daría el resultado esperado por la poca afluencia de gente. Eso haría que Salvador y Fernando, al decidir su cierre por la escasez de clientela, intensificaran su trabajo en

los vagones del Metro en la 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, lo que hace un total de treinta horas laboradas a la semana. La jornada comienza en la estación Centro Médico en donde se encuentra con Angélica, su compañera de trabajo. El itinerario laboral varía según los movimientos que se vayan presentando: otros músicos con los que compiten por el mismo espacio, vagones más vacíos hacia el sur o más llenos hacia el norte, 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 Héroe 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 haber menor número de pasajeros por lo que hay que cambiar la 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 la estación 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.



“Salvador en acción”. Foto: Olivia Domínguez P.

Espacio laboral

Para Salvador, como para otros tantos músicos, la Línea 3 del Metro en comparación con otras líneas como son la siete, seis y la nueve, 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 imposibilita escuchar con claridad la música y aún las voces de los vendedores. La Línea 3 del Metro es la más demandada por los músicos, por varias razones, que en palabras de Salvador o “Chava”, como lo conocen sus amigos, serían 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 al tipo de gente que lo utiliza y se espera un tipo de 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, como se ha comentado también 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”.

Fernando⁴ también lo inició en el escenario de los vagones, otorgándole una opción laboral,

⁴ Fernando forma parte de una agrupación musical de folkloristas, al lado de Gabriel, Christian, Ernesto y otros músicos que cuentan con un cuatro de grabaciones (tradicional, mexicana, cumbias e instrumental) en una compañía encabezada por el mismo, mismas que se distribuyen en los vagones del Metro

“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 ha permanecido durante todo este tiempo realizando esta actividad es por que 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 los que recibió malos tratos y tuvo tantos problemas en el pasado. Salvador prefiere realizar este trabajo en pareja puesto que piensa que de este modo se establece un compromiso de trabajo y horarios que cumplir,

“Con parejas a mí 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 de Salvador a corto plazo, como se comentó con anterioridad, está el poder concluir la preparatoria a través del examen del CENEVAL (Centro Nacional de Evaluación para la Educación)⁵. 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, para lo que ya ha mandado 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, pues de lo que obtenga aquí podrá invertir en su negocio en lo que éste empiece a cobrar forma. 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 son el respeto a los padres y la honestidad, en un ambiente de comunicación y entendimiento y asegura respetar la decisión de ellos si deciden seguir sus pasos como músicos vagoneros aunque desea poderles dar otras herramientas para que puedan mejorar su calidad de vida. Sin embargo, éstas son metas lejanas pues, como diría Angélica, su compañera de trabajo, “primero se tendrá que poner empeño en conseguir una novia”.

⁵ Se trata de un proceso de evaluación que reconoce la Secretaría de Educación Pública (SEP) por medio de acuerdo 286 con la finalidad de acreditar conocimientos a nivel bachillerato adquiridos en forma autodidacta o de manera laboral.



“Salvador trabajando en equipo”. Foto: Olivia Domínguez P.

7.2. 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 les acercaron a compartir los vagones son diferentes y obedecen a condiciones de vida particulares. De figura fina y un rostro de niña que oculta su verdadera edad, Angélica ha pasado los últimos diez años de su vida trabajando en un mundo subterráneo y en ocasiones 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 con su hermana Suleica de 16 años entre 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, se sabe que nació en el municipio de Teloloapan en el Estado de Guerrero, lugar histórico donde los caudillos independentistas Guerrero e Iturbide se dieron el famoso “abrazo de Acatempan” en 1821. Guerrero, un estado que se ha destacado por ser un expulsor de migrantes, obligaría al padre de Angélica a probar suerte en la capital. Don José Luis, llegaría a la capital en condiciones óptimas para trabajar en la fábrica de bolsas de plástico de uno de sus tíos. Dicha fábrica surtía a muchas de las cadenas más importantes de autoservicio de la ciudad de México a fines de la década de los años

sesenta. Un buen día, haciendo su recorrido de entrega diario a uno de los almacenes, conoció a quien se convertiría en su pareja y, posteriormente, en la 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, nada más se supo de él. Se sabe que se marchó a otro estado de la República Mexicana y que en estos momentos radica en los Estados Unidos en los Ángeles, California. Angélica ha tenido que construir mentalmente la apariencia y el carácter de su padre, a través de lo que otras personas le han dicho y ha tenido la inquietud de llamarle para entrar en contacto con él, marcando su número telefónico y desistiendo en el último momento, sin poder enfrentarlo y reclamar 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 mí te encontraste la horma de tu zapato porque yo soy exactamente igual a tí 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 que *qué poca madre*”.

Del carácter de su padre ha escuchado de sus familiares únicamente aspectos negativos de su personalidad como son las dificultades que tenía para relacionarse con las demás personas al ser caracterizado como un ser antisocial con 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, aprovechando para poder reclamar 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 las hermanas de su papá –sus tías- que tuvo una media hermana por parte de su padre, en algún lugar escondido de este gran país, posiblemente unos tres años menor a ella, la cuál murió de manera trágica,

“Yo supe que la habían matado, que su marido supuestamente era el hijo de 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, la madre de Angélica -quien por problemas durante el embarazo de su madre 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 por parte de él. Producto de esa relación nació su hermana Suleika, de quien ahora Angélica es responsable. A pesar de su discapacidad, su madre, quien cuenta con cincuenta y tres años de edad, ha podido trabajar como secretaria desde hace muchos años en el sector público, en SAGARPA y espera poder jubilarse en breve. Su hermana Suleika cuenta ahora con diecisiete años de edad y trabaja en un local, propiedad de un amigo suyo en Coyoacán en el que se le ha propuesto quedar como encargada por lo que tendrá que capacitarse, aunque posteriormente tiene planeado continuar con sus estudios, para lo que contará con el apoyo de su hermana Angélica.

Ciclo de vida:

Como se comentó algunos párrafos atrás, en su niñez no contó con la presencia de su padre, su cuidado quedaría a cargo de su madre y de su abuela materna. Desde pequeña le llamaron más la atención aquellos juegos que socialmente se les han asignado a los niños, y lo que sigue es un hecho que le frustró en sus propias palabras,

“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- aunque como durante quince años fue hija única, no tenía 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 y casi no dejaba que saliera 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 tí, y ¿a qué te dedicas?* y *¿quiénes son tus papás?* Yo no me iba a casar, solo quería salir a una fiesta. Lógico, ya nadie quería pasar”

Este control aminoraría cuando Angélica, ya en la adolescencia, retando a su madre y a su abuela se armó de valor y se salió a una fiesta. 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, llegando a ser la abanderada de la escolta, estudió en una escuela de monjas desde el kínder, el IPAE, en donde tenía una beca por aprovechamiento. Sin embargo, cuando pasó a la secundaria y su mamá se casó, la situación empezaría a cambiar: sus calificaciones bajarían de tal modo que perdería primero la beca completa y más adelante la media beca. Con el esposo de su madre las relaciones nunca fueron buenas, estuvieron caracterizadas por fuertes tensiones. Cuando cursaba el primer año de preparatoria se enteró del embarazo de su mamá. La noticia fue tomada con mucho agrado por ella quien siempre se había sentido muy sola e incluso soñó que sería niña. Deseaba que pasara rápido el tiempo de la gestación para poder verla, lo que no sabía es que al nacer tendría que desempeñar a su corta edad el rol de madre, en sustitución de ésta,

“¡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 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 se dedicó a trabajar a la vez que, de cuando en cuando, tomaba cursos de computación, de inglés,

de teatro y locución,

“A mí 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, fue un medio en el que su forma de ser no encajó,

“El curso de locución lo tomé aquí en ¿cómo se llama? Miguel Ángel de Quevedo 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, sólo 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 quince años de edad. Su primer trabajo fue en un centro de diversiones llamado “Divertido” que se encuentra al norte de la ciudad en el que trabajaba los fines de semana como operadora de juego. Este lugar, resultó no ser tan divertido para los jóvenes que trabajaban ahí quienes, tarde o temprano, estarían hartos del lugar. A continuación, 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 la

consulta se hacían, lo que significaba que saldría 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, pregúntele al doctor”

Más tarde, durante un año se dedicó a trabajar por su cuenta vendiendo bolsas, perfumes y zapatos marca “Andrea” por catálogo, aunque esto no significaba una entrada fija pues no siempre lograba buenas ventas, por lo que en un primer momento, buscó tener un trabajo formal y así fue como obtuvo trabajo 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 ayudarle a mi mamá y me consiguió trabajo”.

De esta manera Angélica, en el año de 1994 se reinsertó durante cuatro meses en un modo de 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 hacía 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 diez 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 que no les dejaba dormir. En un principio la madre de Angélica no estaba de acuerdo con la nueva actividad informal a la que se dedicaba su hija por considerarla de mucho riesgo. Angélica le explicó 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 ¿quien va a pagar tu tarjeta?, ¿cómo la vamos a pagar? y decía mi mamá O.K., está bien y ya no me daba lata con eso”.

A la fecha es el trabajo en el que ha durado más y también el que más ha disfrutado.

Cotidianidad laboral

Para Angélica el día comienza a las siete de la mañana y después de competir con su hermana por el baño -lucha de la que no siempre sale victoriosa- desayunar de manera ligera, sacar a pasear al perro y llegar en un microbús al Metro Rosario, treinta minutos después se encontrará con Salvador en el Metro Centro Médico. Se abren las puertas, Angélica y Salvador se introducen al vagón y comienzan a tocar. Al terminar, Angélica y Salvador 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, en su turno, pasa a cada uno de los lugares a recoger la cooperación que recibe de los pasajeros, otras voces femeninas, 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 sólo 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 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, a veces, un exceso de pasajeros puede implicar el tener que dar por terminado el día laboral. En un vagón en el que viaje únicamente gente sentada han podido obtener mejor remuneración por su música que en uno repleto de pasajeros por el que ni siquiera se pueda circular. Tampoco hay días de la semana que resulten 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 veinte pesos”

Angélica ha trabajado desde que se inició en esta actividad con otros músicos en el Metro, 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 y la repartición de la ganancia se tendría que hacer ya entre tres. Cuando Salvador, hermano de Fernando iba a empezar a trabajar en el Metro, entre todos tomaron una decisión: dividirse, pues Salvador tenía mucho que aprender de su hermano Fernando. A Ernesto y a Angélica les tocaría trabajar juntos, pero durante dos años nunca logran armonizar, por lo que una vez que Salvador aprendió a tocar bien, prefirieron tocar juntos y Ernesto se quedó trabajando con Fernando. Aunque por temporadas, llega a trabajar con Salvador y Angélica.

Espacio laboral

Angélica al igual que Salvador y otros de los músicos vagoneros opina que la Línea Tres, a diferencia de las otras como son la seis y la siete 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 Seis que hay mucha gente que trabaja en fábrica pues cuando es sábado no hay gente, en la Siete 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 lugar. En tercer lugar, está la actuación represiva de los

“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 presentaría cuatro o cinco años después de que se iniciará como música cuando fue subida a una patrulla y remitida por primera vez a una delegación en el exterior de las instalaciones del Sistema de Transporte Colectivo Metro,

“Pero 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 echarte 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. Si le dije: me subieron a una patrulla, hasta ahí”.

Como puede verse, el trato que han llegado a dar los vigilantes a los vendedores y músicos del Metro es el que se le da a un infractor peligroso, muchas veces transportándolos en la famosa y temida “panel” junto a cualquier tipo de delincuentes,

“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, como bien se sabe, se comparte con vendedores vagoneros. Angélica distingue a los vendedores más antiguos de los nuevos. Los antiguos conocen y aplican mejor las normas no escritas sobre la convivencia en el espacio, los nuevos, 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 están en riesgo es por los frecuentes accidentes que ocurren debido a fallas en el Sistema o, en ocasiones a errores humanos de los que poco se sabe en el exterior. Policías, conductores, personal operativo, jefes de estación, vendedores, 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 si 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 el 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 tocar gracias a las enseñanzas de Christian, quien lleva aproximadamente entre quince y dieciocho tocando años música en el Metro. Empezó a tocar unas maracas y después le enseñaron a tocar la zampoña, y 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 *chobui* 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, le entusiasmó la idea de tomar clases de guitarra, pero el maestro era inconstante y el curso no se concretó. Lo que ha aprendido ha sido de “oídas” y gracias a sus amigos músicos. En su repertorio hay aproximadamente treinta canciones de folklore latinoamericano, todas ellas son *covers*, aunque tanto Salvador como ella han pensado en ocasiones la posibilidad de escribir su propia música. Al igual que Salvador, trabaja de lunes a sábado en un promedio de cuatro a cinco horas al día y los ingresos que obtiene con esta actividad le permiten cubrir sus necesidades básicas y ahorrar. Las ganancias que obtiene

dependen del humor y de la buena voluntad de los pasajeros y 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 y les avientan las monedas cuando se van a cerrar las puertas, ya muy groseros. A lo mejor a mí 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 diez centavos, y en ocasiones (las menos) hay personas que se han desprendido hasta de cincuenta pesos. De peso en peso, Angélica y Salvador llegan a reunir hasta quinientos pesos diarios, mismos que se reparten, si la suerte (y el bolsillo de los demás) les sonríe. 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 el 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 hacerse de un pequeño patrimonio: un automóvil *Shadow* '92, una computadora y la sala de su casa, el mayor provecho se 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 años. Ha visto muchos de sus compañeros dejando los mejores años de sus vidas en los vagones y no le gustaría seguir sus pasos. Su idea sería poder poner un negocio y vivir de esto por el resto de sus días. Por lo pronto, solamente dejaría el Metro en caso de encontrar una oferta llamativa y más segura. Esperaría poder formalizar una relación amorosa, pues lleva quince años con su novio Alejandro, aunque éste le ha dado largas cuando hablan de matrimonio. Y si algún día tuviera hijos –que le gustaría que fueran varios- buscaría apoyarlos en obtener una formación profesional, para que solamente se dedicaran a estudiar, como a ella le hubiera gustado que fuera en su caso,

“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 \$1, 500.00 mensuales y no se me hace mucho dinero, yo veo que si hay campo”.

7.3. EFRAÍN

Efraín, como el resto de sus compañeros, inició muy joven su trabajo como músico vagonero. Además de saber un oficio, pues desde muy joven trabajó en imprentas, su gran pasión ha sido la música, a la que pensó dedicar su vida sin imaginarse las dificultades que encontraría a su paso. Muchas horas ha dedicado a pesar en proyectos con los que puedan lograr reconocimiento los músicos callejeros. Tímido, callado y sencillo y lleno de sueños, aceptará compartir, a grandes rasgos, la historia de su vida para este trabajo de investigación.

Datos Biográficos Básicos y ciclo de vida

Efraín Caballero Sánchez, nació en el mes de septiembre de 1976 en el Distrito Federal. Su padre, perteneciente a una familia de origen campesino, nació en Pocitos, la Fragua en la sierra de Puebla, un pequeño pueblo dedicado a la producción del haba, maíz y papa, que se encuentra en las faldas del Pico de Orizaba y su madre, acostumbrada a una vida de tipo más urbano nació en ciudad Mendoza, Veracruz. Ambos se conocerían 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 distintos lugares en los que se

encontraba laborando. Un buen día a don Pedro, le ofrecieron trabajo en la Fragua y como ya era cotidiano viajó con toda la familia, incluyendo a la madre de Efraín, quien, con todo conocería a su futuro esposo algunos años después. 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 traerían en su corriente al padre de Efraín, que sin conocer a nadie más en el Distrito Federal no tendría otra alternativa que pedir posada a don Pedro, que algún tiempo después se convertiría en su suegro. Sus padres de Efraín procrearían tres hijas y un hijo. Efraín es el tercero entre sus hermanas. Dos de sus hermanas se dedican al magisterio y la más joven trabaja como empleada en una oficina. En la actualidad sus padres se han separado: él padre es conductor de transporte de carga y ella, que estudió contabilidad y llegó a ejercer esta profesión ahora se dedica al hogar. Desde hace unos diez años, por la separación de sus padres y algunos conflictos entre los tíos paternos, la familia se ha alejado de la Fragua, el lugar de los antepasados paternos, que Efraín recuerda con afecto. Hoy día, las hermanas de Efraín han “hecho su vida” 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 volver a la Sierra, lugar donde se desarrollarían los primeros años de sus vidas. Efraín contaba con tan solo año y medio de edad. En la Fragua, la familia Caballero Sánchez viviría durante diez 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 transcurriría 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 cambiaría cuando regresaron 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 era irme 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 en su pueblo el segundo lugar en aprovechamiento en el estado de Puebla en cuarto, quinto y sexto año de primaria. A pesar de la pobreza en que estaba inmersa el lugar, Efraín disfrutó a tope su infancia en el campo y la convivencia con los demás niños. Fueron años determinantes que impactaron en su formación y desarrollo. Al ver que las oportunidades para sus hijos serían nulas en el pueblo, la mamá de Efraín decidió el regreso a la capital para que pudieran estudiar el bachillerato sin poder evitar una confrontación con su esposo. La hermana mayor de Efraín había terminado la secundaria y al no haber una sola escuela preparatoria en 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 sería como el de tantas otras mujeres en el campo a las que se les casa a temprana edad con quien más convenga 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 apoyaría la idea de volver a la ciudad de México, por lo que su mamá viajaría sola con sus cuatro hijos buscando como colocarlos en la escuela, mientras vendía quesadillas en un local para poder sacar adelante a su familia,

“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 a tocar en la Casa de la Música Mexicana y posteriormente llegaría hasta el cuarto semestre de la licenciatura en composición y arreglo en la Escuela Superior de Música con especialidad en contrabajo, que tendría que abandonar por motivos económicos además de haber pasado por momentos de confusión en su vida. Su madre deseaba que estudiara para ser 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, lo que ella 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 será buscarle una ocupación además de sus obligaciones en la escuela, por lo que se pone de acuerdo con el señor Mariscal, dueño de una imprenta a la vuelta de su domicilio. De esta manera, el pequeño Efraín se insertaría a la vida laboral desde la edad de once años. Poco a poco, le comenzaría a gustar y a interesar el oficio de impresor que estaba aprendiendo y pondría atención para 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 y buscar nuevas oportunidades lejos de su colonia y así fue como llegó a trabajar a una nueva imprenta, ahora 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 conservó su trabajo en imprentas paralelamente a sus estudios en la secundaria y en el Colegio de Ciencias y Humanidades (CCH). Durante cinco años trabajó para un matrimonio que siempre lo apoyó y le pagaba bien por su trabajo, sin embargo, por parte de su hijo, quien no había heredado la presteza del padre para el oficio de impresor, se suscitó una situación de celos y al fallecer el señor, el hijo no perdería una buena oportunidad para desquitarse despidiéndolo 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 dedicarse a otra actividad que consideraba más sencilla y que le diera otro tipo de oportunidades como son 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 en el Metro es que está

haciendo algo que le gusta, a lo que le dedicó muchas horas de estudio y que de esto puede obtener un provecho económico,

“Nadie me manda. Bueno ¡salvo que me manden a la Delegación! No todo es miel sobre hojuelas”.

Aunque ese tiempo que necesitaba Efraín y que le ha otorgado su trabajo en el Metro, prefirió dedicarlo a los demás. Desde 1994 forma parte del Comité de Cultura Popular, como respuesta al cuestionamiento que hace el Ejército Zapatista de Liberación Nacional (EZLN) respecto a la difusión de la cultura como identidad nacional. Este Comité estaba en su origen integrado por músicos, pintores, teatreros y bailarines. Por desgracia, el desinterés cobró víctimas entre sus participantes y el Comité se fue desintegrando, 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 que dio fue que muchas bodegas abandonadas de la CONASUPO fueron expropiadas para convertirlas en espacios populares, uno de estos espacios fue otorgado al Comité de Cultura Popular que se encargaría de su habilitación, sin pedir apoyo al ayuntamiento. Como era necesario darse a conocer, Efraín tuvo la ocurrencia de recurrir a su antiguo oficio, el de impresor. Con los ahorros con los que contaban compraron un equipo de impresión. La imprenta ha sido utilizada para elaborar folletos, carteles y revistas. Esto les ha permitido posicionarse dentro de Ciudad Neza, con un proyecto más organizado, más firme. La bodega que cedió el municipio se convirtió en el Centro Cultural José Martí de Neza, lugar en el que se realizan talleres para niños, aunque la escasez de recursos los limita en la difusión y organización. Efraín da un taller de música y uno de cartonería, además se cuenta con talleres de pintura, danza y teatro. Desgraciadamente, muchos de los niños que acuden lo hacen mandados por sus madres y no porque les interese estar ahí, aprender y participar en actividades artísticas,

“Cuando 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, remozamiento, se ha comprometido la gente”.

Cotidianidad laboral

Efraín se dedica, desde hace varios años a la música de tiempo completo. A Efraín le gusta empezar temprano su trabajo en los vagones. Y trabaja tanto como necesidad de dinero tenga 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 ha considerado que sus ganancias son lo que esperaba, se traslada a la estación Deportivo 18 de marzo para platicar con los otros músicos y cuando así lo desee, retirarse para dedicarse a sus otras actividades.

Espacio laboral

Sobre su trabajo en la Línea 3, Efraín piensa que el ambiente es mejor que en las demás. Durante un año trabajó en la Línea Cinco, pero el ambiente le pareció muy agresivo entre los músicos que siempre competían por el espacio. Además, considera que el cobro de cuotas por parte de los líderes de ambulantes que se da en otras líneas, ésta se convierte en un mejor espacio de trabajo,

“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”.

Efraín recuerda que en ocasiones llegó a tener problemas con los líderes, como fue en caso de la Línea Uno, donde inclusive, el líder intentó quitarle su guitarra. 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, estas son las razones,

“Primera, económicamente nos va mejor en el Metro; segunda, no tienes que estarte 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 baja 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 en

este lugar reclaman un derecho de antigüedad sobre los que llegaron después puesto 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* 36, 24 o 12 horas ¿No? ¿Sabes qué *Carnal*? Yo llegue hace siete años y la primera semana que me metí a trabajar también me llevaron al *Toro*, soy más nuevo que tú, ¡Imagínate, hace 15 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 Efraín fue detenido tenía poco tiempo en esta actividad e iba solo, nunca pensó que le tocaría vivirlo en carne propia. Al subirse se encontró con personal de seguridad que le pidió que se bajara explicando el motivo de su detención. Él pensaba que únicamente se le sacaría de la estación y no que se le remitiría 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 36 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 conciente 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 ante las autoridades y poder transformarlo. 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 se han dejado pasar buenas oportunidades que serían 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 abría un espacio de diálogo con la cultura popular. En una ocasión pudo entrar en contacto con Adán Duarte, un asesor de dicho Instituto, que se mostró muy interesado en trabajar con los músicos del Metro,

“Una vez estábamos trabajando aquí en el Metro en Línea Seis, 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* y 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 Cien, 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, carnall!, pero ¿tú porque organizas si eres nuevo?* Esa traba para mi es un lastre, ahí quedó”.

Efraín a tratado de hacer talleres artísticos entre los músicos e invitarlos a los talleres a los que han asistido él y Carmen, como es el caso de talleres pero no ha encontrado eco entre todos 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 propuso que el trabajo en las plazas fuera 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 tarde o temprano les sería reconocido, pues algunos podrían viajar a España como una representación de artistas callejeros,

“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 folklore y representando a México para justificar nuestra estancia allá. Sentimos que nos fue bien”.

Sobre su actividad

Su vida entera 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 transformarían 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 con su grupo de son cubano, aunque las contrataciones no siempre están aseguradas. En este grupo toca el bajo, pues sus estudios, como se mencionó anteriormente son en contrabajo. Efraín está en plena disposición de capacitarse para hacer cada día mejor eso que tanto ama: la música. En la actualidad está tomando todos los sábados un taller de Son Jarocho en el Instituto Politécnico Nacional. Está aprendiendo percusiones, específicamente el 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 y cuenta con un repertorio de alrededor de cincuenta melodías. La primera vez que se metió al Metro a tocar música tuvo una excelente experiencia, que le hizo pensar que esto 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”.

A partir de ese momento, a Efraín le han ocurrido cosas buenas y no tan buenas respecto a los usuarios. A veces le felicitan, que 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 “*Consíguelo un trabajo*”, yo les 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 estar llevando a 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, 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 a ser artistas callejeros siempre y cuando ellos lo decidan. En caso de ser así, esperaría que para ese tiempo esta actividad pueda ser vista como un trabajo más, como un oficio respetable y que sea una actividad que les permita subsistir y lograr una buena calidad de vida.

7.4.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 diez personas que compiten por el único asiento disponible, entra Carmen con su guitarra. Alta y de figura espigada, empieza a cantar después de interpretar algunos acordes. Las miradas de quienes encontraron lugar y 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 primero de junio de 1969. Sus padres son originarios del Estado de México. Su madre es de San Cristóbal Coyotepec, municipio que hasta el año de 1960 era inminentemente rural y justamente ese año con la introducción de la energía eléctrica y la autopista México- Querétaro iniciaría un proceso de desarrollo que le tocaría vivir, y su padre es originario de uno de los municipio más hermosos del Estado de México: Tepotzotlán, población que cuenta con un patrimonio virreinal importante: el ex convento de los jesuitas que actualmente ha sido convertido en el Museo Nacional del Virreinato. Ambos se conocerían en el Distrito Federal al buscar fuentes de empleo mejor remuneradas que las de sus lugares de origen. Su madre trabajaba como empleada doméstica y su padre como obrero en una fábrica. Un camión habría de unirles para posteriormente engendrar a cinco hijos (dos hombres y tres mujeres). Entre sus hermanos, Carmen es la llamada “hermana sándwich”, es la hermana 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, que por su edad avanzada y por problemas de salud han dejado como herencia en manos de uno de sus hijos. Carmen y sus hermanos tienen oficios y profesiones muy diferentes entre sí: el más pequeño, ha sido muy afortunado en el aspecto laboral al dedicarse al diseño de ropa e incluso ser poseedor de una propia marca que ya ha patentado. Sus dos hermanas estudiaron la carrera de contador público aunque 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 pudo obtener su padre. Carmen es soltera y tomó la decisión de salirse de su casa cuando cumplió treinta 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 dificulta para ella al no contar con un ingreso permanente y seguro para pagar una renta mensualmente.

Ciclo de vida:

Carmen recuerda una niñez triste, llena de lágrimas. Desde la primaria evoca memorias de dolor porque sus compañeras la maltrataban y 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 de los juegos infantiles y de los deportes temiendo 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”. En 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 ha sido muy débil y ha minado su capacidad poder tomar decisiones importantes por sí misma. Esta educación y el entorno familiar impactaría, 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 tí 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, que ejerció durante tres años, pero que, sin embargo, nunca hizo que se sintiera 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 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 como su llegada misma al Metro, nunca pensó que este fuera su destino, pues muchas veces se vio trabajando toda su vida como secretaria.



“Carmen se va a tocar”. Foto: Olivia Domínguez

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, pero era un trabajo que, a pesar de que económicamente no tenía dificultades, no le gustaba puesto que era algo totalmente contrario a su personalidad. Nunca le gustó la idea de vestir bien, ni cumplir con un horario estricto. La salida laboral que encontró Carmen 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 si 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 mí 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 las ventajas que tiene el Metro respecto a otros trabajos es que es posible trabajar un promedio de cuatro horas diarias –si se les saca provecho- lo que permite dedicar mayor tiempo a 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,

“Yo hay períodos 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 encarga de ensayar la jarana, repasar vocalizaciones, rectificar sus pasos de baile regional, sacar canciones nuevas y escuchar música. La selección de canciones que ha de interpretar la hace de acuerdo a la mayoría 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*, si pega y también cantar canciones actuales que por donde quiera la vas a encontrar y alguna que a mí 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. Efraín comentaba en el apartado anterior, como varios de ellos la habían obligado a descender del vagón, ahora de viva voz Carmen comenta que es 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 y a 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 de acoso sexual por parte de los pasajeros, piensa que posiblemente sea porque 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, situación a la que ha tenido que poner un alto en un sinnúmero de ocasiones. 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 quince años. Inició su trabajo en los vagones en el año de 1994 permaneciendo hasta 1996, año en el que decidió hacer un receso de cuatro años puesto que los tiempos eran difíciles y los operativos frecuentes, para regresar hasta el año de 1998 y encontrar condiciones diferentes, entre ellas una mayor accesibilidad por parte de los vigilantes,

“Te llevaban al *Torito*, delegación 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 resolvió imitarlos, tomar su guitarra y subir a un vagón a 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 mí 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 en ninguna ocasión. Una vez que dio el salto a los vagones del

Metro continuó cantando tanto en la Línea Tres como en la Seis (que corre de la terminal Rosario a la de Martín Carrera) conociendo a los que serían por muchos años sus compañeros de trabajo, muchos de los cuáles han dejado el Metro al encontrar 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 para 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 mí 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 aspire 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, si 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 musical cuyo objetivo principal sería la difusión de las diferentes expresiones musicales regionales. Para lograr dicho objetivo se ha estado preparando arduamente, tomando cursos, talleres y practicando su instrumento y voz. Ha habido muchos detalles por parte de los pasajeros que la han hecho sentir bien. Algunos, más que deshacerse de una moneda le han regalado dulces, aretes o piedras para la “buena suerte”. Lo que ha llegado a molestar a Carmen 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 mí 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 cuáles fueron 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 alarma a Carmen es que predomina en los usuarios esa 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, que muchas veces marca la frontera entre la vida y la muerte,

“A mí me da miedo, me pone nerviosa (...) a mí 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 treinta músicos en el tramo que va de la terminal de Indios verdes a la estación de Guerrero y que de Centro Médico a Universidad hay unos veinticinco más. Posiblemente sean unos sesenta músicos los que utilizan la Línea Tres de manera continua aunque hay algunos que aparecen esporádicamente. Carmen, pertenece a una minoría pues de estos cincuenta y cinco o sesenta 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 Tres para trabajar porque argumenta que no existe la posibilidad de hacerlo en cualquiera, además de reconocer 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 Tres, 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 *aborita*. 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 y *si no me vendes ya sabes cómo nos arreglamos porque es todo a golpes*. La Línea Tres y la Seis son las más tranquilas, todavía la Siete 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 Seis 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 trabajar 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 diez 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 en el andén de la estación Potrero. La mayoría de estos músicos trabaja 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 haya saturación de espacios: que los primeros aborden de Deportivo 18 de Marzo y que concluyan en Potrero. Los músicos empezarán a tocar en la estación Potrero y llegarán hasta Guerrero. Abordarán los últimos vagones entre estas estaciones y de regreso utilizarán los primeros.

Sobre su actividad

Durante los cuatro años que Carmen abandonó su trabajo en el Metro (1994-1998) se dedicó a aprender a tocar la guitarra eléctrica en una escuela de música cercana al Metro Villa de Cortés (por Calzada de Tlalpan). Este aprendizaje fue provechoso porque aprendió técnicas de *rock* y de *blues*. Su idea principal era tocar *rock*, pero su familia no estaba de acuerdo porque temía que no pudiera vivir de eso. A partir de la preocupación que desataron los comentarios de sus familiares, Carmen decidió que si se iba a dedicar a la música al menos tendría que buscar una

parte de ésta que le permitiera sobrevivir 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 mí 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 *buesero* 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 ser menos tímida. De esta manera empezó trabajar en bares, aunque piensa que uno de los motivos que determinó su supuesto 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 mí 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 digo: *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 si hay que estar estudiado para tocar también eso y estar rodeado de músicos buenos que también a ti te motiven, pero como a mí 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 cuyo ambiente ha podido acercarse y participar en distintas presentaciones lo que de alguna manera también ha sido fortuito. Un día una maestra de danza – como lo narró Efraín- invitó a un músico del Metro porque requerían acompañamiento de música mexicana para hacer una gira en España y él, a su vez, invitó a sus

compañeros quienes pudieron montar algunas piezas. Desde ese momento Carmen se adentró en el mundo de los bailarines. A Carmen le gusta la danza regional, específicamente las de los estados de Guerrero, Jalisco, Veracruz. Aunque se ha presentado pocas veces con este equipo de bailarines, poco a poco han salido más oportunidades para darse a conocer. El contacto que ha tenido Carmen 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 ido transformando su repertorio y aprovechado los vagones del Metro para poder difundir esta importante parte de la cultura mexicana. Entre sus gustos musicales recientes se encuentra la cantante Susana Harp que 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 más le piden los pasajeros como es *Shakira*, canciones de un grupo español que se llama “*La Oreja de Van Gogh*”, de Julieta Venegas o del grupo irlandés *Cranberries*, aunque su transición la marca la interpretación de canciones como “la Tortuga” que es 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 mí 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 deseando aprender cada día más,

“Yo ahora tengo las ilusiones de seguir y de aprender más, sólo 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 poder posicionarse de una mejor manera en la danza, por lo que espera seguir conservando la fuerza corporal que se requiere para cumplir dicho propósito. Existe el propósito de ir a Francia y hacer presentaciones en ese país, por lo que ha estado ensayando tenazmente, porque quiere hacer un buen papel. En el aspecto de la música espera poder aprender más las canciones mexicanas tradicionales a través de 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 mí 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 poder 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, 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 no obtuvo por parte de sus padres,

“Estar consciente de que en un futuro el no va a estar ni conmigo, que el 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”.

7.5. 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 por 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 de sus vidas 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 fue más allá pues en la actualidad se encuentra estudiándola de manera formal en la Escuela Superior de Música donde realiza una licenciatura en percusiones.

Datos Biográficos Básicos y ciclo de vida

Edgar Enrique Macías Zamora, nació un 18 de junio de 1977 en Atlangatepec, un municipio del Estado Tlaxcala que, aunque para muchos es un poblado que se encuentra perdido en el mapa, durante la época prehispánica daría asilo en su niñez al poeta más reconocido de la antigüedad mexicana, Netzahualcóyotl que algún día se convertiría en señor de Texcoco. Este municipio ubicado al norte del Estado también sería 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, en el Estado de México buscando mejores expectativas de vida y dejando a la mayor parte de su familia en Tlaxcala. Atlangatepec es un pequeño poblado al que muchas veces regresó Edgar al crecer, cuyas calles y espacios reconocería a ojos cerrados, aunque en estos últimos años se ha producido un distanciamiento mental en sus recuerdos, olvido y separación que han sido propiciados por su situación familiar. Antes de que sus padres decidieran venir a vivir al Estado de México y traer consigo a su familia, existió una migración previa para conocer el terreno. Su padre y sus tíos un buen día decidieron dejar sus actividades campesinas y viajar al Distrito Federal a finales de los años sesenta 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 cómo 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 había 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 y una vez que lograron establecerse, su padre obtuvo empleo como obrero en diferentes fábricas en el Distrito Federal. Más tarde, cuando Edgar contaba con diez años de edad, su padre trabajaría en un oficio que había aprendido tiempo atrás: como albañil. En su familia, apegada a los roles tradicionales, su madre se dedicaría a la crianza de sus hijos y a las demás actividades dentro del ámbito doméstico. Edgar es el segundo de cuatro hermanos, dos hombres y dos mujeres. Sus padres se separaron y actualmente Edgar 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 desarrollarse 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 once o doce años de edad su situación, así como su percepción de las cosas empezaría a cambiar. El primer golpe fuerte que recibiría de la vida sería la decisión de su padre de dejar a la familia para buscar un mejor futuro en los Estados Unidos. Aquél mundo de sueños y juegos infantiles quedaría 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 que edad te dejó, pero son cuestiones que hay que afrontar en la vida. A mi papá en ese sentido si 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 permanecerían durante un año. El motivo fue que ahí su hermana mayor estudiaba la

preparatoria en la Universidad de Monte Morelos (UM) un internado católico en el que ya había permanecido un año sola, por lo que se tomó la decisión de hacerle compañía. Sin embargo y pese a todos los esfuerzos posibles su hermana no terminaría de estudiar ahí. Se trataba de una institución de prestigio y por lo tanto, de altas colegiaturas, que pagaría su padre quien mandaba remesas desde Whittier, California. Durante tres años permanecería en el extranjero y aunque visitaba a la familia cada año, se fue creando una distancia afectiva irreparable que derivaría en una ruptura. Sus años de preparatoria fueron interrumpidos por una crisis económica, teniendo que trabajar para poder sacar adelante a su familia, si bien, afortunadamente lograría concluir sus estudios con posterioridad. Sin el afán de seguir las travesías de su padre, Edgar viajó a Denver, Colorado y permaneció en esta ciudad durante un año y algunos 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 se hace cruzando a pie 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 si 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 para lograr sus objetivos. Edgar considera que en nuestro país el discurso social ha sido influenciado por la televisión mexicana que ha difundido 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 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 había planteado desde un principio al planear su viaje: permanecer solamente en los Estados Unidos por un tiempo definido y regresar para dedicarse a su carrera. No se dejaría seducir por las promesas del *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 una carrera cuando le decepcionó que las decisiones de la escuela las tomara una directora 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 mí 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 a clase yo solo iba a una y a las clases importantes. A mí 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 presentaría un examen de selección para la licenciatura de derecho en una universidad del Estado de México y, simultáneamente también se examinaría para seguir estudiando lo que a él más le importaba en la Escuela Superior de Música. Aunque no se quedó en la licenciatura en derecho, su primera opción, se quedaba en la segunda que era la carrera de sociología y también era aceptado en la Escuela Superior de Música. Habría que decidir entre las dos opciones. Al presente, Edgar lleva algunos meses cursando su carrera en esta última escuela y esperaría poder concluir algún día sus estudios de la mejor manera. Por sus conocimientos previos no fue necesario que cursara prerequisites ingresando de manera directa a la licenciatura en percusiones.

Historia laboral

La separación de los padres de llevó a Edgar a su primera experiencia laboral. Su primer trabajo fue a la edad de diecisiete, teniendo que interrumpir sus estudios de preparatoria como se comentó en su ciclo de vida. Trabajó como albañil pues era la única opción que tenía a la mano y la llevó a cabo con gusto. Este trabajo le serviría 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 también logró desempeñarse como carpintero, un oficio que aprendió al que ama y respeta. En los Estados Unidos trabajaría como lavaplatos y de regreso a su país, dedicaría todas sus energías a un trabajo que le permitiría continuar con sus estudios desempeñándose como músico vagonero.

Cotidianidad laboral

Cuando Edgar trabaja en el Metro, lo hace conciente de que apenas concluya su jornada laboral, se retirará a realizar otras actividades, para que le rinda el tiempo

“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 ya habrá terminado y partirá con rumbo a la escuela. En caso de que tenga gastos pendientes, trabajará hasta cuatro horas entre semana. Después de tomar sus clases y comer en la escuela, Edgar regresa a su casa, aprovechando 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 subir a un vagón intenta concentrarse en la música que va a interpretar, sin mirar a nadie, y piensa en transmitir una emoción y hacer las cosas lo mejor que se 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 público que reconoce su esfuerzo y que sus comentarios ayudarán 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 si 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 si 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 si 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, como se comentó en un apartado anterior, su padre había trabajado como músico en el transporte público, Edgar siempre había pensado que una persona que se dedicara a la música trabajaría en escenarios iluminados frente a un público conocedor, pero el día que llegó a trabajar al transporte público su percepción cambiaría,

“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 lo veía y le aplaudía. Un día la situación económica de Edgar y su familia era deplorable, su propia madre le sugeriría lo siguiente,

“Honestamente, a mí no me gusta que vayas a tocar al Metro, pero está bien, si a tí 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 Cinco y toqué ahí. Estaba indeciso y no sabía que 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, desencantos”.

Cuando Edgar se subió por primera vez solo a tocar, el instrumento que traía en las manos era una quena e interpretaría la primera melodía que vino a su mente,

“¡Nombre, 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, si sacas dinero, si 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 prefiere para tocar son la 3 y la 1. Su preferencia por la Línea 3 se ha dado porque muchos de los músicos que trabajan aquí le han aportado elementos de conocimiento, mismos que ha tratado de corresponder, un ambiente que no encontraría en la Línea 5, donde se había iniciado como músico vagonero,

“Existe la costumbre en este nuestro México y en nuestra América, tal vez, de llamarnos por apodos- a mí 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 10 mil rostros que ves en el día que no les gusta que te suba 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, pero podrá ser un promedio de cincuenta o sesenta pesos por hora. Encuentra muchos beneficios al dedicarse a esta actividad pues este trabajo le permite contar con el tiempo suficiente para dedicar sus días al estudio y además ganar un poco de dinero. La música que ha elegido Edgar para interpretar en los vagones del Metro son algunos cantos andinos del Perú, Ecuador, Colombia, Chile. Su repertorio es muy amplio y trata de irlo variando 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 esté trabajando:

“Es diferente, en esta línea (la 3) toco cuatro y son una por estación y me bajo en Guerrero. En la Línea Uno 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, la Warner Music y la Musart/ Balboa Records. En este grupo Edgar, compuso varias melodías aunque solamente se grabaron cuatro de las suyas. 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 poder concluir su carrera, que al momento es lo que ocupa el primer plano en su vida. Si algún día llegara a tener un hijo y este 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 la necesidad de trabajar en el Metro, porque espera que los sacrificios que está haciendo ahora para poder concluir su licenciatura, rindan frutos. Uno de sus ideales es poder tocar en otros espacios donde su conocimiento sea valorado.

7.6. Conclusiones del Capítulo VII

- Con la redacción 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 unos 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 folkloristas, no están de acuerdo en que el reglamento del STC les considere simplemente como “obstructores de la vía pública”, sino como elementos de transmisión del patrimonio cultural latinoamericano.
- Además de las sanciones a las que han sido acreedores los músicos, en muchas ocasiones también han sido víctimas del abuso de las autoridades. Uno de los músicos 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 dedica a esta actividad y cuál ha sido su experiencia laboral previa. Posteriormente se hace un análisis comparativo sobre los aspectos mencionados, para quedarnos con una idea general sobre sus perfiles.

Folkloristas 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
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	Seis años	Diez años	Seis años	Diez años	Quince años
Instrumento	Guitarra y Zampona	Zampona	Guitarra, Zampona y percusión	Guitarra y Zampona	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 horas	30 horas	16-20 horas	36 horas	36 horas
Trabajos	Trabajó desde	Desde los 15	Albañil	Desde los once años	Como secretaria

anteriores	los nueve años: repartiendo pan, vendiendo tacos, en restaurantes como pizzero, parillero, ayudante, tendero, cargador, cerrajero	años en un parque de diversiones, como telefonista y en una tienda de productos dermatológicos	Ayudante de carpintero Trabajo en restaurantes en México y EE.UU.	de como ayudante de impresor y después como impresor	
Fuente:	Elaboración	propia con base en	entrevistas a	profundidad	

Cuadro No. 15

A pesar de todas las diferencias que se pueden encontrar respecto a la experiencia de vida de cada uno de los músicos folkloristas, existen algunas líneas en común que habría que resaltar:

- a) 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.
- b) Sus edades fluctúan entre los 27 y 35 años y el tiempo que tienen dedicándose a esta actividad va desde los seis años hasta los quince, lo que implica que se trate de individuos que empezaron muy jóvenes y que esta actividad no les haya 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.
- c) 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, aunque en este trabajo han encontrado una mejor remuneración y una mayor flexibilidad de horario, trabajando entre 16 y 36 horas a la semana.

- d) Tres de ellos tienen estudios formales en música y los dos restantes son músicos líricos o “de oído”.

CAPÍTULO VIII

EN LA ESTACIÓN DEL METRO BALDERAS. EL ROCK VIAJA EN EL METRO

En el capítulo anterior se presentaron cinco casos de individuos que han hecho de la interpretación de la música folklórica en los vagones del Metro una forma de vida. En capítulo actual, 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 fue construido en un momento en que la música conocida como rock experimenta un auge a nivel mundial consolidándose como parte importante en la expresión de las culturas juveniles. En nuestro país, esta forma de expresión cultural se adoptó de manera muy particular aunque uno de los problemas principales fue durante varias décadas el encontrar espacios y medios para su difusión.

El Festival masivo celebrado en Avándaro, estado de México, el 11 de septiembre de 1971 es recordado a la fecha por sus características ambivalentes puesto que a la vez significaría el principio y el final de un gran movimiento. La actitud del gobierno mexicano durante la década de los años setenta y ochenta, se caracterizaría por la represión hacia cualquier expresión juvenil que pecara de manifestar ideas revolucionarias o subversivas –aunque lo subversivo únicamente implicara el traer el cabello largo, usar ropa poco convencional y tocar o escuchar rock- y esta represión se traduciría en la prohibición por parte de las autoridades para efectuar conciertos, salvo contadas excepciones, por lo cuál éstos en su mayoría se efectuarían en la clandestinidad, en los llamados hoyos fonqui, espacios que contaban con las mínimas condiciones de iluminación, sonido, escenarios y seguridad que se requería para realizar eventos de este tipo. Sin embargo, a mediados de la década de los años ochenta, llegarían al Metro los primeros músicos de rock en la búsqueda de espacios de expresión, con tan solo con una guitarra y las ganas suficientes para cantar e interpretar música durante varias horas en un escenario móvil y por supuesto, quedarían a expensas de los guardias de seguridad quienes habrían de verlos como molestos infractores y no como artistas callejeros. A continuación, se presentan las historias de vida de cinco músicos que interpretan el rock en varias de sus distintas vertientes en los vagones del Metro: David, Hugo, Fernando, Raúl y Edwin para poder conocer como han sido sus trayectorias y cuál ha sido la relación entre su actividad y el Sistema de Transporte Colectivo Metro.

8.1. 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 Dos y Tres lo reconocen por 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 a los pasajeros al final solamente les quedan dos caminos: mostrar gestos de desagrado ante la *música estridente*, cerrar los ojos o tapar 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 moriría en el parto del menor de sus hermanos, el cuál también se dedica actualmente a esta misma actividad. Esta situación cambiaría por completo la vida de David pues el núcleo familiar se escindiría al tener que repartirse a los niños entre diferentes parientes para su crianza: sus hermanas mayores se dedicarían a hacer trabajo doméstico en la casa de unos tíos suyos, su hermano pequeño sería criado por una de sus tías y él quedaría a cargo de su padre quien solía trabajar literalmente de sol a sol. David creció trabajando la calle, primero al lado de su padre y luego en forma individual. Al presente es padre de cuatro hijos. David es el mayor, tiene 19 años y es hijo de su primera pareja que vive en Toluca, la capital del Estado de México. Su primogénito nacería cuando contaba con tan sólo 19 años. Actualmente vive en unión libre con su segunda pareja con quien ha procreado tres hijos:

Alexa, de nueve años, Paul de seis (quien seguramente recibió este nombre como homenaje a Paul Mc Cartney de los *Beatles* de quien David es un gran admirador) y Dana de cuatro años.

Ciclo de Vida:

Como se comentaba en el apartado anterior la vida de David cambió drásticamente con la pérdida de su madre. El destino le había señalado que sería el único de sus hermanos que se quedaría a vivir con su padre, por lo que le correspondería crecer solo, aunque cerca de sus hermanos que vivirían en la misma vecindad. Su padre se dedicaba a la venta ambulante de animales pequeños buscando clientela en diversos lugares de la ciudad, lo cuál 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, cuando era pequeño se había acostumbrado de manera tal a su forma de vida que nunca se cuestionaría si de este modo debía de ser la vida de un niño, pero 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 le quedó 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! ¿si 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 por su rebeldía y de bajo aprovechamiento. 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 si 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 *peínate, 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 de 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: *¡Picaso, 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 sería nunca su fuerte. Estudió solamente hasta el primer año de secundaria, época que recuerda con cariño, aunque realmente este año no fue aprovechado por él porque prefirió socializar, conocer nuevos amigos e irse con ellos de “pinta”. David considera que sus estudios formalmente llegaron sólo 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 tí, todo te vale. Recuerdo mi secundaria, la primer 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 ha podido verse, la historia laboral de David, inicia desde la pérdida de su madre puesto que su padre le hace acompañarlo a trabajar en horas poco aptas para un menor al no tener con quien dejarlo encargado. Es así como David se acostumbra a trabajar desde pequeño en un horario nocturno que, a la larga, afectaría su aprovechamiento escolar. Además de la venta de animales con su padre, 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 en tan precaria situación, le daban un peso cada vez que les lavaba los trastes, 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 diez 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 sabía elaborar bien,

“Es que mi papá vendía ahí en el Metro Tlatelolco, mi papá también 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 llegó a trabajar en varias ocasiones como obrero en diferentes fábricas aunque un trabajo que recuerda de manera particular fue el de asistente en un criadero de hámsters, trabajo que obtuvo gracias a los contactos que su padre hizo a través de su trabajo,

“¿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 a través de la venta de animales, sería factible que buscara en repetidas ocasiones trabajos relacionados con este rubro y otro de ellos sería en un acuario como vendedor de peces por mayoreo en la calle de Ejército Nacional,

“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: *Deme 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 diecisiete años dejaría el rubro de los animales que tan bien conocía y regresaría a la venta de alimentos trabajando 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 decidiría dedicarse a lo suyo, a lo que siempre le gustó: la música y de esta manera armó su grupo y se encargó de encontrar espacios donde interpretarla. Los últimos veinte 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 con sus compañeros en la estación Deportivo 18 de Marzo en donde deciden que ruta habrán de 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 veinte años de dedicarse a la misma actividad en

este mismo espacio, muchas veces su trabajo llega a ser estresante para él de tal modo que siente fatiga y piensa en retirarse en un tiempo no muy remoto y dejar de ser el emblema del músico vagonero.

Espacio laboral

Cuando él y otros músicos empezaron a trabajar en el Metro hace veinte años la situación era más favorable para ellos 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”.

Veinte años más tarde aunque siguen ganando bien, 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, *¡mi 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 bien puede “hacerse de la vista gorda” y como bien lo señalará él, solicitarle la interpretación de alguna melodía en particular, en la mayoría de los casos buscará ejercer su dominación. En todos los años que lleva trabajando 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 daría su bienvenida, al ser detenido,

“Nos decían: *les vamos a quitar la guitarra* y yo decía, prefiero romperla a que me la quites. *¡Pues rómpela!* Y si la rompía. Eso pasó como unas tres, cuatro veces. Es que mira, de que se le quede a un extraño, a un vigilante a que la rompas, mejor la rompes y si 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, le han detenido 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 si nos agarran nomás porque traes la guitarra en la funda y al “Toro” treinta y seis horas porque eres conocido, 36 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 dejará sentir a través de los operativos que se lleven a cabo en el Metro dependerán de los conflictos entre grupos de comerciantes y 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 con “amantes de lo ajeno”, carteristas que aprovechan la cercanía y roce de los cuerpos para robar a sus víctimas, que, según el mismo, muchas veces son solapados por las mismas autoridades,

“Nosotros hemos visto cómo le dan lana los rateros a los vigilantes y hemos visto como 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 más utiliza para trabajar son la 2 y la 3. Las diferencias entre estas dos líneas para David sería el tipo de gente que viaja en ellas, en la Tres 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 la Ciudad Universitaria. Considera que las mujeres siempre les aportan una mayor cantidad que los hombres, sobre todo las mujeres que tienen más de treinta años,

“Las *chavitas* casi no porque no reconocen este tipo de rolas. Las grandes son de sus tiempos, y si 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 operación más de quince veces, se encuentran en condición de conservar la misma energía que tenían cuando apenas iniciaron. Son pocas las veces que recuerda que a pesar del volumen los pasajeros se hayan irritado y 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, les ha llegado 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 cincuenta y sesenta 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, a 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*, *The Doors*, *The 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 la interpretan 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 muchos 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 (cantando) *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 tí *¡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 se ha comentado ya , desde muy pequeño David encontró en la música un gusto y una distracción ante su panorama adverso y al no contar con instrumentos musicales tuvo que improvisar 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 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 escuchaba en el radio un programa que se llamaba *Club Creedence* y también escuchaba en el radio los programas dedicados a los *Beatles*, hecho que marcó y definió sus gustos musicales. Hasta la fecha es la música que prefiere. Su aprendizaje musical fue solamente de “oído” sin haber tomado nunca un curso o abierto una revista en donde se plasmen tablaturas o partituras,

“De tanto que oyes una canción se te graba”.

A los diecisiete años consigue formar junto a su primo, su primer grupo, *Los Traviesos*, un grupo que duraría diez años, al separarse cada integrante seguiría su propio camino. En este momento tiene un grupo de pop que se llama *Efecto Tequila*, que obtendría en 1992 un premio al concursar con cincuenta grupos más y que consistía en abrir la primera gira del grupo de Guadalajara Maná en el Auditorio Nacional. Aunque por esta actuación recibirían una paga, sería dinero que nunca verían al ser estafados por un supuesto representante. A los diecinueve años llegó a trabajar al Metro influenciado por los músicos que había visto cuando era niño y desde ese momento únicamente ha interrumpido su trayectoria al trabajar por temporadas en bares. En lo que respecta a su persona, esta actividad le ha dado la oportunidad de organizar sus tiempos y sus otras actividades al no tener que depender de nadie para tomar este tipo de decisiones,

“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 David, su primogénito a quien hace más de ocho años no ha podido ver, ni saber nada sobre su estado actual ante la negativa de su

madre,

“Él se guía mucho hacia los pasos de su mamá y siente miedo de que yo lo vea y se puede enterar su mamá. Si 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 mí”.

Le gustaría que sus hijos eligieran aquella profesión que más le agrade y no pondría ninguna objeción de que quisieran seguir sus pasos como músicos, sin embargo, preferiría que no fuera en el Metro,

“Aquí en el Metro no, cantando si, 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 seguirse superando día con día en el aspecto musical sin tener que seguir pasando penurias en el Metro. No puede verse así mismo más de cinco años en la misma situación. Desearía poder controlar un vicio, que hasta el momento no le ha causado mayores conflictos ni en el trabajo, ni en su casa, ni a su salud, pero que a la larga se los podría ocasionar: el alcohol. David es un *bebedor sociable* que suele tomar al menos cuatro días a la semana.

8.2. HUGO

Hugo se reconoce como un gran admirador del recordado músico Rockdrigo González creador del célebre tema del “La Estación del Metro Balderas”, siendo un joven intérprete de su obra a pesar de que contaba con tan solo cinco años cuando éste dejó de existir convirtiéndose 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 examen de admisión a 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– y no lo amedrenta la posibilidad de no ser aceptado a la “primera” pensando que repetirá el examen cuantas veces sea necesario para lograr su propósito. Tiene veinticuatro años aunque aparenta ser menor y a pesar de su edad lleva ocho años de ser cantante del Metro pues empezó siendo aún un 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? Sonríe y piensa en la posibilidad de estar algún día del lado del entrevistador efectuando una entrevista 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, de los cuales 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 convertiría en el primer centro minero descubierto en México. Sus abuelos paternos llegaron a ciudad Netzahualcóyotl hace bastantes años aunque Hugo ignora el motivo que les llevo a tomar dicha decisión. Sus abuelos maternos decidirían dejar de ver la hermosa panorámica del Xinantécatl (Nevado de Toluca) diariamente y llegarían a vivir a la misma colonia. 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 estudió la primaria a pesar de ser un niño inquieto tenía un gran gusto por la escuela, sin embargo, los problemas escolares empezaban cuando cursaba el sexto de primaria en el momento en que debido a sus travesuras su maestra rompería su carta de buena conducta que necesitaba para la ingresar a la secundaria, aunque 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”.

Al trabajar sus dos padres de tiempo completo, su cuidado y el de sus hermanos quedaría a cargo de su abuela materna que es vendedora de hilos y agujas en un tianguis cercano a su casa al cual los llevaba para poder cuidarlos más de cerca. La infancia de Hugo y de sus hermanos transcurriría en los pasillos del tianguis. Los fines de semana se dedicarían por completo a la familia y serían ocupados para ir a comer o al fútbol para compensar las horas perdidas por el trabajo entre semana. Cuando Hugo era muy pequeño, contaba con tan solo cinco años, según recuerda, en su casa había una guitarra que había comprado su mamá aunque nadie la tocaba. Al crecer recuerda como al pasear con su tío en un microbús llegó a presenciar como un joven tocaba una guitarra acompañándose con el pandero de una chica,

“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 y después de verlo me quedó una fijación en la mente”.

Entrar a la secundaria técnica significó, como en la mayoría de adolescentes un cambio en su conducta: de una inquietud infantil e inocente, pasaría 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 mi 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 sería considerado una lacra que no habría de terminar ni la secundaria. Sin embargo, cursó el bachillerato y hasta el cuarto cuatrimestre de la carrera de tecnología ambiental y como se comentó en un principio 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 pues ha encontrado una buena estrategia de supervivencia que le permitirá continuar con sus estudios a futuro,

“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, de un empleo informal y de otro empleo temporal que tuvo recientemente nunca ha estado insertado a la economía formal, ni en ningún otro tipo de trabajo. Su primer trabajo consistió en vender papel de estraza para las tortillerías, empleo en el que permanecería 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 del que se hablará más tarde y gracias a este obtuvo un tercer trabajo de manera temporal que fue algo muy peculiar. Entre los músicos del Metro se “pasaron la voz” de que habría un *casting* para contratar por seis fines de semana a cantantes/ guitarristas para que trabajaran en tiendas de autoservicio vestidos con trajes típicos anunciando 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 fueron a la prueba 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. Sin embargo, la salud de Hugo se vería afectada al contacto con el detergente produciéndole un tipo de alergia, irritando su garganta y advirtiéndole que el cantar en el Metro le hubiera dado 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 esta actividad y obtiene de ella aproximadamente doscientos cincuenta pesos por día, lo cual es suficiente para él puesto que no tiene que pagar renta, además de que sus padres continúan trabajando,

“Si 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 cassettes, el de veintiuno, el de quince va a la escuela, a la secundaria.

Su jornada de trabajo se desarrolla en la Línea Tres a la que llega desde la terminal de Pantitlán a través de un transbordo la 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 que 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 poderse dedicar a otras actividades durante el resto del día, el horario laboral de Hugo comprende entre las doce y las cuatro o cinco de la tarde porque él considera que hay menos gente y menos músicos compitiendo por el espacio,

“Sí, 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 molestan 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 despejado 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. Hugo valora al regresar al punto de partida si esta ha sido una “buena vuelta”, de no ser así decidirá cambiar de ruta: a la Línea Seis 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 Tres por considerar que esta es más corta y porque entre las estaciones de Potrero y Deportivo 18 de Marzo puede ver la luz del día, porque sale al exterior. Esta es una situación que sería factible en la Línea Dos que cuenta con diez estaciones de superficie de sus veinticuatro totales, no obstante, Hugo está conciente de que un factor determinante para desarrollar su actividad es la permisividad por parte de las organizaciones de comerciantes y sus líderes, siendo la Línea Tres la que menos conflictos representa para trabajar en esta actividad,

“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 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 es 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 ¡*Ab, ese que se calle!* Sino llamar la atención, yo el pandero lo utilizo para hacer ruido y la gente luego, luego voltea a buscar quien va tocando el pandero y cuando voltean y lo ven en mi pie se sorprenden. He visto que mucha gente nada más me ven el pandero y sacan o comentan: *¡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 pudiendo interpretar a quien le está gustando su interpretación y quien le 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 los demás casos, Hugo no se ha podido librar de los viajeros impertinentes que no comprenden que más allá de que su actividad sea considerada un empleo informal, su papel es actuar también como un portador y transmisor de la cultura¹,

“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, comparando con los buenos instantes que pasa 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”.

El otro inconveniente que como ya se sabe por los testimonios de los otros músicos tiene este espacio para ellos es la actitud por parte de las autoridades del Sistema. 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 para cualquiera que siempre se preguntará ¿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 esa situación. Es un miedo, más que

¹ 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, 1984: 176).

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: *¡Aborita te voy a remitir, aborita te vas a ir a chingar!* ¡Como si de veras! Yo me espanté, me dio miedo. Luego me llevaron a la agencia 33 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 \$550.00 de multa”.

Sin embargo, Hugo ha buscado defenderse contra esas multas apoyándose en instrumentos jurídicos,

“Pero como yo no soy asalariado, yo me defiende con eso. De acuerdo a la Ley Federal del Trabajo. Quiero obtener una credencial de no asalariado pero como que hay una trampa 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 no asalariado, solo te puedo dar treinta y nueve pesos!*”.

Los días que 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 dieciséis años debido a la insistencia de su primo, aunque el primer medio de transporte que le serviría como escenario serían 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 decidirían cambiar de aires sumergiéndose en las profundidades de la ciudad de México, donde, de manera incidental se daría el paso de Hugo del dúo a ser solista,

“Cierta día nos fuimos a la Línea Cuatro 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 Bondojoito, 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 mi 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 si 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 *versus* 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 si 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 si 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, trabaja de manera solitaria y ya se ha acostumbrado a esto, aunque últimamente sale acompañado de Israel, otro de sus compañeros músicos. Para él, la mayor ventaja que tiene esta actividad es que puede trabajar cuando así lo decida o dedicar su tiempo a otras actividades. Dedicar una hora diaria a practicar en casa la guitarra. Es un gran admirador de Joaquín Sabina y de Rockdrigo González y su repertorio, que abarca unas cincuenta 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 concluirla en tiempo y forma en un horario vespertino que le permitiera integrarse a una rutina laboral. De hecho, ha presentado un examen de admisión recientemente en el cual no tuvo mucha suerte al haber pocos lugares disponibles,

“Me llama mucho la atención la forma de como conviven las diferentes sociedades dentro de un medio. Más que nada yo estando aquí en el Metro me doy cuenta como 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 espera 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 espera casarse y tener una casa en donde habitar con su familia, para lo cual ha dado un paso definitivo al dar un enganche para adquirir un terreno en Chimalhuacán con los ingresos que ha obtenido por su trabajo como músico,

“Es de 120 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 algún día tener hijos y que estos quisieran trabajar en el Metro como él, les dejaría vivir su propia experiencia para que aprendieran a sobrevivir, aunque preferiría que encontraran un camino menos difícil. Hugo sabe que esta actividad es agradable ante los ojos de muchas personas y no quita el dedo del renglón cuando de defender su actividad se trata. Le gustaría que las altas jerarquías del Sistema de Transporte Colectivo 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”.

8.3. 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 encuentran:

“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 tí te encontré, yo a tí te encontré y no supe ni siquiera decir hola, intenté conversar, preguntarte la edad, cómo te llamabas, en qué estación pensabas bajar (...).”

Al terminar, 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, cuidense, que les vaya bien”.

Fernando acostumbra ir solo por los vagones mientras interpreta sus melodías, aunque ha cantado en pareja², sabe que los beneficios económicos se multiplican al hacerlo sin compañía aunque, también piensa que la gente prefiere ver a dos músicos en lugar de uno. Su vida ha girado entre 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 que se ha venido realizando con los músicos del Metro, Fernando descubrió una inclinación nueva: su interés por la fotografía. Apoyó en el registro fotográfico de esta tesis experimentando y fotografiando lo que desde su perspectiva es importante y debería quedar grabado en la memoria y aportó ideas para poder 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 que pertenece a la llamada tierra de las fresas: Irapuato, Guanajuato. Llegaron en el año de 1972 al Distrito Federal, a las ciudades perdidas de la colonia Tlatilco en la Delegación Azcapotzalco 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.

² Ha trabajado con otros músicos: Roberto, Juan Carlos, el *Toby* y con Alonso.

“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 muchos años como obrero en distintas fábricas y desde hace diez años cambió de rumbo al prepararse para ser *umpire* (árbitro) de béisbol y trabajar como tal 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, por un incendio que aconteció en la colonia que en aquella época era famosa por sus ciudades perdidas, hubo que buscar un nuevo barrio donde habitar y de esa forma fueron a dar hasta Ecatepec, Estado de México en donde Fernando crecería y habita hasta el momento. Tiene tres hermanos que ya están casados, dos hombres y una mujer. Dos de ellos viven al sur de la ciudad de México, uno de los hombres es ingeniero y otro de ellos decidió emigrar a California en los Estados Unidos buscando un empleo bien remunerado pues solamente contaba con la secundaria y a pesar de esto tenía uno bueno y seguro hasta que los directivos de la empresa decidieron cambiar de sede y se vio obligado a renunciar. Fernando por muchos años contempló la posibilidad de emigrar y alcanzar a su hermano pero en la actualidad lo ha considerado y ha decidido quedarse. El amor ha sido uno de los motivos que lo han detenido: Fernando vive en unión libre con Blanca con la que ha procreado un bebé que cuenta ahora con 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 ha dedicado en cuerpo y alma a este. 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 en donde se ve jugando trompo y canicas con sus amiguitos de la cuadra. Sus hermanos mayores le quitaban sus juguetes y 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 recordar parece ser un trago amargo que se dibuja en su rostro al conversar,

“Mi niñez... Tuve muchos problemas en mi niñez. Había un vecino que me culpó a mi 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 pescaron 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 mi y luego comprobaron que no”.

Afortunadamente solo pasaría dos semanas en el Consejo Tutelar para Menores. En su aprehensión llevaría aún puesto el uniforme de la secundaria,

“No estaba nadie en la casa y era en 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”.

A los doce o trece años pediría a su papá un solo favor para poder borrar el pasado: que le comprara una guitarra, a lo que su padre respondería de manera positiva aunque no lo apoyaría en la decisión de dedicarse a ser músico. Este hecho ayudaría a que la vida de Fernando volviera a tomar otro rumbo. La música se convirtió en su aliciente, específicamente el rock. Su estación favorita en esos años era *Radio Capital* donde conoció a los *Beatles*, a *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 que está al norte de la ciudad por el rumbo de Cien Metros, por lo que preferiría dedicarse a trabajar teniendo poca fe en los estudios,

“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 convertiría en ese trabajo anhelado en el que 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 reserva de la selección nacional de básquetbol, pero el ambiente era muy pesado y no se acopló a éste.

Historia laboral

Los empleos anteriores que ha tenido Fernando no han estado relacionados con su afición musical, sin embargo, supo conservarlos durante unos buenos años. Durante su vida ha trabajado en cuatro espacios diferentes. Trabajó durante cuatro años de su vida en una tienda de abarrotes cercana a su casa. La tienda pertenecía a la familia de un amigo suyo que jugaba en el equipo de básquetbol en el que se desempeñaba. Lejos de lo que pudiera pensarse más que un juego, el básquetbol en si 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 sería trabajar como músico vagonero y, posteriormente como músico de bar.

Cotidianidad laboral

Para Fernando la jornadas laboral inicia a primera hora del día. Se despierta diariamente a las cinco de la mañana, se baña y llega al Metro a las siete de la mañana. Para él, las mejores horas son las de la mañana porque los pasajeros suelen ir menos estresados, hay un mayor número de mujeres que son las que más les cooperan según Fernando y otros músicos vagoneros y, después ha seguir una rutina que repetirá 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, comprendería 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 es necesario acortar la ruta de la estación Deportivo 18 de Marzo hasta 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 Tres, que es en la que se inició como músico ambulante aunque a veces también lo hace en la Línea Seis, pero difícilmente cambiará de ruta,

“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 él piensa que tratan de imaginar que tipo de melodías va a interpretar incluso algunos que traen audífonos llegan a quitárselos para poder escuchar mejor. Fernando acostumbra observar a la gente mientras está tocando y poner atención de 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 a cabo su actividad, aunado a no tener que pasar por la negativa de muchos choferes para permitirles subirse. Los únicos acontecimientos que le importunan en este espacio son los mismos que a los demás músicos: las detenciones y esa 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 mí 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 que 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 están desempeñando un trabajo serio y no soporta que los pasajeros o las autoridades le falten al respeto diciéndoles que “se pongan a trabajar”.

“Da coraje porque lo que estamos haciendo es un trabajo. Un artista, un cantante toca donde hay gente porque si toca solo quien lo va a escuchar”.

Con algunos vendedores vagoneros lleva una buena relación aunque a la mayoría no los conoce pues piensa que el número de personas que participan en esta actividad a aumentado considerablemente durante los últimos años orilladas por la crisis económica y la falta de autoridades. Considera que los vendedores vagoneros le respetan y el 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, a menos de encontrar alguno que le aportara lo mismo que gana en este espacio e invertirle igual número de horas.

Sobre su actividad

Hace seis años que Fernando llegó a trabajar en el Metro. Adrián, un amigo suyo 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 estudiaba en 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 logra mantenerse a él y mantener a su familia cubriendo sus necesidades básicas como son vestirse, comer e incluso el hecho de haber adquirido una camioneta que compraría a su hermano el ingeniero civil. Su hermano habría comprado esta camioneta con la idea de implementar un proyecto productivo de ganado ovino en el pueblo de sus padres que finalmente no fructificaría. Para Fernando ser músico del Metro es un empleo que le permite ganar más del Salario Mínimo Vigente en menos tiempo pues en días buenos llega a sacar entre \$400.00 y \$500.00 y en días “no tan buenos” entre \$250.00 y \$300.00. Las canciones que ha elegido para interpretar en el Metro tienen que ver con su gusto personal y con lo que piensa que a la gente pueda llegar a agradarle más. Su repertorio comprende un promedio de doscientas canciones que va rolando 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 también con un gran repertorio propio que ha venido componiendo desde hace algunos años y aunque no acostumbra interpretarlo en el Metro si lo ha hecho en ocasiones. La canción de su propia inspiración que llega a interpretar con más frecuencia se llama “Quisiera escapar de tí” y la gente ha llegado a preguntarle ¿Quién es el autor?

*“Quisiera escapar de tí 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 y como se comentaba en un apartado anterior, 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* de 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”.

Se dedican a tocar *covers* tanto en inglés como en 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.



“Fernando en plena acción”. Foto: Olivia Domínguez P.

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 comer 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 si que la gente me reconozca”.

Su idea sería poder grabar y maquilar un disco y venderlo tanto en el Metro como en las tocadas de su grupo para que lo vayan conociendo. Sabe que los gastos de grabación e impresión provendrían de su propio bolsillo y que en un principio tendrá 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, pudiera estudiar música y estaría dispuesto a apoyarlo en esto o en la profesión que él eligiera, aunque no le gustaría que terminara trabajando en el Metro y mucho menos en el caso de 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 exigirselo a un patrón y por lo tanto, será necesario empezar a ahorrar desde estos momentos aunque sin extralimitarse.

“Mi pensamiento es si 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. Si guardar un poco, si tengo 50 mil pesos en el banco dejo 30 y me gasto 20 o me voy de viaje con mi esposa”.

8.4. RAÚL

Raúl es un personaje muy conocido por el rumbo de Martín Carrera. Roberto Quiroz, un compañero que conocí en la Facultad de Filosofía y Letras en una conversación me ha dicho que lo conoce desde hace muchos años. Llevaba meses tratando de contactarlo pues es, junto con David, uno de los primeros músicos que han trabajado más tiempo en el Metro, por lo que este acercamiento es fundamental. Sin conocerlo personalmente, le llamo al número telefónico proporcionado por Roberto y acordamos fecha y lugar para la entrevista: la perfumería que se encuentra en el pasillo de trasborde entre la Línea Dos y la Tres en la estación Hidalgo. A lo

lejos se le ve venir 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 presenta al principio de este capítulo y Edwin, su hijo de diecinueve años. El objetivo de esta entrevista no le queda claro en principio, pero conforme esta transcurre afirma:

“¡Esto que estás haciendo es sociología! ¡por eso el tipo de preguntas! Ya sé de qué se trata” .

Es así como Raúl ha decidido compartir fragmentos importantes de su vida y su actividad para poder construir a partir una muestra el universo de los músicos del Metro.

Datos Biográficos Básicos

Raúl Montoya Toral nació el primero de marzo de 1967. Es originario de la ciudad de México al igual que su padre. Su madre nació en el municipio de Amecameca estado de México y llegaría a la ciudad de México en su adolescencia en donde conocería a quien sería posteriormente su esposo y padre de Raúl. Su abuela materna nació en la colonia Martín Carrera, Delegación Gustavo A. Madero y su padre nacería y crecería en este lugar. Raúl es el tercero de cinco hijos, el llamado hermano de en medio. Tiene cinco hijos, tres con su primer matrimonio y dos de su segunda pareja con la que vive en unión libre cuyas edades fluctúan entre los seis y los diecinueve años. Se casó a la edad de diecisiete años.

Ciclo de Vida

El tercer embarazo de la madre de Raúl no fue detectado a tiempo. Su hermana aún era amamantada cuando los síntomas se hicieron evidentes. Raúl atribuiría este hecho a la precariedad de su 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 sufriría una gran pérdida familiar que marcaría su forma de ver la vida y su carácter: la de su padre, quien murió después de una larga afección del 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 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 inclusivamente de su propia familia, sus tíos aprovechaban que no hubiese un padre que le 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”.

Su carácter era sumamente retraído y tenía serios problemas para relacionarse con los demás, incluso con los niños de su misma edad con quienes 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 fue un alumno constante y de buen nivel, aunque en la secundaria destacaría por 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 habría sufrido de manera más directa la ira y la enfermedad de su padre, lo que le haría aún más rebelde que Raúl. Su rebeldía le llevaría a abandonar su hogar y dejar a su suerte a su madre y hermanos. Aunque pudo “enderezar” su camino y formar más tarde una familia en Celaya. Estudió hasta tercero de secundaria y a los quince años aprendería a tocar la guitarra, lo cual considera que fue 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”.

Desde pequeño le atrajo el rock y siempre se interesó por aprender este tipo de música influenciado por sus parientes,

“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’n’ roll, más que una forma musical es un estilo de vida, entonces para hacer rock’n’ roll necesitas haber tenido carencias o problemas y por ello me identifico con él”

A los diecisiete años su vida daría un giro al convertirse en padre, casarse, formar una familia y dejar muchos sueños atrás, principalmente 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, *aborita* 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.”

Al decirle a su madre que su novia Elena estaba embarazada, esta lo convenció de que se casara y trabajara para sacar adelante a su familia. En enero de 1985, Raúl comenzaría a asistir al Metro a trabajar en forma cotidiana.

Historia laboral

No han sido muchos los empleos que Raúl ha tenido durante su vida. Su historia laboral comenzó mientras estudiaba la secundaria trabajando como ayudante en un taller mecánico. Más tarde trabajaría 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 diecinueve años fue cuando empezó a trabajar en el Metro, hecho que mucha gente no llega a considerar como un trabajo,

“Mucha gente cree que venir al Metro es denigrante, mucha gente lo cree, te lo juro, mucha gente no, hay de todo. A mí 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 mí 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 si me canso no creas y tantas horas aquí y tanta gente y tantos años aquí, pero prefiero aún esto a estar tocando en una boda, unos quince años música que no me gusta. Te soy honesto: si lo podría hacer, pero no me gusta y prefiero aquí”.

En algunas temporadas, Raúl ha descansado temporalmente del Metro porque con su grupo ha tenido buenos momentos en los que le ha tocado salir de gira y tocar en diferentes escenarios.

Cotidianidad laboral

Una vez que se han quedado de ver en la estación Deportivo 18 de Marzo, Raúl y sus compañeros de trabajo a las siete de la mañana deciden si trabajaran en la Línea 3 o en la 2. Desayunan en ocasiones dentro del Metro para no perder tiempo y afinan sus instrumentos. A las siete y media u ocho de la mañana inicia 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, *dos, tres*, 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* y David les 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 logra arrancar algunas sonrisas entre los pasajeros. Las sonrisas se tornan en carcajadas cuando al terminar esas dos canciones ellos mismos se aplauden y dicen frases como:

“Público conocedor de la buena música, ¡Qué bárbaros estos muchachos! ¡si la hacen!”.

Mientras el hijo de Raúl, Edwin pasa por la cooperación, Raúl y David interpretan *Love her madly* de *The Doors*, y agradecen a los usuarios su apoyo,

“Buena tarde, cúdense mucho, que les vaya muy bien gracias”.

Por lo general, trabajan entre tres y cuatro estaciones por vagón que implica la interpretación de tres canciones. Discuten entre ellos a quien le tocará cargar el amplificador del bajo Raúl. La operación se repetirá muchas veces más esa mañana. Por lo general, le dedican entre siete y ocho horas a esta actividad de lunes a sábado. Cuentan con un repertorio muy extenso, de hecho existe una especie de “carta” para peticiones cuyo precio es de veinte pesos por pieza.

Espacio laboral

Raúl ha trabajado en todas las líneas del Metro, aunque ha elegido la Uno, la Dos y la Tres y prefiere los vagones de mujeres por las mañanas. En la Línea Tres Raúl distingue a muchos estudiantes universitarios, sobre todo a partir de la estación Centro Médico, que no siempre pueden aportarles grandes cantidades pero que, sin embargo, reconocen la calidad de su trabajo

“La raza que estudia no trae *varro* y es entendible pues irte a estudiar sale caro y a parte 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 ganar dinero para poder grabar un disco, David, contará como 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 estar dedicándose 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 le alcanza para cubrir sus necesidades básicas. Pero aunque “gana” bien está conciente de que tiene que ahorrar con vistas al futuro puesto que con este trabajo nunca obtendrá prestaciones básicas: pensión por jubilación o en caso de invalidez, seguro social o primas vacacionales, aguinaldo. En seis horas llegan a obtener entre trescientos o trescientos cincuenta pesos para cada uno de ellos. Aunque después de que acaba la jornada con sus compañeros David y Edwin, a la una de la tarde llega un relevo con el que trabajará hasta las cuatro obteniendo ciento cincuenta pesos adicionales, aunque no siempre es así,

“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 van 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 actividad coinciden con las que encuentra el 100% de los músicos del Metro: la prohibición de ejercer esta actividad, estando conciente 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 mí 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 ha sido detenido, recuerda particularmente una en la que el jefe de estación en turno en el Metro Potrero le detuvo y le remitió a la Treceava 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 *aborita* está un poco *relax*, no está tan pesado”.

Raúl tiene el referente de este mismo trabajo en otros medios de transporte: peseros y camiones e incluso en otras ciudades. Hace aproximadamente diez 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 tiempcillo. 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 ha llegado a tener roces con algunos pasajeros que le han incluso le han agredido físicamente habiéndolo empujado aunque no recuerda ningún acontecimiento lamentable. Uno de los mejores momentos que ha vivido con los pasajeros fue cuando recibió cincuenta pesos pues sintió que su labor estaba siendo realmente reconocida y algo que ocurre recurrentemente es que la gente les reconoce y les agradece por haberles alegrado el día. Su relación con los vendedores vagoneros, con quienes compiten por el espacio es considerada por él como buena,

“Nos conocemos, nos saludamos pero como que si 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 tiene la edad de Edwin, su hijo mayor: diecinueve años. Empezó tocando la guitarra, gracias a las enseñanzas de su primo David Garnica y en pocas ocasiones ha tomado clases de manera formal. Posiblemente en toda su vida habrá tomado unas cinco clases de guitarra y un número igual de clases de canto. De alguna manera, ha buscado realizar ejercicios y practicar 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, que recibía el nombre de *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?”.

Cuentan con dos discos en su haber 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 Escaparate Records, filial de Discos Denver. También participaron en un acoplado de veinte grupos llamado “Homenaje Maldito” que es 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 le han influenciado están en primer plano los *Beatles*, *Grand Funk*, *U2*, los Caifanes, la Maldita Vecindad y los Hijos del Quinto Patio. Su repertorio comprende 130 canciones, un gran porcentaje de canciones de los *Beatles*, seguidas por las de Creedence Clearwater Revival, Rolling Stones, The 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 poderle dedicar tiempo completo 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? ¡Quien sabe, quizá porque soy muy maleta!”

Raúl ve a su hijo, ahora dedicándose a su misma actividad y trata de ser para él un guía, aquél que no estuvo en su juventud para decirle que no se “embarcara”, que hiciera algo más de su vida, que se dedicara a lo que más le guste, que si va a dedicarse a la música lo haga de la mejor manera, que estudie. Un consejo para 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 *varó!*”.

A Raúl le gustaría que este sea el 2005 sea el último año que trabaje 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 si me cansa mi voz”.

8.5. 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 si, a su paso, las mujeres más jóvenes voltean a verle y aquellas que lo conocen y saben que Raúl es su padre 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 dedicándose a esta actividad. 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 encuentra en su historial grandes pérdidas o penas como las que vivieron sus antecesores desde niños. 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 veinte años. Edwin no tuvo que abrirse paso en la búsqueda de espacios donde interpretar sus canciones y siempre ha contado con el apoyo de su padre 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 cuente con vida 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. Esta sería la indicación que le daría su padre,

“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 este y su madre, se quedó a vivir en la casa de esta última al lado de sus dos hermanas menores de 17 y 6 años. Tiene, como se comentó en el apartado dedicado a Raúl 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 ese cumpleaños de seis años en el que su padre le regaló una guitarra aunque también un *Nintendo*, fue inolvidable. Sin embargo, analizando a distancia, aquí estuvo el error de Raúl, pues para Edwin como para casi cualquier otro niño de esa edad, un juego de video resultaría mucho más llamativo que un instrumento. 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 como 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 ha sido el fútbol, el cuál ha jugó desde los seis hasta los quince años y en algún momento pensó dedicar 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*, 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 a cabo una educación formal, su interés estaría en tomar clases de canto y de música en general para reafirmar el aprendizaje otorgado por su padre y su tío, para obtener mejores técnicas y conocer a un mayor número de personas de su edad que se dediquen a lo mismo.

Sobre su actividad

En el apartado de Raúl se comentaba los esfuerzos que éste hacía para que su hijo se interesara por la música. Aquella guitarra que le regalaría a tan temprana edad escribiría 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 realizar esta actividad 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, veinte 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. Obtuvo su primer trabajo a la edad de quince años, al salir de la secundaria en un puesto de periódicos que se encuentra en el exterior del Metro Hidalgo que su padre le consiguió, a través de los contactos que ha hecho con el tiempo. Dicho trabajo duraría los dos meses de vacaciones de verano que tuvo entre la transición de la secundaria a la preparatoria. Más tarde, Raúl le conseguiría otro trabajo como vendedor en la tienda de discos que se encuentra en los pasillos de la Estación Hidalgo, el pasaje que conecta la Línea Tres con la Dos, también durante sus vacaciones,

“Si 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 trabajando de manera constante en este espacio, aunque inició mientras se encontraba realizando sus estudios en la preparatoria, dedicándole 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, concluyendo a la una de la tarde. Las primeras horas de un día de trabajo son las que más disfruta al estar menos cansado y encontrar que la gente está de mejor carácter. Después de las nueve o diez de la mañana, Edwin se ha empezado 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 conseguiría 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 le diría a su padre que preferiría aprender la guitarra, para Raúl fue una sorpresa pues, como se comentó en la introducción en su sexto cumpleaños le había regalado una guitarrita que nunca le llamó 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 este trabajo le ha traído bastantes beneficios, pues puede colaborar con la economía familiar apoyando a su madre, además de poder solventar sus gastos personales,

“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 otro de los beneficios que le ha dejado esta actividad al acompañar a su Raúl y a David ha sido un gran aprendizaje,

“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 puede ver en este espacio laboral es la represión por parte de las autoridades, aunque está conciente de que se trata del trabajo que los vigilantes tienen que hacer. Aunque, como se ha hecho referencia ya, el venir con su padre ha sido un hecho de suma importancia 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 que desde antes de que yo viniera me contaba que lo agarraban y ya sabía que 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 mí 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, siendo esta última la de su preferencia,

“En la 3 conoces más gente, tanto 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 mí.

Aunque, como en otros casos algunas veces, 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 quien a su edad, ya tenían la responsabilidad de sacar a flote un hogar y a un hijo, Edwin considera que es una experiencia que evitaría repetir,

“Si 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 si. 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 seguirse dedicando 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 la línea de las baladas las cuáles le gustaría poder grabar aunque curiosamente prefiere la música romántica a diferencia de los gustos de su padre.

8.6. Conclusiones del Capítulo VIII

- Como en el caso anterior, se ha podido observar como las historias de vida que se utilizan tanto en la antropología como en la historia (y pueden ser útiles también para otras disciplinas) permiten acceder a un tipo específico de información que sería difícil obtener por medio de otras técnicas de investigación.
- Se intentó que las historias tanto de los músicos folkloristas como de los músicos de rock no fueran únicamente un recuento de datos, sino narraciones construidas a partir de sus propios testimonios 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 folkloristas cuyas historias fueron sintetizadas en un cuadro, en esta ocasión se ha elaborado uno propio con los mismos datos seleccionados en el caso anterior, a saber, su origen, su edad, género, último año escolar estudiado, tiempo de dedicarse a esta actividad, instrumento que interpreta, forma de aprendizaje musical, las horas que dedica a esta actividad y los empleos que antecedieron a sus actuaciones en el Metro.

Músicos de Rock

Nombre	David	Hugo	Fernando	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 años	24 años	29 años	38 años	19 años
Género	Masculino	Masculino	Masculino	Masculino	Masculino
Escolaridad	Secundaria inconclusa	Licenciatura trunca	Bachillerato inconcluso	Secundaria terminada	Bachillerato inconcluso
Años de dedicarse a la actividad	20 años	8 años	6 años	19 años	Año y medio
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 sólo leyendo y siendo apoyado por sus amigos músicos más experimentados.	Su primo David le enseñó	Su padre Raúl le enseñó aunque también su tío David le ha orientado.
Horas que le dedica a la semana	48 horas	15 horas	36 horas	Más de 48 horas	30 horas
Trabajos anteriores	Trabaja desde muy pequeño: ayudaba a su padre con la venta de animales, elaborando y atendiendo un	Vendía papel de estraza a las tortillerías. Ya trabajando en el Metro fue contratado de manera temporal para	Durante cuatro años trabajó en una tienda de abarrotes. Posteriormente se trabajó como jugador de básquetbol 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.

	puesto de <i>hot cakes</i> , en un criadero de hámsters, en un acuario, en un puesto de jugos y licuados y ha trabajado como músico de <i>covers</i> en diferentes bares.	interpretar canciones en una tienda de autoservicio anunciando un detergente para ropa.			
Fuente:	Elaboración	propia con	base en	entrevistas a	profundidad

Cuadro No. 16

En la interpretación de este cuadro se encontraron, como en los casos presentados de músicos folkloristas, algunos datos interesantes de los será necesario desprender algunas observaciones:

- a) En los cinco casos se trata de músicos nacidos en el Distrito Federal. Tres de estos casos se encuentran asentados en colonias populares del norte de la ciudad desde hace al menos dos generaciones y en 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 Netzahualcóyotl y en otro en el de Ecatepec, Estado de México.
- b) 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, por lo que se puede decir que, así como en el caso de los músicos folkloristas, han comenzado muy jóvenes a trabajar en esta actividad y muchos de ellos han pasado “sus mejores años” en las profundidades del Metro.
- c) Exceptuando uno de los casos, en que el músico cuenta en su haber con algunos semestres cursados a nivel superior y pretende iniciar una nueva carrera universitaria, los cuatros 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 o bien la falta de interés para continuar sus estudios.
- d) Respecto a la antigüedad que tienen estos músicos en este trabajo, está va desde el año y medio hasta los veinte años. Sin embargo, a diferencia de los folkloristas, los músicos

de rock son los que más tiempo han permanecido en el Metro (en algunos casos aproximadamente 20 años), aunque para algunos el tocar este tipo de música ha significado encontrar algunas puertas abiertas, pues se presenta la oportunidad para interpretarla en bares o cafés en diferentes zonas de la ciudad de México.

- e) A diferencia de los folkloristas que utilizan además de la guitarra, instrumentos de origen prehispánico como la zampoña, los músicos de rock pueden interpretar sus melodías con tan solo una guitarra. A diferencia del folklore latinoamericano que es interpretado de manera instrumental, los músicos de rock son también cantantes, lo que en ocasiones les ha significado un desgaste de voz para lo que algunos – no es el caso de los cinco músicos entrevistados- han adoptado micrófonos. A pesar de los espacios estrechos del Metro, se han preocupado por utilizar un mayor número de instrumentos con sus respectivos accesorios, es así, como no solamente encontramos guitarras acústicas sino bajos conectados a su amplificador, aunque en ocasiones, las percusiones son reemplazadas simplemente por un pandero.
- f) En todos los casos 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 contar con un gran repertorio propio que no acostumbran interpretar en el Metro, más abundante que el de los músicos folkloristas de quienes no se tiene conocimiento de melodías propias.
- g) 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 un trabajo formal, sin embargo, la ganancia suele ser mucho mayor pues existe una garantía de que a mayor número de horas laboradas la recompensa será aún mayor.
- h) Muchos comenzaron su vida laboral a temprana edad. Algunos han tenido únicamente empleos temporales y en uno de los casos 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 que han tenido en el Metro ha sido en el que más tiempo han permanecido respecto a sus trabajos anteriores, en todos los casos

CAPÍTULO IX

EL USUARIO DE LA LÍNEA TRES DEL METRO

Una vez que se han abordado los diferentes componentes del Sistema de Transporte que, a grandes rasgos están representados por su historia, su infraestructura y funcionamiento, su organización y las prácticas culturales formales e informales que se dan en sus diferentes espacios, es necesario enfocarnos en el 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 para conocer a fondo cuáles son sus inquietudes, cuáles sus necesidades, 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, hecho que quienes diseñan las políticas públicas en lo tocante al servicio deben considerar al tomar las decisiones que a todos conciernen. El 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 este capítulo está construido a partir de la aplicación de una técnicas cualitativas de investigación social: la foto-entrevista o foto palabra que se aplicó a usuarios de la Línea Tres y que consistió en la elaboración de un instrumento metodológico basado en información visual (fotográfica) a partir de la cuál el entrevistado pudiera desprender información referente a ciertas temáticas que conciernen a este trabajo. Se considera que 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.

9.1. ¿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 porque un *urbanauta* se convierte en uno al cruzar el umbral del mundo subterráneo. Desde un punto de vista técnico, el Glosario de Términos Operativos de Vialidad y Transporte de Autotransportes Urbanos de Pasajeros, define al usuario como:

“Todo aquel que hace uso de las facilidades proporcionadas en las vías públicas ya sea en su carácter de conductor, peatón o pasajero” (1987, s/ numeración).

Si se aplica esta definición al STC, usuario sería 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. Aunque, sin embargo, sabemos que no será la misma percepción espacial de 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 lo utiliza como un medio para proveerse de sustento y / o dar a conocer una propuesta cultural, a quien únicamente, en apariencia, lo hace para transportarse. Estos son los casos que interesan para este análisis puesto que los anteriores ya han sido abordados a detalle en los capítulos anteriores. Interesa para este estudio el usuario, el viajero, el pasajero que en su tránsito por el Metro entra en contacto con otras realidades. Se intenta saber si el Metro tiene algún significado especial para él 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 desde finales de los años sesenta hasta la fecha. Y si es necesario reforzar esta afirmación con datos duros, así se hará: en el año de 2001 ocurre un fenómeno que desde 1986 no se repetía: el incremento 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” (Informe Anual STC, 2001).

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 estar consciente 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 pasaran 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” (Ramírez, 1973 :79).

Pensando en el usuario, el STC 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 para la venta de 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” (Ibídem: 80).

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 con un mismo boleto. Por un mismo boleto, como se comentó en los capítulos anteriores, 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. Y 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 al mismo tiempo 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 sorpresa cuando ocurre algo insólito en un vagón o un andén. Comparte el cansancio que se siente después de una jornada

de trabajo intensa, después de la cuál 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 y habrá de llegar tarde al trabajo o bien cuando 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”. (Augé, 2002:16).

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” (Ibídem: 17).

Marc Augé en su trabajo como etnólogo que se ha interesado particularmente en estudiar los aspectos sociales del Metro,¹ ha observado cómo el usuario es un conoce en qué lugar detenerse para abordar la puerta indicada del vagón e igualmente de salida para poder descender, movimientos en los que detecta gran exactitud,

“El usuario del metro, en lo esencial, sólo maneja el tiempo y el espacio, y es hábil para medir el uno con el otro” (Ibídem: 18)

¹ El trabajo intitulado “El viajero Subterráneo” es un estudio que Marc Augé elaboró en el Metro de París, pero cuya metodología y aportaciones es aplicable al resto de metros en el mundo.

En el Metro cada viajero traza su ruta en función con su propia vida y actividades cotidianas, sin embargo, deberá observar pautas de comportamiento, pues más allá de lo que señale el Reglamento de Usuarios del STC, 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 sólo porque el carácter codificado y ordenado de la circulación del metro impone a cada cual comportamientos de los que no podría desviarse sino exponiéndose a ser sancionado, ya por fuerza pública, ya por la desaprobación más o menos eficaz de los demás usuarios” (Ibídem: 54).

En cuanto a las actividades desarrolladas por los usuarios al interior de los vagones del Metro durante su trayecto, éstas dependerán de la eventualidad de encontrar un asiento, hecho casi imposible durante las llamadas “horas pico” pues muchos de los pasajeros viajarán de terminal a terminal lo que disminuye la probabilidad de que los asientos sean rotados entre diferentes persona. En el caso de la Línea 3, habrá muchos pasajeros que aborden 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 será casi imposible. El recorrido, por lo tanto, deberá hacerse de pie reduciendo, aunque esto no limitará del todo aprovechar el tiempo en alguna otra actividad. 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 *comics* 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 sólo esperan, con los rostros aparentemente imperturbables en los cuales el observador atento (el paseante ingenuo, el viajero inocente) puede sin embargo sorprender a veces el paso de una emoción, de una preocupación o de un recuerdo, cuya razón u objeto se le escaparían siempre (Ibídem: 62).

A semejanza el Metro de París, una gran cantidad de usuarios suele ir leyendo, aunque 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 para 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 encontrar 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 frecuente 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 pasajeros se encontrarán conversando con sus compañeros de trabajo, con sus amistades o familiares e incluso con usuarios que acaban de conocer. Los que se encuentren solitarios se conformarán con cruzar las miradas con otros viajeros o buscarán el mejor ángulo para tomar una siesta. Esta ha sido una descripción sobre el usuario del Metro de la ciudad de México, específicamente el de la Línea 3 que ha sido construida con base en la observación durante recorridos del espacio y de quienes lo utilizan. Sin embargo, como se señalaba en la introducción a este capítulo fue necesario abordar directamente a los viajeros para conocer más a fondo su relación con el Metro y si, como se enunciaba en la hipótesis que dio origen a este trabajo, el usuario aprovecha su trayecto para llevar a cabo otro tipo de actividades y en un momento dado interactúa de alguna forma con otros usuarios o músicos del Metro.

9.2. Los Usuarios de la Línea Tres. 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-entrevista². 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; la segunda, muestra los resultados de la investigación aplicada.

9.2.1. 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

² Dicha entrevista se realizó entre los meses de mayo y junio del 2005.

percepción de lo real está guiada por prejuicios y estereotipos que inevitablemente sesgan la percepción fotográfica” (Vila, 1997: 1).

Con las fotografías se pretende motivar la memoria y hacer que los entrevistados logren recordar situaciones pasadas. Una imagen provocará recuerdos en la persona entrevistada, quien por asociación narrará diversos hechos y situaciones relacionadas con la fotografía. La descripción e interpretación de las imágenes que elaborará el entrevistado abren distintas perspectivas sobre algo que no es familiar para el investigador, 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” (Wildner, 1998: 163).

9.2.1.1. 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 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 7:00 y las 23:00 horas 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, oficinistas. En cada caso se les solicitó que señalaran la foto que más les gustara y la que menos les gustara de la serie y que argumentarán 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 dieran cuenta de su percepción del espacio y su relación con éste.

9.2.2. Perfil de los usuarios entrevistados.

El cuestionario de la foto- entrevista se aplicó de manera oral y las respuestas de los usuarios fueron registradas por una grabadora³. Además de los datos generales solicitados a los entrevistados como son 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 a partir de 10 imágenes fotográficas. Los temas que se abordaron en la foto-entrevista van desde la percepción que tienen los usuarios del Metro como medio de transporte, como espacio de sociabilidad, como medio de supervivencia, como lugar de recreación y de intercambio cultural. A continuación se presentan los resultados de la foto-entrevista:

9.2.2.1. Edad de los usuarios.

El promedio de edad de las personas que la contestaron 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 la mayoría de los usuarios más jóvenes (15 a 20 años) se les puede encontrar por la mañana en un horario de 6 a 9 y entre las 13: 00 y las 17:00 horas. De las 6 a las 9 de la mañana se puede encontrar una mayoría de jóvenes (20-30 años) que viajan en dirección a las estaciones Copilco y Universidad, con rumbo a la Ciudad Universitaria, así como de las 20:00 a 22:00 de Universidad a Indios Verdes. Entre las 9 de la mañana y las 15:00 horas se concentra la gente de mayor edad (los 19 casos de personas mayores de sesenta años, 19%) fueron entrevistados entre estas horas). Entre las 18 :00 y las 21:00 se encontraron usuarios entre los 25 y 50 años.

9.2.2.2. Género.

El 62% de las entrevistas se aplicaron a mujeres, el resto (38%) fueron aplicadas a hombres. Cabe señalar que se encontró mayor accesibilidad para contestar el cuestionario entre mujeres jóvenes, mientras que los hombres de mayor edad fueron los que se encontraron con menor disposición e interés para participar.

9.2.2.3. Ocupación.

³ En el anexo se encuentra el cuestionario tal y como fue aplicado a los usuarios.

El 42% de los casos entrevistados se trata de estudiantes de los cuáles 12 casos refieren a dedicarse tanto al estudio como al trabajo. El 27% trabaja en empresas privadas o en el sector público. Ocho mujeres dijeron ser amas de casa (8%). Diecisiete personas aseguraron trabajar “por su cuenta” como comerciantes (12), artistas (2) y tres no especificaron en qué clase de actividad. Seis personas son jubiladas (6%).

9.2.2.4. Procedencia.

El 57% de las personas entrevistadas proviene de alguna delegación del Distrito Federal, (42%) de municipios conurbados del Estado de México y de Hidalgo (1%). 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.

9.2.2.5. Frecuencia de uso y tramos utilizados de la Línea Tres.

El 64% de los usuarios entrevistados aseguró utilizar la Línea Tres de lunes a viernes, y en cuatro casos se mencionó hacer uso de ella durante toda la semana (4%). 26 personas comentaron que la utilizaban hasta tres veces a la semana (26%), 5 personas dijeron ser usuarios de otras líneas y solo utilizarla de manera ocasional (5%) y un pasajero comentó usarla por primera vez (1). Entre las personas que son usuarios frecuentes de la Línea Tres, que son el 94% de los entrevistados, 23 dijeron recorrer la línea de terminal a terminal (23%) 12 utilizan menos de tres estaciones, y 59 viajan por más de tres estaciones. El 48% de los entrevistados utiliza alguna línea de correspondencia: Centro Médico, Hidalgo, Guerrero, Balderas y en menor medida la Raza y Deportivo 18 de Marzo.

9.2.2.6. Motivo de los viajes.

El motivo de los viajes de los usuarios está relacionado con su actividad principal. Como se comentó en el punto 9.2.2.3, el 42% de los usuarios entrevistados son estudiantes por lo que sus viajes, en principio, estarán relacionados con esta actividad, aunque sin ser exclusiva, pues estos estudiantes también 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, la utilizan para llegar y regresar de su lugar de trabajo, hacer negocios, efectuar compras en el Centro Histórico, en los centros comerciales que se encuentran entre las estaciones de División del Norte, Zapata y Coyoacán, para visitar los fines de semana a sus amigos o parientes o salir a pasear con la familia.

9.2.3. Caracterización del espacio por parte de sus usuarios.

Una vez que se ha hecho una 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.

9.2.3.1. El espacio en “horas pico”.

Al pedir a los usuarios de la Línea Tres que identificaran la foto que menos les gustara de la serie, 69 personas (69%) indicaron que era esta fotografía (1) por dar una sensación de “encierro, hacinamiento, empujones”, haciendo énfasis en su experiencia como usuarios frecuentes. Cabe señalar, que los usuarios tuvieron dos formas de percibirla: “desde afuera” y “desde adentro”.



Foto 1: Fabrizio León, La Jornada

“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 afilet” (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 la fotografía No. 1, son: “empujón o empujones”, “aplstar”, “incómodo”, “mucha 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 pudo haber sido tomada la fotografía No. 1, la mayor parte (72%) pensó que pudo haber sido tomada 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 María, 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 (2) 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.



Foto 2: Olivia Domínguez

“Ya va uno de salida, pero ¡imagínese en una emergencia!” (Santiago, usuario, 64 años).

“¿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). Trece de las personas entrevistadas dijeron no reconocer

este espacio (13%). 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, se puede decir que el 56% que contestó que podía tratarse de Indios Verdes, Potrero o Universidad, tiene un buen conocimiento de la Línea pues las instalaciones de las cuatro estaciones mencionadas (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).

9.2.3.2. Asientos reservados.

En relación con la fotografía No. 3, el total de los usuarios entrevistados (100) reconoció haberla visto en los vagones del Metro. Algunos entrevistados quisieron ser 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 la fotografía No. 3, el 74% de las personas entrevistadas asegura que éste no produce menor impacto en los usuarios, quienes, si tienen la oportunidad lo ocupan sin cederlo, en ocasiones a quien más lo necesita,

“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 3: Olivia Domínguez

9.2.3.3. Equipamiento para personas con necesidades especiales.

La fotografía No. 4 muestra a una persona con capacidades especiales dentro del vagón del Metro. Como se señalaba en el capítulo referente al equipamiento e infraestructura del Metro, el STC ha hecho un esfuerzo por equipar algunas estaciones con señalamientos en Braille, rampas para las 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 poder dar una respuesta 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 cuentan con este tipo de equipamiento,

“En la estación Universidad hay como una especie de elevador que hace un ruidito 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 4: Fabrizio León, La Jornada

9.2.3.4. Vendedores ambulantes.

La fotografía No. 5 está relacionada con los personajes y las actividades con las que los usuarios se encuentran en su diario recorrido. Para el total de los usuarios (100%) la imagen les resultó familiar: un vendedor ofreciendo su mercancía. Las razones a las que los usuarios 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 o 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 pudieron 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, se han percatado de 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 si 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, aunque como se comentó en la etnografía del Metro que se presenta como un capítulo particular, también venden otro tipo de productos,

“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 si, ¡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 5: Olivia Domínguez

9.2.3.5. Programas culturales del STC.

En cuanto a los programas culturales que el STC ha puesto en marcha, en específico “Para Leer de Boleto en el Metro”, el 33% dijo no haber visto nunca el volante con el que se anuncia (Fotografía 6), aunque solamente el 17% señaló desconocer por completo el programa. Entre las personas que han oído hablar del programa (83%), solamente el 39% dice conocer cómo funciona. De estas 39 personas, solamente 27 aseveraron conocer alguna de las dos antologías que han salido,

“Yo solamente conozco la primera, es muy buena 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 si 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).



Foto 6: Volante STC

La mayor parte reconoció la vitrina (Fotografía No. 7) como parte de las instalaciones del STC Metro (83%). El 10% de los entrevistados pensó que esta vitrina formaba parte de alguna exposición en un museo (En tres casos se mencionó el Museo de las 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 sólo dos pesitos” (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, *aborita* 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, etc. ¿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 si, por lo general” (Vanesa, usuaria, 19 años).

“Es como ir a un museo pero en *chiquito* aunque no todas son buenas (las exposiciones), hay algunas que están de *güeva*, que ni se entiende que quieren decir” (Guillermo, usuario, 16 años).

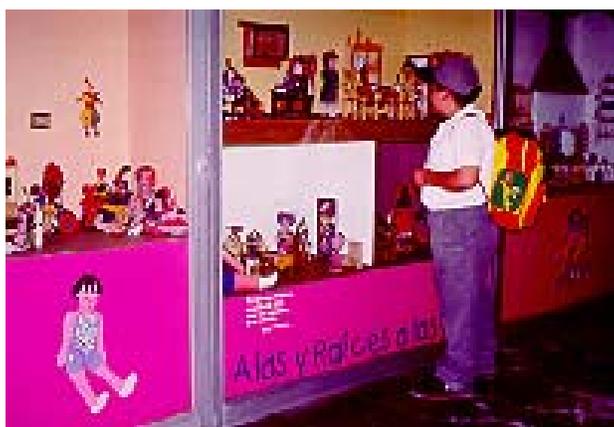


Foto 7: Conaculta

9.2.3.6. La cultura informal: Música y Graffiti.

Una vez que se ha 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 reconoce ver y escuchar de manera cotidiana a los músicos del Metro (Fotografías No. 8 y 9),

“¿Cada cuándo? Pues diario, todos los días, siempre se suben y hay de todo, buenos, malos. Pero desde 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, usuario, 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 los usuarios son diversas: la mayor parte lo atribuye a causas económicas y al desempleo (72%), 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 como bien lo han notado algunos de los músicos como se señala en sus entrevistas.

“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).

“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).

“Sólo 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” (Yesica, usuaria, 19 años).

“A los que son muy buenos, muy buenos si 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 usuarios entrevistados de la Línea Tres 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).



Foto 8: Olivia Domínguez

En relación a los espacios que los músicos han elegido para reunirse en la Línea Tres como es el caso del andén de la Estación Deportivo 18 de Marzo, es decir, lo que Goffman identifica como “Región Posterior”, ésta ha cumplido su objetivo como refugio al pasar inadvertida por los usuarios. En la mayoría de los casos (96%), pues a pesar de que muchos de ellos 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 No. 9 fuera cotidiana excepto en cuatro casos,

“Si 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).

“Si 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. Si luego traen ahí su relajo, pero está bien, así se *desaburren*” (Andrea, usuaria, 28 años).



Foto 9: Olivia Domínguez

Por último, se abordó un tema nada ajeno a la cultura urbana que es el graffiti (Fotografía No. 10), que ha resultado polémico por la forma en que se expresa sobre el espacio. El 78% de los usuarios entrevistados tiene una impresión negativa y opina que el graffiti 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, 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 quitarse a través de 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 reprochable, 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 manden 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).



Foto 10: Akuma, Fuga

9.2.3.7. Percepción del usuario de la Línea Tres

El objetivo principal de la aplicación de la foto- entrevista fue saber lo que los usuarios opinan acerca del medio de transporte público más importante de la ciudad, así como del uso que se le da a sus diferentes espacios. Por este motivo, después de haber abarcado seis áreas temáticas diferentes relacionadas con el espacio en cuestión (el espacio en “horas pico”, asientos reservados, equipamiento para personas con necesidades especiales, vendedores ambulantes, programas culturales del STC y la cultura informal: Música y Graffiti) se recurre a la valoración que los viajeros hacen del territorio considerando lo que les agrada y lo que más les desagrada 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 el espacio, pues son ellos para quienes se ha diseñado el Metro:

El usuario y el STC.

Lo que más agrada a los usuarios	Lo que menos agrada a los usuarios
1. Es más rápido que otros medios de transporte. Facilita llegar a muchos lados.	1. Cuando llega a fallar , la ciudad se convierte en un caos. A veces es muy lento o se detiene por mucho tiempo.
2. Es más seguro que ir en vehículos al exterior (menos accidentes).	2. A ciertas horas va muy lleno y el traslado se vuelve incómodo.
3. Es barato.	3. Exceso de vendedores y de mendigos y en ocasiones carteristas.
4. Por un mismo boleto puedes conocer gente, ver exposiciones, oír música, leer libros y circular.	4. Los paraderos de las terminales son peligrosas.
5. Está limpio.	5. El usuario nunca sabe porque se tardó el Metro, porqué lo desalojaron, porque no avanza.
FUENTE: FOTO- ENTREVISTA realizada en las instalaciones de la Línea Tres del STC entre los meses de mayo y junio del 2005.	

Cuadro No. 17

El Metro es rápido-seguro-barato-diverso-limpio, pero a la vez se presentan fallas importantes en su servicio, como son: la lentitud, el hacinamiento, la inseguridad en el exterior y sobre todo, una falta de comunicación con el usuario que nunca sabe qué es lo que pasa en el Sistema. El diagnóstico que los propios usuarios han hecho de la Línea Tres del Metro sintetiza de la siguiente forma:

El usuario y la Línea Tres

Lo que más agrada a los usuarios	Lo que menos agrada a los usuarios
1. Los puntos de la ciudad que cruza.	1. Que haya tantos usuarios.
2. El tipo de gente que la utiliza.	2. Los paraderos de las terminales Indios Verdes y Universidad son peligrosas.
3. Las exposiciones, eventos.	3. Las estaciones de correspondencia se saturan: Centro Médico, Balderas, Hidalgo, Guerrero, La Raza y Deportivo 18 de Marzo.
4. Las estaciones, sus espacios (Coyoacán, Etiopía)	4. Exceso de vendedores
FUENTE: FOTO- ENTREVISTA realizada en las instalaciones de la Línea Tres del STC entre los meses de mayo y junio del 2005.	

Cuadro No. 18

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, relacionados con diversas actividades desempeñadas por sectores de la población en específico (educación, trabajo, entretenimiento). El STC ha puesto un énfasis especial en sus actividades culturales: exposiciones temporales, programas de lectura, el 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.

9.3. Conclusiones del capítulo IX

- El Metro, a más 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 sencillo, pues se trata de la demanda de millones de usuarios que lo utilizan diariamente al ser la columna vertebral del transporte en esta gran urbe. Es por este motivo, 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 procuraría que sus elementos le brindasen 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 que altura del andén habrá de esperar el tren, donde abordarlo para descender más cerca de la salida, en donde esperarlo para poder alcanzar alguno de los codiciados asientos.
- Se considera que el trabajo con imágenes puede tener buenos resultados en estudios 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. La foto-entrevista resultó eficaz 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.

CAPÍTULO X

CONSIDERACIONES FINALES

El problema del transporte y cualquiera de sus implicaciones es un asunto que compete de manera directa a los urbanistas, máxime si se trata de sistemas de transporte masivo que involucran diferentes entidades territoriales como el que se abordó 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 I, el problema del transporte es diferente en las urbes de los países desarrollados y 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 en estos países han logrado abatir considerablemente la problemática al alentar el uso del transporte público y no así el del automóvil; en el segundo caso, en nuestros países 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 pudo verse en el Cuadro No. 1 (Dinámica Poblacional del Distrito Federal 1930- 2000) es justamente durante la década que va de los años sesenta a los 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 % (Cuadro No. 3), además de que territorialmente se conurba con algunos municipios Estado de México, lo que significó repensar de manera seria el asunto de la dotación de los servicios urbanos y específicamente el problema del transporte para poder satisfacer las demandas de movilidad de la población de la ZMCM. El presente capítulo comprende las consideraciones finales que se desprenden del trabajo de investigación, mismas que se desarrollan en dos apartados. El primero trata de presentar, a manera de diagnóstico, las conclusiones a las que se llegó a través de este trabajo. Por su parte, el segundo apartado, presenta una propuesta en diez puntos en la que se consideró la opinión de los actores sociales involucrados (vagoneros, autoridades y

usuarios) 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.

10.1. Diagnóstico

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- al prestar servicio a millones de usuarios provenientes de diversos puntos de la Zona Metropolitana de la Ciudad de México,

“Un transporte masivo auténtico exige concentraciones de usuarios y por ello puede adoptarse sólo en las áreas centrales de las grandes ciudades” (Lynch, 2000: 291)

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 transportando a un porcentaje importante de su población, este no se ha podido arreglar del todo debido a las fallas la planeación del sistema de transporte en general: exceso de concesiones otorgadas a los microbuses, algunas rutas saturadas y otras en completo desorden, el 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, se siga realizando una planeación ineficiente y sobre todo, mientras que sigan siendo ineficientes los medios de transporte concesionados y administrados por el Estado, lo que poco alentaría a que quienes tienen otra opción de transportarse (vehículo particular) tiendan a usarlos. 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 que logren reducir las distancias entre las viviendas 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 señalaba 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” (Le Corbusier, 1949: 81).

Sin embargo, como se comentaba en la introducción, las reglas del juego propuestas por la disciplina del urbanismo deberán considerar en adelante que su propósito principal no es crear obras monumentales pero carentes de sentido y funcionalidad puesto que están pensadas para ser usadas por los ciudadanos en virtud de mejorar o, al menos conservar una buena calidad de vida. El presente trabajo de investigación 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” (Hannerz, 1993: 339).

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 de una obra que se proyectó para ser realizada a largo plazo y conforme a las necesidades de la cada vez más grande ZMCM que después de casi treinta y seis años a más de no haber sido concluida, ni siquiera ha concretado la construcción de la mitad de su plan original pensado en veinte líneas. El Metro se construyó partiendo en un principio de *centralidad*, puesto que parte del Centro Histórico de la Ciudad de México hacia la periferia, conectando diferentes zonas y por lo tanto, diferentes tipos de actividades. En este trabajo se decidió estudiar tan solo una parte de la realidad que representa el STC para lo que se eligió una línea, la 3 y una problemática, los músicos en el Metro. La delimitación espacial obedeció a las características propias de la Línea. En primer lugar 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, es una de las líneas de mayor afluencia (concentra al 17% del total de pasajeros del Metro, cuenta con la terminal más transitada y por lo tanto, problemática. En segundo lugar, la localización se convirtió en un factor determinante. En las

zonas con las que entra en contacto en su trayectoria se desarrollan actividades concretas que atraen a un tipo de usuario con características peculiares como las que se detallaron en el Capítulo V: estudiantes, profesionistas, 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, no privativo de la Línea 3: la irrupción de personajes 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, discapacitados encuentran en el Metro el medio para poder solicitar a los usuarios una ayuda económica. No obstante, el estudio se limitaría a analizar a un tipo específico de músicos porque su actividad económica también implica una práctica cultural que es percibida por los usuarios de la Línea 3 en sus trayectos. A través de la investigación se pudieron detectar dos sistemas culturales que actúan en paralelo 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”. 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, muestra 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 social –como se comentó unos renglones más arriba– se aplicaron técnicas de investigación cualitativa como son 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 da 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.

10.2. Propuesta

Una vez que se ha concluido con el diagnóstico de la situación del STC respecto a la utilización diferenciada de sus espacios es necesario cerrar este trabajo de investigación con una propuesta que va dirigida a quienes toman las decisiones en las diferentes instancias de gubernamentales y específicamente al Gobierno del Distrito Federal (GDF) que actúa como administrador del Metro para que sean considerada dentro de las políticas públicas formas de reordenamiento que no afecten, en la medida que sea posible, a los actores que intervienen dentro del proceso de convivencia urbana.

Del análisis anterior se desprenden los siguientes puntos:

- 1.- 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.
- 2.- 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.
- 3.- El Metro, a través de treinta y seis años de servicio ha cimentado su historicidad ganando un lugar propio dentro del transporte en el sistema de ciudades mexicanas y mundiales.
- 4.- El Metro es algo más que una obra arquitectónica de gran magnitud, su función es proporcionar un servicio a los ciudadanos.
- 5.- 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 que sean posibles.

A nivel general, el Gobierno del Distrito Federal (GDF) debe poner en marcha un programa para que el Sistema de Transporte Colectivo Metro se apoye en una red efectiva de transportes colectivos: 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 e impulsar, el uso de alternativas no contaminantes. Respecto al mantenimiento de la infraestructura y el equipamiento del Metro, el GDF 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,

empezar a pensar en cómo hacer que para los usuarios puedan disfrutar de sus viajes sin sentirse asfixiados y aprovechar de una mejor manera los tiempos invertidos en sus recorridos pudiendo considerar como posibilidad la difusión cultural.

“Es difícil hacer que los lugares subterráneos ofrezcan una sensación agradable” (Lynch, 2000: 298).

Esta tesis propone, basándose en un análisis de los resultados que arrojó la investigación, que se reconsideren las políticas culturales del STC, agregando nuevos elementos como sería el involucramiento de algunos de los músicos vagoneros del Metro y en específico en la Línea Tres, a programas de difusión cultural. Los siguientes diez puntos plantean una propuesta de integración de músicos vagoneros a proyectos culturales en el Metro.

Propuesta en diez puntos:

- 1) La Línea 3 del STC Metro por la localización de sus estaciones atrae 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 el de “Para Leer de Boleto en el Metro”, la Línea 3 se ha convertido en un gran laboratorio urbano. Por esto, es que se propone que cualquier proyecto, propuesta, experimento o actividad cultural se lleve a cabo en primera instancia en esta Línea.
- 2) Los músicos del Metro son una realidad que el Sistema no debe ignorar, ni intentar desaparecer. Su actividad, según señalan los funcionarios y el personal de vigilancia del STC como la de los vendedores vagoneros 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 una ley divina y, por lo tanto, deben ajustarse a una realidad cambiante.
- 3) El STC cuenta con una Unidad de Cultura que se encarga de realizar eventos a través de la vinculación con otras instituciones. Su encargado en turno, Gonzalo González, comentaba que en ningún momento ha entrado en contacto 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 en un horario de ocho horas diarias. Sin embargo, el STC podría incorporarlos de otra manera como se señala en los siguientes puntos.

- 4) Deberán ponerse a consideración un número determinado de criterios para incorporar a los músicos al programa que tengan que ver con su interés por participar y sus habilidades o conocimientos musicales.
- 5) Uno de los mayores temores de los funcionarios del STC es que cualquier flexibilidad en la aplicación de las leyes atrajera 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.
- 6) Una vez que se sabe cuántos músicos podrían involucrarse en el programa y quienes son, se gestionará con diferentes instituciones para obtener apoyos económicos por tiempo limitado y poderlo ponerlo en marcha. Se buscará la vinculación con la Secretaría de Cultura del Distrito Federal y con el CONACULTA, pero también con universidades, con la iniciativa privada e incluso con organizaciones internacionales que puedan mostrarse interesadas en participar de alguna manera.
- 7) Para los músicos involucrados se abrirán talleres de formación y apreciación musical en los que ellos podrán acceder a nuevas técnicas y conocimientos. Estos talleres podrán ser impartidos por los músicos más experimentados que se encuentren entre ellos o bien, en convenio con la Escuela Nacional de Música o la Escuela Superior de Música. Algunos de los músicos están interesados en esta propuesta y han participado en cursos enfocados algún instrumento en particular o en el manejo de la voz.
- 8) 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.
- 9) Aunado a su participación dentro de diferentes espacios del Metro, se propone buscar espacios alternativos para que los músicos puedan interpretar sus melodías ya sea en eventos especiales como son los festivales, o en lugares abiertos o cerrados.

10) Como memoria de este proyecto, se podría hacer una grabación con las mejores piezas a través de un concurso. Uno de los criterios para evaluarlos además de la interpretación de sus instrumentos sería tomar en cuenta aquellos trabajos de composición original.

BIBLIOGRAFÍA

- Aceves Lozano, Jorge (compilador) *Historia Oral*, Instituto Mora/ UAM, México, 1993.
- Álvarez Acosta, Miguel, “Los Tres Tiempos de la Integración Cultural de México, La Cuarta Cultura”, en *El Metro de México: Primera Memoria*, STC, México, 1973.
- Arana, Federico, *Guaraches de Ante Azul, Historia del Rock Mexicano*, Editorial Posada, 1985.
- Behague, Gerard, *La Música en América Latina*, Monte Ávila Editores, Venezuela, 1983.
- Bobbio, Norberto, Nicola Matteucci, *Diccionario de Política* Vol. I, México, Siglo XXI, 1988.
- Borja, Jordi y Castells, Manuel, *Local y Global. La Gestión de las Ciudades en la Era de la Información*, Ed. Taurus- United Nations for Human Settlements, Madrid, 1997.
- Bourdieu, Pierre, *Sociología y Cultura*, Editorial Grijalbo, Consejo Nacional para la Cultura y las Artes, México, 1984.
- Brambila, Carlos, “Ciudad de México: ¿la urbe más grande del mundo? En *Atlas de la Ciudad de México*, DDF- Plaza y Valdés – El Colegio de México, México, 1988.
- Bratu Serban, Neagu. *Trenes eléctricos*, Universidad Autónoma Metropolitana Azcapotzalco, México, 1991.
- Carrillo Paz, Gustavo y Cataño, Fernando, *Temas de Cultura Musical*, ed. Trillas, México, 1983.
- Cerasi, Maurice, *El Espacio Colectivo de la Ciudad*, Oikos-Tau, S.A. Barcelona, 1990.
- Cerbón, Miguel Ángel. “Aspectos Críticos de la Planeación del Transporte”, en Pineda, Juan de Dios (Coordinador) *Los Retos del Transporte Urbano*, Agencia de Cooperación Internacional del Japón, 1996.
- Cooper, Grosvernor, *Learning to Listen*, University of Chicago, Chicago, 1957.
- CONAPO, *La Situación Demográfica de México*, México, 1998.
- CONAPO, *Proyecciones de Población*, México, 1996.
- Cruz, Crescencio y Tepichini, Ana María, “Ciudad de México: ubicación en el sistema nacional de ciudades, expansión física y dinámica sociodemográfica (1900- 1980)”, En *Atlas de la Ciudad de México*, DDF- Plaza y Valdés – El Colegio de México, México, 1988.
- Chías Becerril, Luis. “Perspectiva Geográfico- Nacional del Transporte en las Principales Ciudades de México”, en Chías, Luis (coordinador), *El Transporte Metropolitano Hoy*, Universidad Nacional Autónoma de México, México, 1995.
- D’harcourt, Raoul y Marguerite, *La Música de los Incas y sus supervivencias*, Occidental Petroleum Corporation of Peru, Perú, 1990.

- Delgado, Javier, “De los Anillos a la Segregación. La Ciudad de México, 1950-1987” en *Estudios Demográficos y Urbanos*, No. 14, Volumen 5, Número 2, El Colegio de México, mayo-agosto 1990.
- Delgado, Javier. *Ciudad-Región y Transporte en el México Central. Un largo camino de rupturas y continuidades*. México, Plaza y Valdés, 1998.
- Duverger, Maurice, *Los Partidos Políticos*, FCE, México, 1996.
- Eco, Umberto, *Lector in Fabula*, Editorial Lumen, Barcelona, 1981.
- Escalante, Paloma, *Voces y vidas*, Universidad de Quintana Roo, México, 2001.
- Fernández Christlieb, Federico. *Las Modernas Ruedas de la Destrucción. El Automóvil en la Ciudad de México*, Ediciones El Caballito, México, 1991.
- Fernández Christlieb, Paulina y Béjar Algazi, Luisa. “La década de los sesenta” en “*Evolución del Estado Mexicano. Tomo III Consolidación 1940-1983*”, Ediciones El Caballito, México, 1993.
- Flores, Teresa. “Los sistemas de Transporte en la Zona Metropolitana de la Ciudad de México”, en Pineda, Juan de Dios (Coordinador) *Los Retos del Transporte Urbano*, Agencia de Cooperación Internacional del Japón, 1996.
- García Ramos, Domingo, *Iniciación al Urbanismo*, UNAM-Facultad de Arquitectura, México, 1974.
- Giddens, *Sociología*, Alianza, Madrid, 2000.
- Glosario de Términos Operativos (vialidad y transporte) Auto transportes Urbanos de Pasajeros, Dirección de Operación, México, enero de 1987.
- Giménez Montiel, Gilberto, *La Teoría y el Análisis de la Cultura*, SEP/ Universidad de Guadalajara, COMECOSO, México, 1987.
- Goffman, Erving, *Relaciones en Público*, Alianza Editorial, Madrid, 1979.
- , *Ritual de la Interacción*, Editorial Tiempo Contemporáneo, Buenos Aires, 1970.
- González, Jorge A. *Sociología de las Culturas Subalternas*, Universidad Autónoma de Baja California, México, 1990.
- Grabbe, Paul, *The Story of One Hundred Symphonic Favorites*, Grosset & Dunlap Publishers, New York, 1940.
- Graizbord, Boris y Salazar, Héctor. “Expansión Física de la Ciudad de México” En *Atlas de la Ciudad de México*, DDF- Plaza y Valdés – El Colegio de México, México, 1988.
- Guerrero, Maurizio, “Las Mafias del Metro”, en *Revista Cambio*, México, 4 de abril del 2004.
- Hannerz Ulf, *Exploración de la ciudad*, Fondo de Cultura Económica, Madrid, 1993.

- Hoyle B.S y Kowles, R. D. *Modern Transport Geography*, Belhaven Press, Inglaterra, 1992.
- INEGI, *Estadísticas Históricas de México*, INEGI, México, 1999.
- INEGI, *IV al XII Censos de Población y Vivienda*, México, 1930 a 2000.
- INEGI, *Estados Unidos Mexicanos. Censo de Población y Vivienda, 1995. Resultados Definitivos*. Aguascalientes, México, 1996.
- INEGI. *Tabulados Básicos Nacionales y por Entidad Federativa. Base de Datos y Tabulados de la Muestra Censal*. Aguascalientes, México, 2001.
- Islas Rivera, Víctor, *Llegando Tarde al Compromiso: la Crisis del Transporte en la Ciudad de México*, El Colegio de México, México, 2000.
- Krauze, Enrique, en Florescano, Enrique y Pérez Monfort, Ricardo (compiladores) *Historiadores de México en el siglo XX*, México, FCE, 1995.
- Krotz, Esteban, “La Crisis Permanente de la Antropología Mexicana”, en *Nueva Antropología*, Vol. XV, Número 48, octubre, UAM- Iztapalapa, México, 1995.
- , *La Cultura Adjetivada*, UAM- Iztapalapa, México, 1993.
- Larkin, Colin, *The Guinness who's who of Heavy Metal*, Guinness Publishing, London, 1992.
- Le Corbusier, *Principios de Urbanismo (La Carta de Atenas)* Ed. Ariel, Barcelona, 1975.
- Legorreta, Jorge. *Transporte y Contaminación en la Ciudad de México*, segunda edición, Centro de Ecología y Desarrollo, México, 1995.
- List Mendoza, Sonia. *Impactos del Metro en los usos del Suelo y la Vialidad en la Estación Zapata de la Línea 3 del Metro*, Tesis para obtener el grado de maestra en urbanismo, Posgrado en Arquitectura, UNAM, 2001.
- Locatelli de Pégamo, Ana María, “Raíces Musicales” en Aretz, Isabel (Coordinadora) *América Latina en su Música*, Siglo XXI, México, 1985.
- Luque Baena, Enrique, *Del conocimiento Antropológico*, Centro de investigaciones Sociológicas Siglo XXI, Madrid, 1985.
- Lynch, Kevin, *La Buena Forma de la Ciudad*, Gustavo Gili, Barcelona, 2000.
- Lynch, Kevin, *La Imagen de la Ciudad*, Gustavo Gili, Barcelona, 1998.
- Marcus, George y Cushman, Dick, Reynoso, en Reynoso, Carlos (compilador) *El Surgimiento de la Antropología Posmoderna*, Gedisa, España, 1991
- Martínez Marín, Carlos. *Los Primeros Tiempos de Nueva España*, Ed. Salvat, México, 1974.
- Mendoza T. Vicente, *Panorama de la Música Tradicional en México*, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Estéticas, México, 1984.

Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente, *Nuevos Tranvías en la Ciudad*, Madrid, 1995.

Mendoza, Manuel y Napoli, Vince, *Sociedad y Cultura Contemporánea*, Ed. McGraw- Hill, Colombia, 1991.

Moreno Bonett, Alberto. “Enfoque Sistémico de la Planeación del Transporte Metropolitano” en Chías, Luis (coordinador), *El Transporte Metropolitano Hoy*, Universidad Nacional Autónoma de México, México, 1995.

Muñoz, María de los Ángeles, “Contexto del Transporte en la Zona Metropolitana de la Ciudad de México”, en Pineda, Juan de Dios (Coordinador) *Los Retos del Transporte Urbano*, Agencia de Cooperación Internacional del Japón, 1996.

Navarro, Bernardo. Dialéctica Contradictoria del Transporte en *Zona Metropolitana de la Ciudad de México, Complejo Geográfico, Socioeconómico y Político*, IIE- UNAM- DDF, México, 1993.

Navarro, Bernardo. “Retos del Transporte Metropolitano de Final de Siglo”, en Chías, Luis (coordinador), *El Transporte Metropolitano Hoy*, Universidad Nacional Autónoma de México, México, 1995.

Navarro, Bernardo. *El traslado Masivo de la Fuerza de Trabajo en la ciudad de México*, Colección Desarrollo Urbano, Editorial Plaza y Valdés/ Departamento del Distrito Federal/ UNAM, México, 1988.

Navarro, Bernardo y González Ovidio. *Metro, Metrópoli, México*, UAM- X/ UNAM/IEC, México, 1989.

Negrete, María Eugenia, Et. al. *Población, Espacio y Medio Ambiente en la Zona Metropolitana de la Ciudad de México*, El Colegio de México, México, 1993.

Negroe Pérez, Gonzalo. “Aspectos Metodológicos para la Definición de Problemas de Transporte” en Chías, Luis (coordinador), *El Transporte Metropolitano Hoy*, Universidad Nacional Autónoma de México, México, 1995.

Ortiz Hernán, Sergio, *Caminos y transportes en México. Una aproximación socioeconómica: fines de la colonia y principios de la vida independiente*, SCT- FCE, México, 1994.

Ortúzar Juan de Dios. *Modelos de demanda de transporte*, Alfaomega grupo editor, S.A. de C.V. , México, 2000.

Puig Piacart, Tony, *Ciudad y Cultura en el Siglo XIX*, Ed. Circus, Buenos Aires, 2000.

Ramírez, Aníbal, “El Metro Genera una Vida Nueva” en *El Metro de México: Primera Memoria*, STC, México, 1973.

- REAL ACADEMIA DE LA LENGUA ESPAÑOLA. *Diccionario de la Lengua Española*. Vigésima segunda edición. Madrid, Espasa Calpe, 2001.
- Remes Tellodemeneses Roberto. *Del Transporte individual al colectivo. Hacia una política integral para el transporte en la ciudad de México*. Tesis de Maestría en Políticas Públicas, ITAM, 1995.
- Reuter, Jas, *La Música Popular de México*, Ed. Panorama, México, 1988.
- Rioboo Martín, José María. “Comentarios en Relación con el Transporte Masivo en las Grandes Urbes”, en Chías, Luis (coordinador), *El Transporte Metropolitano Hoy*, Universidad Nacional Autónoma de México, México, 1995.
- Ritzer, George, *Teoría Sociológica Contemporánea*, Ed. Mc Graw- Hill, Madrid, 1993.
- Riva Palacio, Enrique. *La Coordinación Metropolitana para el Mejoramiento del Transporte*, en Pineda, Juan de Dios (Coordinador) “Los Retos del Transporte Urbano, Agencia de Cooperación Internacional del Japón, 1996.
- Rodríguez, Antonio, “El Metro de México: Palacio y Museo del Pueblo”, en *El Metro de México: Primera Memoria*, STC, México, 1973.
- Rosas, Alejandro y Villalpando, José Manuel, *Los Presidentes de México*, Editorial Planeta, México, 2001.
- Sánchez Hinojosa, Guillermina, *Cultura, cultura popular y cultura de masas*, Escuela Nacional de Estudios Profesionales campus Aragón, UNAM, México, 1998.
- Sartori, Giovanni, *Partidos Políticos y Sistemas de Partidos*, Ed. Alianza Universidad, Madrid, 1994.
- Secretaría de Comunicaciones y Transportes. *Apuntes para la Historia del Autotransporte*,
- Seguí Pons, Joana y Petrus Bay, Joana. *Geografía de Redes*, Editorial Síntesis, Madrid, 1991.
- STC, Glosario de términos operativos (vialidad y transporte) Autotransportes urbanos de pasajeros, Dirección de Operación, México, 1987.
- STC- Metro. Informe Anual, México, 2001.
- STC, Promoción Comercial y Comunicación Social. *Camino Hacia el Siglo XX*, Departamento del Distrito Federal, México, 1997.
- Turton, Brian y Knowles Richard, *Urban Transport Problems and Solutions*, Belhaven Press, Londres, 1992.
- Unikel, Luis et. al., *El Desarrollo Urbano de México*, El Colegio de México, México, 1976.
- Valero Calvete, Javier. *Transportes urbanos*, Dossat, S.A. y Typsa, Madrid, 1970.
- Vergara Figueroa, César Abilio. *La Ciudad desde sus lugares. Trece Ventanas Etnográficas para una Metrópoli*, UAM- Iztapalapa, Conaculta, Miguel Ángel Porrúa, México, 2001.

Vidrio, Manuel. *El Transporte Urbano en la Ciudad de México en el Siglo XIX* en “Atlas de la Ciudad de México”, Fascículo 3, Departamento del Distrito Federal/ El Colegio de México/ Editorial Plaza y Valdés, México, 1988.

Vila Pablo. “Hacia una reconsideración de la antropología visual como metodología de investigación social”, en *Estudios Sobre las Culturas Contemporáneas*, 5 ,Segunda Época. Junio 1997, Universidad de Colima, México.

Villavicencio Judith y Durán Ana María. “Características territoriales de la zona metropolitana de la Ciudad de México” en *Dinámica Urbana y Procesos Socio- Políticos*. Observatorio Urbano de la Ciudad de México, México, 1997.

Periódicos

Avilés Karina, *Demandan manifestantes crear una comisión para esclarecer los hechos del 10 de junio de 1971*, *La Jornada*, 11 de junio de 2001.

Cason, Jim y Brooks, David, *En Nueva York, centro del capitalismo mundial, viven 75 mil homeless*, *La Jornada*, 14 de febrero de 2001.

Gómez Flores, Laura, *Proponen aumentar a dos pesos la tarifa del Metro*, *La Jornada*, 24 de noviembre de 2000.

Gómez, Laura y Bolaños Ángel, *Espino Arévalo debe medir muy bien sus acciones: Bátiz*, *La Jornada*, 9 de marzo de 2003.

Llanos Samaniego, Raúl, *Extorsionan líderes de ambulantes a 800 sordomudos en el Metro*, *La Jornada*, 30 de junio de 1998.

Llanos Samaniego, Raúl, *Proyecto frustrado el balneario del STC*, *La Jornada*, 4 de diciembre de 2000.

Llanos Samaniego, Raúl, *La Jornada*, 11 de junio de 2001.

Ramírez, Bertha Teresa, “Reordenará la GAM operaciones en el paradero de Indios Verdes”, *La Jornada*, 4 de febrero de 2002.

Ramón, René, *Bala perdida mata a una niña de 10 años en Nezahualcóyotl*, *La Jornada*, 26 de junio de 2003.

Milenio Diario, 31 de agosto de 2002. *Un convoy del Metro arrolla a un trabajador*.

La Crónica de Hoy, 20 de septiembre de 2001. *En el Metro Balderas ya vive Rockdrigo*.

El Gráfico, 30 de enero de 2003. *Negocia STC la fabricación de las tarjetas inteligentes*.

El M, 3 de julio de 2002. *Acercan la historia de Egipto a usuarios del STC*.

Páginas Web consultadas

www.ste.df.gob.mx

(Sistema de Transportes Eléctricos)

www.d.f.gob.mx

(Gobierno del Distrito Federal)

www.geocities.com/biyubi/did_principal.html

(canciones zapotecas)

<http://www.inegi.gob.mx>

(Instituto Nacional de Estadística y Geografía)

www.metro.df.gob.mx

(Sistema de Transporte Colectivo Metro)

www.ssp.df.gob.mx

(Secretaría de Seguridad Pública del Distrito Federal)

<http://www.cnca.gob.mx/cnca/buena/infantil/metro.html>

(Consejo Nacional para la Cultura y la Ciencia)

<http://www.un.org/spanish/databases/databases.htm>

(Organización Nacional de las Naciones Unidas)

Entrevistas

Lilia R. Esparza, PRI- D.F., Delegación Cuauhtémoc, 1 de abril de 2002.

Paloma Saiz Tejero, Secretaría de Cultura, Gobierno del Distrito Federal, 22 de marzo de 2004

Rey Hernández, músico y vendedor de la Línea 3 del Metro, 27 de enero, 2 de febrero de 2004.

Salvador García Martínez, músico de la línea 3 del Metro, 19 de enero y 1 de noviembre 2004.

Jerome Monet, director general del CEMCA, 30 de junio del 2004.

Angélica Ayala Gutiérrez, músico de la línea 3 del Metro, 27 y 31 de enero y 1 de noviembre del 2004.

María del Carmen Barreto Solano, músico de la Línea 3 del Metro, 2 de noviembre del 2004.

Efraín Caballero Sánchez, músico de la línea 3 del Metro, 6 de noviembre del 2004.

Edgar Macías Zamora, músico de la Línea 3 del Metro, 6 de noviembre del 2004.

Hugo Palomares Martínez, músico de la Línea 3 del Metro, 2 de diciembre del 2004.

David Garnica, músico de la Línea 3 del Metro, 12 de febrero del 2005.

Fernando Rivera Lara, músico de la Línea 3 del Metro, 15 de febrero del 2005.

Raúl Montoya Toral, músico de la Línea 3 del Metro, 12 de febrero del 2005.

Edwin Montoya Jiménez, músico de la Línea 3 del Metro, 12 de febrero del 2005.

Gonzalo González, Jefe de la Unidad de Cultura del STC Metro, 18 de mayo del 2005.

Otros testimonios

Conversación con Rebeca, taquillera Línea 3, 6 de abril de 2004.

Conversación con Martha, policía de la Línea 3, mayo de 2004.

Volantes del STC

“Un descuido arrasa con cualquiera. Evita rebasar la línea amarilla... porque seguro te llevamos a tu destino”.

“Atrévete ahí viene”.

“Para Leer de Boleto en el Metro”.

Planes, programas y reglamentos

Plan Maestro del Metro versión 1996, STC

Ley de Cultura Cívica del Distrito Federal, Gaceta Oficial del Distrito Federal, 31 de mayo de 2004.

ANEXO

Proyecto de investigación

¿Qué sería de la ciudad de México en el siglo XXI sin el servicio que brinda el Sistema de Transporte Colectivo Metro (STC)? Sin duda alguna, su existencia resulta indispensable en el desplazamiento diario de millones de habitantes de la Zona Metropolitana de la Ciudad de México. Por el número de líneas y de estaciones construidas, el Metro de la ciudad de México está entre los cinco más grandes del mundo¹. De los ochenta y siete sistemas de transporte subterráneo que existen el de la ciudad de México es el que ocupa el tercer lugar en cuanto a mayor número pasajeros transportados diariamente (casi cuatro millones de personas), solamente superado por los trenes subterráneos de Moscú (7.5 millones) y de Tokio (5.9 millones)². Día con día millones de usuarios se dirigen a los lugares donde desarrollan sus actividades cotidianas y a sus hogares utilizando un medio de transporte rápido y más seguro que el transporte de superficie. En el recorrido diario, los pasajeros se cruzan en el camino con decenas de personajes que rompen con la monotonía de su trayecto: vendedores ambulantes que ofrecen mercancía que en su mayoría es “pirata”³, de procedencia china y/o de dudosa calidad, músicos que interpretan melodías de todo tipo, personas con todo tipo de discapacidad congénita o adquirida, faquires improvisados de la calle, acróbatas, mendigos, evangelizadores, poetas y revolucionarios, cuya existencia supera al Reglamento Interno del Sistema de Transporte Colectivo Metro (STC), que aunque rechaza la circulación de los individuos que manifiestan intenciones distintas al simple traslado, las prácticas reales demuestran que se trata de un régimen de normatividad en el que resalta la inobservancia puesto que los espacios son utilizados de manera ininterrumpida, por diferentes motivos y en distinta intensidad para otros fines.

JUSTIFICACIÓN

El Metro de la ciudad de México no puede ser considerado únicamente como un lugar de simple tránsito, si bien, ésta es su función principal. En el presente trabajo se plantea que el

¹ Los otros cuatro metros de mayor longitud son el de Londres, el de Nueva York, el de Moscú y el de París. No obstante el de la ciudad de México transporta a mayor cantidad de pasajeros diariamente respecto a los de Londres, de Nueva York y de París.

² Información obtenida en la exposición permanente “los Metros del Mundo” en la estación Auditorio, línea 7.

³ Se conoce como mercancía “pirata” a aquella cuya producción y circulación atenta contra los derechos de autoría, lo que implica que la marca o el autor no reciban regalías o algún tipo de ganancia por sus ventas.

espacio subterráneo del Metro es también un lugar idóneo para la interacción social⁴ y para la difusión cultural, de ahí que su eje principal gire sobre las siguientes preguntas de investigación:

- a) ¿Qué tipo de interacción social se lleva a cabo entre los pasajeros y los personajes (músicos, vendedores) que utilizan el Metro para realizar diversas actividades?
- b) ¿Por qué los espacios del Sistema de Transporte Colectivo se negocian y /o se disputan entre los diferentes personajes?
- c) ¿El Metro de la ciudad de México puede ser considerado como un medio de supervivencia?, y si esto último es cierto ¿puede ser el Metro de la ciudad de México también un espacio para la difusión algunas formas culturales?

La presente tesis surge a partir del interés particular de aportar conocimientos actuales sobre las interacciones sociales y las actividades culturales informales que se realizan en el Metro de la Ciudad de México, puesto que los escasos estudios que se han realizado sobre este sistema de transporte, por lo general, se enfocan en aspectos técnicos, económicos o políticos y no de corte cultural o social. Una red de transporte que está proyectada para crecer y modernizarse requiere constantemente de investigaciones y estudios actualizados que sean planteados desde diversas perspectivas y que consideren la existencia de los grupos marginados que acuden a ella en la búsqueda de un mejor nivel de vida, y que de paso, difunden diferentes expresiones culturales, por el papel que desempeña en el contexto de la ciudad de México, que debiera considerarse implícitamente en la construcción y operación de todo sistema de transporte. El propósito principal de este trabajo es estudiar la utilización que una cantidad importante de individuos hace de los espacios del Sistema de Transporte Colectivo Metro de manera informal, específicamente aquellos que difunden expresiones culturales. Este es el caso de los músicos que utilizan el Metro de la Ciudad de México como un medio de transporte, subsistencia y difusión de su trabajo con lo que se intenta comprobar que no solamente cumple la función de traslado sino que se convierte en el espacio en que se llevan a cabo relaciones de vida, de trabajo, en el que los individuos viven intensamente y se apropian de éste.

OBJETIVOS

⁴ Para Anthony Giddens la interacción social se refiere al “proceso mediante el cual actuamos y reaccionamos ante lo que nos rodea (...) El estudio de la interacción social es un área fundamental de la sociología que esclarece muchos aspectos de la vida social” (Giddens, 2000: 128).

Objetivo general: Exponer la importancia que juega el Sistema de Transporte Colectivo en la difusión de expresiones culturales.

Objetivos específicos: a) Lograr una caracterización general del Sistema de Transporte Colectivo Metro, que considere su historia, infraestructura, su esquema organizacional y su papel como medio de transporte; b) Describir, identificar y clasificar a los diferentes personajes que logran su sustento en este espacio y las actividades que realizan al margen de la normatividad del Sistema de Transporte Colectivo Metro; c) Presentar, comparar y analizar casos específicos de músicos que utilizan el espacio de los vagones de la línea Tres del Metro, como estrategia de supervivencia y aprovechan los trayectos de los pasajeros para convertirlos en su público y, d) Analizar las formas de interacción que se dan entre los pasajeros y los músicos al interior de los vagones y andenes del Sistema de Transporte Colectivo Metro.

HIPÓTESIS

Como hipótesis se plantea que el individuo que utiliza el Metro de la ciudad de México lo hace, principalmente, por tratarse de un medio de transporte eficiente y de bajo costo, sin embargo, más allá del simple tránsito, el espacio en los vagones y andenes se presta para que algunos individuos puedan llevar a cabo otro tipo de actividades que le permiten ganarse la vida trabajando de manera informal. Por otra parte, estos individuos logran interactuar con el resto de los pasajeros quienes durante su traslado tienen la oportunidad de aprovechar tanto su oferta cultural, como la que se brinda de manera “formal” por parte de la institución, porque el metro es un espacio de relación y un punto de referencia para sus usuarios. Por otra parte, se considera que la Línea 3 del Metro de la ciudad de México es un espacio que, de manera particular posibilita las diferentes expresiones culturales, por el tipo de usuarios que viajan en sus vagones (estudiantes universitarios, profesionistas). Lo anterior se explica porque el Metro cuenta con una gran afluencia de personas a diario por lo que se convierte en un lugar privilegiado para la venta, la interacción social y la difusión cultural. La presente investigación se lleva a cabo al interior de las líneas del STC Metro, en sus andenes, vagones y estaciones.

DIMENSIÓN ESPACIAL

Se ha elegido específicamente a la Línea 3 que corre desde Indios Verdes hasta Ciudad Universitaria.

DIMENSIÓN TEMPORAL

La investigación se realizará durante el mes de febrero del año 2003 y el mes de febrero del 2005.

ASPECTOS METODOLÓGICOS

El procedimiento que se lleva a cabo en esta investigación es el siguiente:

- a) Búsqueda y selección de material escrito, elaboración de fichas y análisis de bibliografía y de material hemerográfico. Elaboración del estado de la cuestión;
- b) Observación estructurada en las diferentes líneas y estaciones del SCT Metro con el fin de elaborar una descripción detallada del espacio. Esta observación quedará registrada en un diario de campo, que se actualizará constantemente.
- c) Se hará uso de la fotografía con el fin de utilizar la imagen como herramienta y como fuente de interpretación;
- d) Se realizará un análisis los diferentes programas y comunicados del STC y del Gobierno del Distrito Federal respecto al Metro;
- e) Se elaborarán los instrumentos de medición útiles para esta investigación: tres entrevistas a informantes clave (funcionarios del STC), cuatro entrevistas a profundidad dirigidas a los músicos que trabajan en los vagones del Metro que implicarán el tiempo suficiente para poder elaborar sus historias de vida, la elaboración de mapas mentales con los músicos y un número aún no definido de foto- entrevistas (a los pasajeros).
- f) Aplicación de las técnicas de investigación anteriormente mencionadas.
- g) Análisis de los resultados.
- h) Redacción final.

ELECCIÓN, DISEÑO Y APLICACIÓN DE TÉCNICAS DE INVESTIGACIÓN.

Por tratarse de una investigación en la que el aspecto cultural juega un papel preponderante, se decidió utilizar algunas de las herramientas que brinda la antropología social, siendo que la cultura es y ha sido desde sus inicios su campo de estudio. Para algunos autores como Esteban Krotz, la antropología consiste en un proceso de producción cultural que dispone de una herramienta atractiva para ejemplificar la teoría con datos (Cfr. Krotz, 1995: 13).

Se ha considerado que el corazón de esta investigación es el acercamiento que se ha hecho a un grupo de actores sociales: los músicos del Metro. Krotz apoya esta postura al considerar que centrarse en los actores, coyunturas y universos simbólicos ha contribuido a la recuperación científica de la heterogeneidad cultural de nuestro país,

“Esto vale, por ejemplo, para el estudio de las ciudades, donde sobre la matriz unitaria de la urbanización capitalista aparecen segmentos poblacionales, movimientos, expectativas, demandas y formas de organización sumamente diferenciadas y diversas” (Krotz, 1993:25).

Es por esto, que para estudiar un fenómeno de esta índole y lograr un mayor contacto con los sujetos de estudio la información que quedará plasmada en este trabajo surgirá a partir de la observación participante, de las entrevistas a profundidad, de mapas mentales para poder interpretar la relación de los sujetos de estudio con el espacio, de un trabajo etnográfico y de una técnica que ha sido muy socorrida en la antropología urbana actual: las foto-entrevistas.

POSIBLES APORTACIONES Y LIMITACIONES

Esta investigación intenta ser un acercamiento considerable al estudio de la interacción social, aportar datos sobre las actividades culturales informales en el interior de los vagones y andenes del Sistema de Transporte Colectivo Metro y dar la voz a aquellos personajes que se “ganan la vida” con esta actividad. En cuanto a las limitaciones, al contar con bibliografía mínima sobre el tema en particular (músicos en el Metro), se hará uso de fuentes directas de información.

ENTREVISTAS

Entrevista aplicada al encargado del Área de Cultura en el Metro

- 1) ¿Desde hace cuánto tiempo ocupa el cargo de responsable del área cultural?
- 2) ¿Cómo describiría el trabajo que realiza en el STC Metro?
- 3) ¿Cuáles son los principales eventos que han organizado, específicamente en el caso de la línea 3?
- 4) ¿Cuántas personas trabajan en el área cultural?
- 5) ¿El área cultural es la encargada de las exposiciones permanentes, del Museo interactivo del Medio Ambiente y de Expometro?
- 6) ¿Cuál ha sido la respuesta de los usuarios a estas exposiciones?
- 7) ¿Quién selecciona las actividades y exposiciones del STC y conforme a qué criterio?
- 8) ¿Qué expectativas se tienen de los usuarios cuándo se instala una exposición temporal?
- 9) ¿Qué evento ha causado un mayor impacto para los usuarios? ¿Por qué?
- 10) El STC cuenta con un patrimonio institucional que se compone de diferentes murales ¿Quién se encarga de su restauración y mantenimiento?
- 11) ¿Qué podemos definir como cultura?

- 12) ¿Cómo se logró el convenio que se tiene con la librería Gandhi, por cuánto tiempo se llevará a cabo? ¿Cuáles han sido los resultados?
- 13) ¿Se ha realizado algún evento relacionado con la música?
- 14) ¿Alguna vez se ha pensado en incorporar a los músicos que tocan en los vagones del Metro a algún evento formal?

Entrevista dirigida a músicos que trabajan en los vagones del STC Metro

Esta entrevista está diseñada para aplicarse a diez músicos ambulantes en los vagones de la línea 3 del Metro con el propósito principal de construir sus historia de vida y lograr una perspectiva más amplia de su realidad, y de los motivos por los que se dedican a esta actividad.

I) Datos biográficos básicos

¿Cuándo nació?

¿Cuál es su lugar de origen?

¿Cuál es su estado civil?

¿Cuántos miembros componen su familia, cuál es la edad de estos y su ocupación?

¿Cuántos hijos tiene?

¿Con quién vive?

¿En qué Delegación o Municipio vive?

¿Sabe leer y escribir?

¿Hasta que grado escolar cursó? ¿Por qué?

II) Migración

(en caso de que el entrevistado no sea migrante, pasar a la tercera parte).

¿Por qué salió de su lugar de origen?

¿A qué se dedicaba en su lugar de origen?

¿Cuánto tiempo hace que llegó a la Ciudad de México?

¿Cómo fue que llegó aquí?

¿A dónde llegó y con quién?

¿Hubo alguna migración previa o era la primera vez que venía a la Ciudad de México?

¿Cuál es su lengua originaria?

Si tiene hijos y su lengua originaria no es el español ¿hablan ellos esta otra lengua?

III) Historia laboral

¿Cuál es su actividad principal?

¿Cuáles han sido sus empleos anteriores?

¿Por qué los dejó?

¿Cuáles eran sus condiciones laborales?

¿Cuenta actualmente con otro empleo?

¿Se dedica de tiempo completo a esta actividad?

¿Los ingresos que percibe cubren sus necesidades básicas?

IV) Cotidianidad laboral

¿Cuánto tiempo lleva dedicándose a esta actividad en el Metro?

¿Cómo es un día de trabajo en el Metro?

¿Cómo es un día en su vida cotidiana?

¿Qué beneficios logra con esta ocupación?

¿En promedio, cuánto obtiene diariamente dedicándose a esta actividad y de qué depende que su ingreso sea menor o mayor?

V) Espacio laboral

¿Realiza esta actividad en otras zonas de la ciudad de México? ¿En dónde?

¿Ha utilizado otros medios de transporte para realizar esta actividad?

¿Qué ventajas y desventajas tiene el Metro respecto a otros medios de transporte?

¿Qué líneas del Metro utiliza normalmente para trabajar? ¿Por qué?

¿Cuál es la reacción de los pasajeros?

¿Existe algún hecho agradable o desagradable que ocurriera mientras realizaba esta actividad?

¿Ha recibido alguna vez un trato incómodo por parte de los pasajeros?

¿Ha tenido problemas con las autoridades policiales en el Metro? Si es así ¿Cómo las ha resuelto?

¿Qué horas del día ha elegido para trabajar? ¿Por qué?

¿Cómo es su relación con los vendedores ambulantes? ¿Por qué?

VI) Ciclo de Vida

- ¿Cuál es el hecho más importante de su niñez?
- ¿Cómo era la relación con sus padres?
- ¿Cómo era la relación con sus hermanos?
- ¿Cómo era la relación con sus profesores?
- ¿Cuáles eran sus juegos favoritos?
- ¿Cuál es el castigo que más recuerda y a qué se debió?
- ¿Qué es lo más importante de su juventud?
- ¿Cuál es su condición actual?

VII) Sobre su actividad

- ¿Sabe tocar algún instrumento? ¿Cuál?
- ¿Cómo aprendió a tocar?
- ¿Cuánto tiempo tiene tocando ese instrumento?
- ¿Tiene estudios en música? Si es así ¿Dónde los realizó?
- ¿Cada cuándo y dónde practica las melodías que interpreta?
- ¿Cómo las aprendió?
- Cuando trabaja en el Metro ¿Lo hace solo o acompañado?
- ¿Se presenta a los pasajeros?
- ¿Les explica cuál es la razón por la que se dedica a esta actividad?
- ¿De cuántas canciones se compone su repertorio y en cuántas estaciones las desarrolla?
- ¿Son piezas originales o versiones de canciones ya existentes (*covers*)? Si es este último el caso por qué ha elegido esas piezas?
- ¿Cómo las aprendió?

VIII) Expectativas de vida

- ¿Desearía que sus hijos y nietos tuvieran la misma ocupación que usted?
- ¿Si se pudiera cambiaría algún aspecto de su vida? ¿Cuál sería?
- ¿Cómo le gustaría que fuera su futuro?

Foto-entrevista que se aplica a usuarios de la Línea Tres del Metro

Nombre: _____ Edad: _____ Género _____

Ocupación: _____ Delegación o Municipio: _____

Frecuencia con la que utiliza la Línea Tres: _____

Tramo (s) de la Línea Tres que utiliza: _____

Motivo de sus viajes: _____

- 1) ¿Qué foto le gusta más de la serie? ¿Por qué?
- 2) ¿Qué foto le gusta menos? ¿Por qué?
- 3) ¿Cuál es la primera palabra que asocia con la situación que se representa en la Fotografía No. 1? (¿Qué sensación le produce esta fotografía?)
- 4) ¿En qué momento del día fue tomada esta fotografía (Fotografía 1?)
- 5) ¿Reconoce éste lugar? ¿Dónde se encuentra ubicado? (Fotografía No. 2?)
- 6) ¿Qué sensación le produce la fotografía No. 2?
- 7) ¿Ha visto este emblema? (Foto No. 3)
- 8) ¿Dónde lo ha visto?
- 9) ¿Sabe cuál es su significado?
- 10) ¿Ha visto que este emblema produzca reacciones entre los pasajeros?
- 11) ¿Qué observa en la fotografía No. 4?
- 12) ¿Los espacios del STC están acondicionados para este tipo de necesidades?
- 13) ¿Qué observa en la fotografía No. 5?
- 14) ¿Por qué piensa que esta persona se dedica a esta actividad?
- 15) ¿Con qué frecuencia observa a personas dedicándose a esta actividad en el Metro?
- 16) ¿Ha visto este volante? (Fotografía No. 6)
- 17) Si es así ¿Con qué lo relaciona?
- 18) ¿Alguna vez oyó hablar del programa “Para Leer de Boleto”
- 19) ¿Acostumbra leer en el Metro?
- 20) ¿Vio en alguna ocasión anaqueles con libros en las estaciones?

- 21) ¿Los tomó?
- 22) ¿Los leyó?
- 23) ¿Qué observa en la fotografía No. 7?
- 24) ¿Ubica este lugar?
- 25) ¿En qué otras estaciones recuerda vitrinas como ésta?
- 26) Mencione tres exposiciones temporales que recuerde
- 27) ¿Qué observa en la fotografía No. 8?
- 28) ¿Por qué piensa que estos individuos se dedican a esta actividad?
- 29) ¿Acostumbra apoyarlos de manera económica?
- 30) ¿Qué sensación le produce escuchar a individuos como éstos?
- 31) ¿Reconoce este lugar? ¿Qué lugar es? (Fotografía No. 9).
- 32) ¿Le es familiar esta imagen?
- 33) ¿Existe alguna relación entre la Fotografía 5 y la 8?
¿Le son familiares las imágenes que se presentan en las fotografías 10 y 11?
- 34) ¿Qué opina de ellas?
- 35) ¿Qué es lo que más le gusta del Metro?
- 36) ¿Qué es lo que menos le gusta del Metro?
- 37) Mencione dos características que distingan a la Línea 3.