



**UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA
DE MÉXICO**

FACULTAD DE ESTUDIOS SUPERIORES

ARAGÓN

**“INDIGENTES, EJECUTIVOS, ADICTOS, AMAS DE CASA, DELINCIENTES,
OBREROS, VENDEDORES, ARTISTAS Y ESTUDIANTES, TODOS JUNTOS EN
UN MISMO LUGAR, ¿DÓNDE?, EL METRO DE LA CIUDAD DE MÉXICO”**

RADIORREPORTAJE

**QUE PARA OBTENER EL TÍTULO DE:
LIC. EN COMUNICACIÓN Y PERIODISMO**

PRESENTA:

GERARDO PÉREZ ISLAS



ASESORA: LIC. CLAUDIA FERNÁNDEZ ROMERO

SEPTIEMBRE 2011



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.

ÍNDICE:

Introducción	1
1. El Metro, transporte de la nueva era	3
1.1 ¿Cómo fue que el metro llega a la vida humana?	3
1.2 El Metro en México, origen en esta gran urbe	12
1.3 La expansión de sus líneas	16
2. El Metro como forma de expresión	30
2.1 Andenes y pasillos, lugar de exposiciones y muestras	30
2.2 Arte circense, extremo y cantado en el vagón	48
3. El Metro, todo un mundo subterráneo	51
3.1 10 pesos le vale, 10 pesos le cuesta, el tianguis ambulante	51
3.2 Cumbia, salsa y reggaetón; música popular en el subsuelo	53
4.- Plan de Producción Radiofónica	56
4.1 Título del reportaje radiofónico	57
4.2 Lema o slogan	58
4.3 Logotipo	59

4.4	Objetivos	61
4.5	Antecedentes temáticos	62
4.6	Periodicidad	63
4.7	Tipo de reportaje	65
4.8	Público meta	67
5.	Producción del reportaje radiofónico	87
5.1	Hoja de producción (insertos)	87
5.2	Guiones del programa	88
5.3	Guiones de cápsulas o insertos	114
	Conclusiones	126
	Fuentes de consulta	127

INTRODUCCIÓN

• Cuántas veces viajamos en Metro al año?, ¿cuánto tiempo invertimos en nuestros traslados diariamente?, ¿cuánto es el dinero que pagamos por nuestros pasajes semanalmente?, ¿cuántas veces los vagones y los pasillos han sido testigos de nuestros arranques de desesperación por llegar a tiempo a nuestros respectivos destinos, o por los apretujones que se dan a causa de tanta gente que ya habita en esta urbe?, estas son las interrogantes por las que comúnmente se preocupan los usuarios, interrogantes que solamente se limitan a el traslado y al tener una percepción del Metro como sólo un medio de transporte más.

Pero ¿por qué no ver más allá de lo cotidiano que podemos encontrar dentro de los andenes y transbordes del Metro?, las respuestas pueden ser muy variadas, que si el tiempo con el que contamos está ya muy limitado, que si hay mucha gente, que si el calor es insoportable, o sólo porque no es de nuestro interés el apreciar lo que los espacios de algunas estaciones del Metro ofrecen. El siguiente trabajo periodístico tiene el propósito de informar y exponer algunas de las miles de situaciones que se viven diariamente dentro de las instalaciones del Sistema de Transporte Colectivo Metro, situaciones en las que tú como usuario, sueles ser testigo o en algunas ocasiones hasta parte, y que pueden pasar desde las más simples y cómicas, hasta las más extremas y desafortunadamente ofensivas.

Sin embargo, el principal objetivo de este radioreportaje, es el de darle una escucha a todas esas expresiones culturales que se exhiben a menudo en vitrinas, carteles, murales, fotografías, performances, conciertos, recitales, monólogos, shows circenses y hasta bailes, con el fin de que las personas que no encuentran el tiempo, o no se lo den, puedan recibir esta información de manera más directa, que el pararse por unos minutos, antes de llegar a sus respectivos destinos. Contenidos que muy difícilmente se podrían encontrar en la radio convencional de la Ciudad de México. Pero no sólo la cultura y la infinidad de situaciones son las únicas temáticas que se abordarán, para entender mejor el fenómeno del Metro.

También hay que conocer sus orígenes, virtudes, defectos, utilidad dentro de las grandes metrópolis, pero sobre todo su capacidad de expansión, es por esto que su historia alrededor del mundo, y sus inicios en la ciudad de México harán acto de presencia para redondear esta investigación, no sin dejar de lado el que fuera el año del Bicentenario, en el cual, se esperaba que fuera adornado según nuestro actual Jefe de Gobierno, Marcelo Ebrard Casaubon, con la primer apertura de lo que será la nueva línea de la red del Sistema de Transporte Colectivo Metro, la cual ha sido oficialmente nombrada como la línea 12 o la línea Dorada del Bicentenario, sin embargo hasta la fecha no ha habido dicha apertura, pero de esto se hablara más adelante, así que demos paso al mundo subterráneo que este trabajo trae a continuación.

1.- EL METRO, TRANSPORTE DE LA NUEVA ERA

ANTECEDENTES.- Un poco de la historia del Metro alrededor del mundo

1.1 ¿Cómo fue que el metro llega a la vida humana?

Muchos se preguntarán, ¿cómo es que un sistema de transporte de tales dimensiones pudo ser creado y puesto en marcha dentro de las grandes urbes alrededor del mundo?, tomando en cuenta que estas ya estaban planeadas y construidas a base de puntos estratégicos (llámese tipos de suelo, mantos acuíferos, zonas de riesgo, etc.) para que los habitantes no tuviesen conflicto alguno con el tipo de jungla urbana con la que tendrían que lidiar. La respuesta está en los mismos habitantes que constituyen cada metrópoli, los cuales año con año han ido sobrepoblando estas aldeas llenas de edificios, creando de forma automática una mayor demanda de transporte para poder desplazarse a sus respectivos destinos, y es esta misma demanda la que poco a poco ha ido sobresaturando los tradicionales camiones colectivos, dando como consecuencia una ineficiencia para cubrir las necesidades de la población por parte del transporte público.

¿Cómo lograr que las personas se trasladen de un punto a otro si las calles y avenidas se encuentran repletas de automóviles y autobuses colectivos?, esta interrogante fue la que el ser humano comenzó a plantearse para poder idear un transporte público mucho más grande, más rápido, eficaz y sobre todo, que no causara más tráfico del que ya existía en las calles, tal vez en aquel momento parecería un tanto imposible llegar a materializar un proyecto de tales dimensiones, pues el construirlo en forma de viaducto aéreo aunque no parecía tan mala idea, obstruiría mucho el espacio que bien podrían ocupar los edificios, ¿cuál es la otra alternativa?, pues hacer que se desplace por debajo del suelo.

¿Qué podría moverse por debajo del suelo que no tuviera nada que ver con el automóvil y sus derivados?, realmente una labor ardua fue el poder crear los planos que irían estructurando el camino que tenía que seguir esta nueva forma de transporte, y si obviamente no podía ser un transporte automatizado, lo único que quedaba era el férreo. Claro está que al referirse a férreo, no quiere decir concretamente que fuera ser un tren el que precisamente se pasara por debajo de las grandes urbes, se pensó en algo mucho más moderno, cómodo y sobre todo rápido, algo que marcara un gran paso en la forma de transportarse en la vida humana. Pero, ¿dónde se cimientan los orígenes de este nuevo gran invento?

El primer ferrocarril al que podemos llamar propiamente metropolitano surgió en el año de 1863 bajo el nombre de “**Metropolitan Railway**”¹ en la ciudad de Londres, Inglaterra; la cual cabría recordar era la urbe más importante del mundo con poco más de 2.9 millones de habitantes. Dicho ferrocarril tenía un recorrido de 6 kilómetros de longitud, mismos que en años sucesivos fueron extendiéndose hasta completar en 1884 un anillo de 20 kilómetros, constituyendo así el “**Metropolitan and District Railway**”.² Estas primeras líneas fueron montadas en ciertos tramos a cielo abierto y otros por debajo del suelo, siendo recorridas por locomotoras de vapor, para luego a fines del siglo XIX, ser electrificadas y construidas en forma de túnel a gran profundidad.

Entrando más a detalle del cómo se fue desarrollando este primer tren suburbano, la primer sección de este metro que como se mencionó se le bautizó bajo el nombre de “Metropolitan Railway”, realizaba un trayecto entre Paddigton y Farringdon Street convirtiéndose así en el primer trayecto de ferrocarril suburbano de pasajeros en el mundo. La autorización para su construcción se logró en 1854, sin embargo una serie de por menores debidos a motivos financieros retrasaron la inauguración de la línea hasta el 10 de enero de 1863, mismo día en el que cuarenta mil pasajeros utilizaron el novedoso medio de transporte que enviaba trenes en un lapso no mayor a diez minutos.

La línea fue ampliada en repetidas ocasiones y para 1880 ya era usada por la modesta cifra de 40 millones de pasajeros al año. Cuatro años más tarde en 1884 se finalizó la línea conocida como “**Inner Circle**”³, actualmente conocida como “**Circle Line**”⁴. En aquella época los trenes más utilizados usualmente eran las famosas locomotoras de vapor, por lo que se volvió indispensable disponer de numerosos huecos de ventilación para las salidas del mismo material gaseoso. Uno de los ejemplos más curiosos de espacio de ventilación se encuentra en la 23 y 24 de la calle Leinstger Gardens, estas casas fueron demolidas para llevar a cabo la construcción de la línea District entre las estaciones Paddington y

1 .- “Metropolitan Railway”.-Es como se le llamó al primer trayecto de ferrocarril suburbano de pasajeros en el mundo, aunque no fue precisamente subterráneo, iniciado en Londres Inglaterra, en 1863. (www.tfl.gov.uk/ (traducido al español de la página oficial del Metro de Londres, Inglaterra)) consultada el 5 de mayo del 2010

2 .- “Metropolitan and District Railway”.- Fue la segunda línea construida en Londres y también rival por muchos años de la Metropolitan Railway (www.tfl.gov.uk/ (traducido al español de la página oficial del Metro de Londres, Inglaterra)) consultada el 5 de mayo del 2010

3 .- “Inner Circle”.- Fue la tercer línea construida en Londres, en la actualidad es mejor conocida como Circle Line. (www.tfl.gov.uk/ (traducido al español de la página oficial del Metro de Londres, Inglaterra)) consultada el 5 de mayo del 2010

4 .- “Circle Line”.- Es otra línea de Londres conocida así desde 1949 después de su independencia de la Metropolitan y la District. (www.tfl.gov.uk/ (traducido al español de la página oficial del Metro de Londres, Inglaterra)) consultada el 5 de mayo del 2010

Bayswaster, dejando ese espacio a cielo abierto para su ventilación, y para evitar romper la estética de la calle se levantó una fachada de hormigón que imitara el diseño del resto de las fachadas.

Años más tarde el desarrollo de locomotoras eléctricas permitió la construcción de túneles a mayor profundidad que la que permitía la técnica del muro pantalla utilizada hasta ese momento, se mejoraron las técnicas para la construcción de este tipo de túneles y la primer línea en utilizarlos con locomotoras eléctricas fue la “**City in South London Railway**”⁵, inaugurada en 1890. A principios del siglo XX había un total de seis compañías que explotaban las diferentes líneas del Metro, esto ocasionaba una multitud de problemas para los pasajeros como el tener que andar en la superficie y caminar una cierta distancia para realizar el trasbordo entre líneas, agregado a esto los costos eran muy grandes, por lo que muchas de las compañías buscaban apoyo financiero para obtener el dinero necesario para expandir sus redes del Metro.

Así como la electrificación de las más antiguas que todavía utilizaban locomotoras a vapor. Cabe destacar que el inversor más importante de esta época fue el estadounidense Charles Yerkes quien adquirió entre 1900 y 1902 el Metropolitan District Railway y la aún no finalizada Charing Croos, Euston y Hampstead Railway, la Brompton y Piccadilly Circus Railway, el núcleo de la línea Picadilly y el Baker Street y Waterloo Railway. Gracias a todas estas adquisiciones el 9 de abril de 1902 Yerkes funda la “**Underground Electric Railways of London Company Ltd**”.⁶

Además de estas líneas del Metro, la empresa del estadounidense poseía tres líneas de tranvía y la “**London General Omnibus Company**”⁷, empresa que pasó a conocerse más coloquialmente como “**Combine**”. Para 1933 se creó una corporación pública llamada “**London Passenger Transport Board**”⁸, y tanto el Combine como todas las líneas de autobús y tranvía municipales e independientes terminaron por unirse dentro de esta nueva

5. - “City in South London Railway”. - Fue la primer línea de ferrocarril, esta vez sí, subterráneo del mundo, realizada en Londres en 1890. (www.tfl.gov.uk/ (traducido al español de la página oficial del Metro de Londres, Inglaterra)) consultada el 5 de mayo del 2010

6. - “Underground Electric Railways of London Company Ltd”.- Se le conoció así al primer conjunto de líneas londinenses fusionadas gracias al inversor estadounidense Charles Yerkes (www.tfl.gov.uk/ (traducido al español de la página oficial del Metro de Londres, Inglaterra)) consultada el 5 de mayo del 2010

7. - “London General Omnibus Company”.- Fue el principal operador de autobuses de Londres de 1855 a 1933, es mejor conocida como Combine. (www.tfl.gov.uk/ (traducido al español de la página oficial del Metro de Londres, Inglaterra)) consultada el 5 de mayo del 2010

8. - “London Passenger Transport Board”.- Fue la organización responsable del transporte público en Londres y sus alrededores de 1933 a 1948, fue la antecesora de la Transport for London. (www.tfl.gov.uk/ (traducido al español de la página oficial del Metro de Londres, Inglaterra)) consultada el 5 de mayo del 2010

corporación, germen de la actual “**Transport for London**”⁹. Con esto se inició un plan de expansión de la red del Metro a desarrollar entre los años 1935 y 1940, en el cual se incluiría la ampliación de las líneas existentes y el cómo hacerse del control de otras líneas no pertenecientes al Combine, sin embargo este plan quedó suspendido con la llegada de la Segunda Guerra Mundial.¹⁰

Sucesivamente en Europa aparecen dos redes de ferrocarriles metropolitanos, por un lado la de Berlín, concebida como ferrocarril de penetración y de enlace entre las líneas del Este y Oeste de la nación, y con miras estratégicas para el rápido transporte de tropas. Y por el otro la de París en el año de 1900, con la cual se inaugura la primera línea de su “**Chemin de Fer Metropolitain**”¹¹, que corría desde la Porte de Vincennes y concluía su recorrido en la Porte Maillot con una longitud de 10.5 kilómetros. Otras líneas tímidamente iniciadas a principios del siglo XX fueron la de Hamburgo para su zona portuaria, la de Glasgow en Inglaterra, condenada rápidamente a un rotundo fracaso, y la de Budapest como un sencillo tranvía subterráneo; pero ninguna de ellas con la categoría real suficiente para ser considerada como un medio eficaz de transporte que resolviera el problema de las comunicaciones urbanas.¹²

El Metro de Berlín refleja hasta cierto punto la agitada historia que ha vivido esta ciudad a lo largo del último siglo, desde su inauguración se puede hablar claramente de tres etapas diferentes. La primera corre a partir del 15 de febrero de 1902 cuando fue inaugurada la primera línea entre Warschauer Strabe y Zoologischer Garten con un ramal hacia la Postdamer Platz, siendo la mayor parte de sus casi 8 kilómetros de trayecto, construidos de forma elevada. Entre 1906 y 1913 se construyeron extensiones por diversos puntos de esta única vía mejor conocida como la línea este-oeste, alcanzando los barrios periféricos de Charlottenburg, Wilmersdorf, Schoneberg y por el este, el de Alexanderplatz.

A causa de la Primera Guerra Mundial los trabajos de ampliación se retomaron hasta 1922, donde justamente entra la segunda etapa con la inauguración de la línea norte-sur, la cual conectaba con la primera en Hallesches Tor y Stadmitte, alcanzando así los barrios de

9.- “Transport for London”.- Es el organismo actual responsable en controlar casi todo el sistema de transporte público en Londres y sus alrededores. (www.tfl.gov.uk/ (traducido al español de la página oficial del Metro de Londres, Inglaterra)) consultada el 5 de mayo del 2010

10.- Julia Sort, Jordi, *Redes Metropolitanas*, editorial Gustavo Gili, Barcelona, España, primera edición, 2006, pp. 22-39.

11.- “Chemin de Fer Metropolitain”.- Es el nombre por el cual se le conoce a la red de ferrocarril metropolitano de París, Francia, aunque también se le conoce simplemente como Metropolitain. (www.ratp.fr/ (traducida al español de la página oficial del Metro de París, Francia)). consultada el 7 de mayo del 2010

12.- Julia Sort, Jordi, op. cit., pp. 12-15

Tempelhof y Neukolln. A lo largo de estos años fue creciendo la red de esta línea hasta llegar por el norte a Gesundbrunnen y por el sur a Grenzallee, mientras que, por su parte, la línea este-oeste llegaba ya en 1929 por el occidente al futuro Estadio Olímpico y hasta Krumme Lanke, y por el oriente hasta Friedrichshofe, en donde cabe resaltar diversas empresas que ya se repartían la gestión de dichas vías.

Cuando llega la Segunda Guerra Mundial la red del metro resulta dañada o destruida en gran parte de su trayecto, algunas partes fueron inundadas por las aguas del Río Spree debido a los constantes bombardeos, sin embargo ya concluido el conflicto bélico, la tercer etapa se hace presente y con ella los trabajos de reconstrucción que pronto levantaron nuevamente el funcionamiento de 72 de los 80 kilómetros totales. Cuando llega la Guerra Fría en 1961 el Metro es dividido en dos partes al igual que su ciudad, la línea este-oeste queda partida en un sector occidental y uno oriental, mientras que la norte-sur, cuya mayor parte quedaba en el sector occidental, funcionaba de una terminal a la otra sin hacer parada en las llamadas estaciones fantasma del este.

En contraste cabe resaltar que durante estos años la red del Metro se amplió notablemente en la parte occidental de Berlín, y no sólo eso, también se le dio el nuevo nombramiento a todas las líneas con la numeración con que se le conoce hasta la actualidad. La línea 9 enlazó la parte norte de la ciudad, Wedding, con la parte sur, Steglitz, cruzando el centro de la misma, Zoologischer Garten. La línea 7 unió el barrio de Rudow al sureste con el distrito de Spandau al oeste. También las líneas 6 y 8 (antes norte-sur) fueron ampliadas. A diferencia de esto el este de Berlín solamente amplió la llamada línea E (hoy línea 5) extendiéndola hasta el barrio de Honow. Después de la caída del muro en el año de 1989 se juntaron ambas partes del Metro. Se sanearon las estaciones fantasmas y fueron abiertas nuevamente a los usuarios.

Desde entonces se han remodelado y mejorado muchas estaciones, se han prolongado algunas líneas y se ha facilitado la correspondencia con las líneas del tren cercanas al “**S-Bahn**”¹³ (como se le conoce al Metro en Berlín).¹⁴ Por su parte el Metro de París es una red de ferrocarril metropolitano conocido en su país como el “Chermin de Fer Metropolitan” o simplemente como el “**Metropolitain**”. El sistema consta de 16 líneas identificadas con los números del 1 al 14, las dos restantes son líneas menores llamadas 3bis y 7bis, y gracias a sus 213 km. de trayecto, pasa a convertirse automáticamente en la tercer red del Metro más extensa de Europa Occidental, tras el Metro de Londres y el de Madrid, agregando a esto su

13 .- “S-Bahn”.- Popularmente, es como llaman a la red ferroviaria en la ciudad de Berlín, Alemania. (www.bvg.de/ (traducida al español de la página oficial del Metro de Berlín, Alemania)). consultada el 7 de mayo del 2010

14 .- Julia Sort, Jordi, op. cit., pp. 74-88.

tecnología neumática es la base de otros sistemas de Metro en el mundo, tal y como lo es el de la Ciudad de México y la de Santiago en Chile.

Pero ¿Cómo fue que este tren tan famoso alrededor del mundo dio sus primeros pasos?. La línea 1 que va de Porte de Vincennes a Porte Maillot fue inaugurada el 19 de julio de 1900 con motivo a los juegos olímpicos que se llevarían acabo en la capital parisina, junto a ésta también se hizo la apertura de los esbozos de las actuales líneas 2 y 6. Una segunda compañía, llamada Societe du Chemin de Fer Electrique Nord-Sud de París, dio inicio en 1910 la construcción de dos líneas más, las llamadas A y B hoy parte de las líneas 12 y 13.

Esta misma compañía se fusionó con la CMP en 1930 y tanto la línea 11, como la 14 fueron completadas y puestas en marcha gracias a esta unión. Cabe destacar que la línea de más reciente construcción es la popularmente conocida como “**Meteoro**”, la cual es considerada como una de las líneas de Metro más modernas del mundo, estatus que se ha ganado gracias a sus trenes que operan de manera totalmente automática al no llevar conductor, y a sus estaciones, en las cuales los viajeros que esperan se hayan separados de las vías por medio de una pared de paneles acristalizados cuyas puertas sólo se abren a la llegada del tren.¹⁵

Mientras que en América, Nueva York acomete en el último cuarto del siglo XIX la construcción de sus célebres tranvías elevados sobre viaductos metálicos, circulando por el eje de sus principales avenidas, pero con el contraste antiestético de su aspecto y el funcionamiento horrisono. Para septiembre de 1904 se pone en marcha lo que sería su línea subterránea de cuádruple vía. Si se añade a esta lista a Boston con su pequeña línea subterránea inaugurada antes que la de Nueva York, y a Buenos Aires que en 1914 abre al servicio público el primer metropolitano de la América del Sur, se tendrá un panorama completo de los ferrocarriles subterráneos que existían en el mundo en el año 1914.¹⁶

Pero entrando más a detalle a los orígenes de los dos primeros Metros más importantes en América, por una parte en Nueva York la primer línea del Metro oficial abrió en 1904, la línea elevada de la Novena Avenida abrió aproximadamente 35 años antes, y la estructura más vieja que aún se usa aunque ya reforzada; abrió en 1885 como parte de la línea que recorre la avenida Lexington y en la actualidad es parte de la ruta de Jamaica en Brooklyn, cabe resaltar que esta es la ruta más antigua abierta totalmente separada del tráfico en la West End, la cual entró en uso desde 1863. En la época en que el primer Metro abrió, las líneas estaban agrupadas en dos sistemas separados de propiedad privada, por un lado la

15 .- Julia Sort, Jordi, ibid, pp. 58-73.

16 .- Julia Sort, Jordi, ibid, pp. 16-17

“Brooklyn Rapid Transit Company”¹⁷ (BRT) que más tarde pasaría a ser la **“Brooklyn Manhattan Transit Corporation” (BMT)**, y por el otro la **“Interborough Rapid Transit Company” (IRT)**.¹⁸

Cada línea realizada para la IRT y la mayor parte de las líneas construidas o mejoradas para la BRT, después de 1913 fueron concesionadas por el Ayuntamiento y alquiladas a las compañías. Para 1932 abrió la primer línea operada por el Sistema del Metro Independiente de propiedad municipal, este sistema estaba concebido para competir directamente con los sistemas privados y permitir que se desmantelaran algunos de los ferrocarriles elevados. Para 1940 los dos sistemas privados fueron comprados por el Ayuntamiento y algunas de las líneas elevadas fueron pronto cerradas, cabe señalar que aunque la integración fue lenta, se fueron construyendo bastantes conexiones entre ambas compañías ahora ya municipales operando más tarde en una sola división¹⁹

Por su parte en Sudamérica se encuentra el subterráneo de Buenos Aires, cuya primer línea se inauguró en 1913, convirtiéndola en la primera de su tipo en América Latina y todo el Hemisferio Sur en general, esta red se extendió rápidamente durante las primeras décadas del siglo pasado, sin embargo este ritmo de ampliación se vio afectado drásticamente tras los años que siguieron a la Segunda Guerra Mundial y no fue sino hasta fines de la década de los noventa que comenzó un nuevo proceso de expansión con el planeamiento de cuatro nuevas líneas. Pero ¿cómo surge la necesidad de construir un ferrocarril subterráneo en una ciudad como Buenos Aires, Argentina? Esto comienza a fines del siglo XIX en directa relación con el sistema de tranvías, ya que estos operaban desde 1870 y para 1900 se hallaban en una crisis agravada por la monopolización de las empresas iniciado gracias a la electrificación de este sistema.

En este contexto surgen las primeras propuestas y pedidos de concesión para la instalación de subterráneos, el primero surge cuando una casa comercial en 1886, solicita al Congreso de la Nación construir un tranvía subterráneo entre la Estación Central del Ferrocarril hallada junto al ala norte de la Casa Rosada y la Plaza Once. Para 1889 Ricardo Norton solicita la concesión por perpetuidad para instalar dos ferrocarriles subterráneos, uno que

17 .- “Brooklyn Rapid Transit Company”.- Formada en 1896, fue una empresa que se encargó del transporte público y consolidó las líneas del Metro en Brooklyn y Queens en Nueva York, Estados Unidos; más tarde paso a ser la “Brooklyn Manhattan Transit Corporation”. (www.mta.info/index.html (traducida al español de la página oficial del Metro en Nueva York, Estados Unidos)). consultada el 7 de mayo del 2010

18 .- “Interborough Rapid Transit Company”.- Fue la operadora de la línea original del Metro, los primeros rieles elevados y las líneas adicionales de tránsito rápido en la ciudad de Nueva York. (www.mta.info/index.html (traducida al español de la página oficial del Metro en Nueva York, Estados Unidos)). consultada el 7 de mayo del 2010

19 .- Julia Sort, Jordi, op. cit., pp. 40-57

fuera desde la Estación Central hasta la Plaza Lorea, y de allí hasta el Once; y otro que uniera a la Plaza Constitución con la intersección de Lima y Avenida de Mayo, ambos ferrocarriles estaban planeados para tener doble vía y luz eléctrica.

En este mismo año, Barrabino propuso al Consejo Deliberante de la Ciudad construir un tranvía que circulara algunos tramos bajo tierra, pero el Ministerio del Interior le negó a la Intendencia la facultad de concesionar construcciones en el subsuelo de la ciudad, por este motivo los proyectos posteriores se presentaron directamente al mencionado Ministerio. Cuando en 1894 se decide emplazar el edificio del Congreso en su lugar actual, la idea de construir un subterráneo resurge al buscar acortar el tiempo de viaje entre la Casa Rosada y el Congreso, aunque originalmente se pensó en construir un “**tramway**” aéreo eléctrico que fuera por la avenida Mayo. Miguel Cane, Intendente en aquel entonces de Buenos Aires, también expresó la necesidad de construir un subterráneo similar al de Londres, pero los distintos proyectos fueron caducando al no lograrse obtener capitales dada la tibieza de los ingleses para dar los fondos necesarios a la obra.

Para 1909 el Consejo Deliberante de Buenos Aires aprobó el contrato entre el Intendente Guiraldes y la **Compañía de Tranvías Anglo Argentina** para que ésta construyera y explotara por 80 años tres líneas de subterráneos, La Plaza de Mayo-Primera Junta (actual línea A), Constitución-Retiro (actual línea C) y la Plaza Mayo-Palermo (parte de la actual línea D), pero sólo se concretó la primera. La primer línea del subterráneo fue inaugurada el primero de diciembre de 1913 y construida por la Compañía de Tranvías Anglo Argentina, la cual había recibido la concesión en 1909. Esa línea estaba constituida por uno de los actuales tramos de la línea A, que unía las estaciones de Plaza de Mayo y Plaza Miserere. El primero de abril de 1914 se amplió la línea hasta la estación Río de Janeiro y el primero de julio se extendió hasta la estación Primera Junta.

En 1912 la compañía “**Lacroze Hermanos**”²⁰ gana una concesión para construir otra línea de subterráneos, esta línea es la actual línea B y fue inaugurada el 17 de octubre de 1930. En 1933 la **Compañía Hispano Argentina de Obras Públicas y Finanzas** comienza la construcción de las restantes líneas del subterráneo argentino. En febrero de 1939 comienza a funcionar la **Corporación de Transportes de la Ciudad de Buenos Aires**, compuesta por capitales privados y estatales, esta corporación tenía la función de consolidar los subterráneos, y también los tranvías, ferrocarriles, colectivos y **ómnibus**.

20 .- “Lacroze Hermanos”.- conocida así por ser fundada por Federico y Teófilo Lacroze, fueron los primeros en obtener una concesión para tranvías a caballo en Buenos Aires, Argentina. (www.metrovias.com.ar/ (pagina oficial del Metro en Buenos Aires, Argentina)). consultada el 7 de mayo del 2010

Por las importantes deudas que poseía, en 1948 la empresa entra en liquidación, y es sustituida en 1952 por la **Administración General de Transportes de Buenos Aires**, que dependía directamente del Ministerio de Transporte de la Nación. AGTBA (por sus iniciales) comenzó a desprenderse de todos los sistemas de transporte, salvo del subterráneo. Al liquidarse en 1963, el Estado la reemplazó por otra empresa de origen público, Subterráneos de Buenos Aires, que en 1977 adquirió plena autonomía al convertirse en una Sociedad del Estado, siendo el paquete accionario transferido a la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires en 1979.²¹

Por último se encuentra la que hasta el momento es la segunda red de subterráneos más grande de toda Europa, la espectacular red del Metro de la Ciudad de Madrid España, la cual aún estando por debajo de la red de Londres, en Inglaterra, ha pasado a convertirse en una de las más extensas y atractivas alrededor de todo el planeta, ¿pero cómo fue que ésta red comenzó a dar sus primeros pasos? Fue en el centro de la ciudad pero más concretamente en los alrededores de la Puerta del Sol, donde había ya a finales del siglo XIX un tráfico enorme de tranvías y carruaje, el cual trajo consigo desde 1892, la necesidad de proponer la construcción de un subterráneo similar a los que ya funcionaban en ese momento en varias capitales del mundo.

Pedro García Faria fue el primero en proyectar un plan de construcción de una red que abarcara cinco líneas del Metro, las cuales a su parecer también deberían transportar mercancías, sin embargo, aunque Faria logró obtener la concesión jamás se llevaron a cabo tales obras. Para 1913 cuando Madrid ya contaba con unos 600 mil habitantes, los Ingenieros Miguel Otamendi, Carlos Mendoza y Antonio González Echarte, presentaron un nuevo proyecto de red de Metropolitano, este proveería a la ciudad de cuatro líneas con una longitud total de vía de 152 kilómetros. Este trayecto comprendía exactamente el mismo recorrido de las líneas 1, 2, 3 y 4 del Metro actual por lo que las obras comenzaron el 19 de septiembre de 1916.

Tres años más tarde, el 17 de octubre de 1919, el Rey Alfonso XIII inaugura la primer línea entre la Puerta del Sol y Cuatro Caminos, que constaba de 3.48 kilómetros y sólo 8 estaciones, fue tal su éxito que en su primer año llegó a ser usado por más de 14 millones de usuarios, para 1924 se instaura por primera vez el billete de ida y vuelta, y en 1926 ya había 14.8 kilómetros de vía. En 1955 se promulga el decreto de Ley de Régimen Compartido de Financiación con el cual se crea la **“Compañía Metropolitana de Madrid”**²², misma que se encargaría de la explotación comercial del servicio y de la

21 -www.metrovias.com.ar/ (pagina oficial del Metro en Buenos Aires, Argentina) consultada el 7 de mayo del 2010

22 - “Compañía Metropolitana de Madrid”.- es la encargada hasta la fecha del funcionamiento, renovación y administración del Metro en la ciudad de Madrid, España. (www.metromadrid.es (pagina oficial del Metro en Madrid, España)) consultada el 7 de mayo del 2010

compra del **parque móvil**, mientras que el Estado seguía siendo el encargado de la realización de las infraestructuras de las nuevas líneas, poco después se comienza con la ampliación de los andenes de 60 a 90 metros para permitir el uso de trenes con 6 coches.

Sin embargo debido a problemas económicos de la compañía, el Estado se ve en la necesidad de intervenirla a través del Real Decreto-Ley del 7 de junio de 1978, durante los primeros años de democracia se inauguran nuevas líneas, con lo que se supera el tamaño de la red a más de 100 kilómetros. Para 1986 la Comunidad y el Ayuntamiento de Madrid asumen el control del subterráneo. En el Plan de Ampliación de 1995-1999 se crean numerosas líneas nuevas de manera que se superaron los 170 kilómetros totales de vía y se renovó el parque móvil con la adquisición de nuevos trenes. Actualmente el Metro de Madrid alcanza los 317 kilómetros con 316 estaciones, llega a municipios del área metropolitana y comunica el centro de la capital española con el aeropuerto de Madrid Barajas.²³ Pero, ¿cuándo llega este asombroso transporte a México?, el siguiente capítulo aclarará ésta interrogante

1.2 El Metro en México, origen en esta gran urbe

A lo largo de la historia, los transportes han facilitado el traslado de muchas personas, mercancías, animales y una variedad casi infinita de objetos, pero también han permitido el intercambio de ideas y costumbres, teniendo una red de comunicación e intercambio cultural a través de distintas épocas y regiones. Así, la historia del transporte es parte de la memoria de la ciudad, desde las canoas que navegaban por los canales de la Gran Tenochtitlan, las carrozas coloniales y las locomotoras de vapor, hasta la etapa eléctrica del transporte, cuya evolución a lo largo de los tiempos ha marcado épocas inolvidables en el devenir de nuestro país.

Fue en el año 1800 que el imperio de la tierra fue ganando terreno a la ciudad lacustre de aquellos tiempos, en los que el medio de transporte idóneo eran las canoas que circulaban por los viejos canales, posteriormente el reinado del caballo, los animales de tiro y por supuesto, el pie humano fueron los íconos del transporte. Parte de los cambios de lo que se conoce como reformas borbónicas en el siglo XVIII, que representaron un impulso modernizador fue la decisión del virrey de Bucareli de mejorar el aspecto de la ciudad, convirtiendo los viejos caminos reales en avenidas o paseos arbolados para beneficio de carruajes y diligencias.

23 .- Julia Sort, Jordi, op. Cit., pp. 112-123.

Durante la primera mitad del siglo XIX, una vez instaurada la República, la composición geográfica y social de la Ciudad de México tenía la necesidad de crear un medio de transporte para el pueblo que venía a vender o a trabajar desde lugares alejados, la solución fue encontrada en los omnibus, que eran grandes carretones tirados por animales. 1856 fue un año de renovación en el que por primera vez se otorgaba una concesión para construir una línea de tranvías de tracción animal conocidos como “**tranvías de mulitas**”²⁴, los cuales sustituyeron paulativamente al omnibus, la proliferación de este medio de transporte trajo a la ciudad el crecimiento urbano a lo largo de sus rutas.²⁵

Cuando México surgió como nación independiente en el año 1821, los liberales de mitades del siglo XIX consideraban que el establecimiento de ferrocarriles era factor importante para el desarrollo y progreso de nuestro país y un síntoma inequívoco de modernidad. Desde la década de 1830 se intentó construir el primer ferrocarril, pero no fue sino hasta el 4 de julio de 1857, que el presidente Comonfort puso en marcha el primer tramo de la ruta entre México y la Villa de Guadalupe, que si bien fue concebida como parte del ferrocarril a Veracruz prestó servicio a este importante sitio durante muchos años.

A partir de este hecho nacieron diferentes empresas de ferrocarriles, entre ellas la **Compañía Limitada de Ferrocarriles**²⁶, la cual llegó a ser la más grande e importante empresa del ramo y que explotaría el sistema ferroviario hasta 1896. Mientras esto sucedía con las compañías, la ciudad y su población crecían y las diversas líneas se vieron en la necesidad de efectuar diversos cambios en su modalidad de tracción, debido a que presentaron nuevas problemáticas para el transporte urbano. Por sus características de gran peso y tamaño los ferrocarriles no tenían pleno acceso a las estrechas calles. Para dar remedio a tal situación las autoridades dispusieron que los ferrocarriles se instalaran en las periferias mientras que el servicio al interior de la ciudad lo darían los coches tirados por mulas o caballos, también conocidos como, “tranvías de mulitas”.

La llegada del siglo XX vio la instalación de los primeros tranvías eléctricos de la ciudad, que circulaban sobre las mismas vías que los de mulitas, aunque la sustitución de estos últimos por los nuevos “**trolleys**” no terminó sino hasta 1934, cuando el último tranvía de

24.- “Tranvías de mulitas”.- no eran más que simplemente pequeños tranvías jalados por varios caballos sobre un camino de rieles, cabe resaltar que sólo se usaban en trayectos cortos en el centro de la ciudad. (<http://ciudadanosenred.com.mx>) consultado el 9 de mayo del 2010

25.- Fragmento tomado del cartel número 1 llamado “DE LAS CANOAS A LOS TRANVÍAS DE MULITAS” de la exposición temporal conmemorando las 40 años del Metro en la estación AUDITORIO de la línea 7, consultado el día 10 de mayo del 2010

26.- “Compañía Limitada de Ferrocarriles”.- Fue creada por el ciudadano americano Robert Symon en Boston, Massassuchets el 5 de diciembre de 1876. (Julia Sort, Jordi, *Redes Metropolitanas*, editorial Gustavo Gili, Barcelona, España, primera edición, 2006, pp. 144-145).

mulitas hizo su recorrido final de las calles de Guatemala, por El Carmen, hasta el barrio de Tepito. Así, durante la primera mitad de este siglo, el transporte eléctrico compitió con un creciente número de camiones, automóviles de alquiler y particulares movidos con gasolina, iniciando la dinámica que hoy caracteriza a nuestra ciudad.²⁷

Como ya se ha mencionado, las grandes ciudades del mundo se caracterizan por los conflictos viales que causa la alta demanda de transporte público y particular, agregándole además la intensa actividad económica y la sobrepoblación humana. El Distrito Federal no ha sido la excepción e inició el siglo XX con aproximadamente 540 mil habitantes y 800 vehículos para satisfacer la demanda de estos lugareños. Para 1953 la población ya se había incrementado a 3.5 millones y ya rozando 1960 se había superado asombrosamente la cantidad de 4.5 millones de habitantes. Curiosamente en 1964 ya se alcanzaban los 5 millones de habitantes, pero sólo se tenían 7200 unidades de transporte público para satisfacer las necesidades de esta gran masa de gente (aquí cabe resaltar que un 40% de los viajes totales se hacían en el centro de la ciudad).²⁸

Ya se habló de los orígenes del transporte Metro en el mundo, tal vez fueron muy pocas las redes que se citaron, pero son las más importantes aún en la actualidad por su grado de capacidad, tamaño y modernidad. La ciudad de México no tenía porque quedarse atrás y aunque tardó medio siglo para poderse plantear la construcción de un transporte de tales dimensiones, fue el Ingeniero Bernardo Quintana Arrijoa, fundador de la empresa mexicana **“Ingenieros Civiles y Asociados”**²⁹, quien elaboró estudios que le permitieron la creación de un anteproyecto para la construcción de un sistema de transporte masivo en la Ciudad de México.

Para 1958 la propuesta del proyecto fue presentada a Ernesto P. Uruchurtu, Regente de esta ciudad de 1952 a 1966, pero éste la rechazó al considerarla económicamente costosa, además de que un año antes, el 28 de julio de 1957, un sismo de 7 grados en la escala de Richter sacudió a la ciudad dañando diversos edificios del centro de la urbe, hecho que provocó la desconfianza entre las autoridades para construir proyectos de grandes dimensiones como el presentado por el Ingeniero Quintana. Para 1964, el Ingeniero no claudica y presenta nuevamente su proyecto a Gustavo Díaz Ordaz, Presidente de México

27 .- Fragmento tomado del cartel número 2 llamado “DEL FERROCARRIL AL TRANSPORTE ELECTRICO” de la exposición temporal conmemorando las 40 años del Metro en la estación AUDITORIO de la línea 7, consultado el día 10 de mayo del 2010

28 .- Fernández, Alejandro y Guevara, Ignacio, El Metro de la Ciudad de México, Sistema de Transporte Colectivo y GDF, México, Primera edición, 2006, pp. 37-41

29 .- “Ingenieros civiles y asociados”.- También conocida como (ICA) por sus iniciales, es la empresa de ingeniería, procuración y construcción más grande de México, con actividades en la infraestructura y vivienda. (www.ica.com.mx) consultado el 11 de mayo del 2010

de 1964 a 1970, esperando poder tener el apoyo para la realización del mismo, pero de nueva cuenta el obstáculo resulta ser el costo elevado de la obra.

Sin embargo el Presidente francés Charles de Gaulle, durante una visita regional por Latinoamérica, se reúne con Díaz Ordaz en México acompañado del empresario francés Alex Berger (esposo de María Félix). Berger (quien por casualidad también era amigo de Quintana) funge como mediador entre los gobiernos francés y mexicano para la obtención del crédito. Finalmente el gobierno mexicano cubriría el costo de la obra civil, los estudios de geotecnia y el diseño de las estaciones, mientras que el gobierno francés se ocuparía de la obra electromecánica.

Fue el 29 de abril de 1967 que se publica en el Diario Oficial de la Federación el decreto presidencial que da origen al **“Sistema de Transporte Colectivo”**, organismo público descentralizado que se encargaría de construir, operar y explotar un tren rápido subterráneo como parte del transporte público del Distrito Federal. Dos meses más tarde se realiza la ceremonia de inicio de la obra para construir la línea 1 del Sistema de Transporte Colectivo Metro, justamente en el cruce de Avenida Chapultepec con la Calle Bucareli. Para el 4 de septiembre de 1969, Gustavo Díaz Ordaz y el Regente de la Ciudad de México Alfonso Corona del Rosal, inauguran formalmente el servicio entre las estaciones Chapultepec-Zaragoza. El tren utilizado fue el modelo **“Alsthom MP-68”** decorado con franjas tricolores y el escudo nacional mexicano a sus costados, el recorrido inaugural se da entre las estaciones Zaragoza e Insurgentes.

Para 1977 el Ingeniero Bernardo Quintana Arrijoja funda y preside el Consejo de Administración de Constructora Metro S.A. de C.V., el cual en colaboración con el Departamento del Distrito Federal crean el **“Plan Maestro del Metro”** ese mismo año. Dicho proyecto consideraba la construcción de 5 líneas nuevas y la ampliación de las 3 extensiones construidas hasta esa fecha (1, 2 y 3). En conjunto se preveía la construcción de 15 líneas con una longitud total de vía de 315 kilómetros. Ya en 1985 la Secretaría General de Obras del Departamento del Distrito Federal presenta a través de la Comisión de Vialidad de Transporte Urbano, el Programa Maestro del Metro versión 1985 horizonte 2010.³⁰

En dicho programa se estableció una nueva longitud total del sistema a 306.285 kilómetros, y éste incluía 15 líneas principales de rodadura neumática, 8 alimentadoras con características de tren suburbano de rodadura férrea y una de tren ligero, la línea B fue la

30.- Julia Sort, Jordi, op. cit., pp. 146-147.

última construida basándose en el plan de 1985, su trazo representa la unificación de las extensiones 10 y B presentadas en ese plan.

Ya para el primero de septiembre de 1995 el Sistema de Transporte Colectivo se hace cargo de la supervisión técnica del Plan Maestro y hasta el año 2000 elabora diversas versiones del “Plan” como parte del **Programa Integral de Transporte y Vialidad 1995-2000 del Distrito Federal**. Cabe destacar que en estas versiones se incluyeron propuestas diversas como extensiones de las líneas con trenes de rodadura neumática, líneas de tren ligero, trenes suburbanos y el polémico “**ecotren**”. En 2001 se realizó una nueva revisión del Plan Maestro del Metro y Trenes Ligeros para crear escenarios posibles de expansión del sistema en los años 2003, 2009 y 2020.³¹

1.3 La expansión de sus líneas (estructura en constante aumento)

Ahora bien, desde su fundación el Sistema de Transporte Colectivo Metro no ha parado de crecer en el sentido de su extensión a lo largo y ancho de la ciudad, lo que ha llevado a que este medio de transporte pueda llegar a los rincones más alejados de la metrópoli, no importando si una estación se encuentra en la zona más exclusiva y la siguiente en el barrio más humilde, el Metro no se distingue por el tipo de personas que lo aborda, sino por la cantidad de gente que se hace de sus servicios, y tal parece que mientras más crece la ciudad, el Metro sigue sus pasos de manera casi simultánea.

A este crecimiento agigantado se le ha dividido en varias etapas desde su fundación, y cada una de ellas ha estado constituida por la construcción de nuevas líneas férreas, ampliaciones y renovaciones, hasta el año 2000 se tienen cuantificadas 6 etapas constructivas en los siguientes intervalos: 1967-1972, 1977-1982, 1983-1985, 1985-1987, 1988-1994 y 1994-2000.³² Comenzaremos con la primer etapa que data del 19 de junio de 1967 al 10 de junio de 1972, por obvias razones la línea 1 fue la primera en construirse e inaugurarse en la zona centro de la ciudad, actualmente está integrada por 20 estaciones y su color distintivo es el rosa, sin embargo el primer tramo sólo se constituía de 16 estaciones y de 12.660 kilómetros de longitud que corrían de Zaragoza a Chapultepec, fue inaugurada el 4 de septiembre de 1969 por el entonces Presidente de México Gustavo Díaz Ordaz, y el Regente del Distrito Federal Alfonso Corona del Rosal.

31 .- Sistema de Transporte Colectivo (9 de abril de 2002). «Plan Maestro-Sistema de Transporte Colectivo», Ciudad de México, México: Sistema de Transporte Colectivo. www.metro.df.gob.mx. Consultado el 11 de mayo del 2010

32 .- Sistema de Transporte Colectivo (2007). «Etapas de la construcción de la red del STC Metro». Ciudad de México, México: Sistema de Transporte Colectivo. www.metro.df.gob.mx. Consultado el 11 de mayo del 2010

Para 1970 se inauguran dos tramos más del sistema, el primero fue el 11 de abril que corría de Chapultepec a Juanacatlan con 1.046 kilómetros, y para el 20 de noviembre el tramo Juanacatlan-Tacubaya. Dos años después, en 1972, se suman 1.705 kilómetros a la línea con el tramo Tacubaya-Observatorio.³³ Luego viene la línea 2, la cual está actualmente integrada por 24 estaciones y su color distintivo es el azul, un dato curioso es que en su tramo que corre de Zócalo a Taxqueña fue construida en el mismo corredor del antiguo tranvía que corría del Zócalo de la Ciudad de México hacia el Centro Histórico de Tlalpan al sur de la Ciudad.

El primer tramo de sólo 11 estaciones y 11.321 kilómetros de longitud que corría de Taxqueña a Pino Suarez, fue inaugurado el 1 de agosto de 1970 por el Presidente Gustavo Díaz Ordaz, y por Alfonso Corona del Rosal, que como se mencionó era el Regente del Distrito Federal. Un mes después, el 14 de septiembre de 1970 se inauguran 11 estaciones más en el tramo Pino Suarez-Tacuba con 8.101 kilómetros de longitud.³⁴ La línea 3 fue la última de esta primer etapa en inaugurarse, actualmente cuenta con 21 estaciones distinguidas por el color verde olivo y una longitud total de vía de 23.609 kilómetros, sin embargo su primer tramo de 5.441 kilómetros y 7 estaciones, Tlatelolco-Hospital General, fue inaugurado el 20 de noviembre de 1970 también por los entonces Presidente y Regente respectivamente, Gustavo Díaz Ordaz y Alfonso Corona del Rosal.³⁵

Para la segunda etapa que va del 7 de septiembre 1977 a finales de 1982, durante la gestión presidencial de José López Portillo y la regencia de Carlos Hank González, la línea 3 tuvo cuatro expansiones, el 25 de agosto de 1978 se realizó la de Tlatelolco a La Raza con 1.389 kilómetros y una estación, el primero de diciembre de 1979 se hizo el tramo de La Raza a Indios Verdes con 4.901 kilómetros y tres estaciones, para el 7 de junio de 1980 se realiza la de Hospital General a Centro Médico con 823 metros y 1 estación, y finalmente para el 25 de agosto de 1980 se abre la de Centro Médico a Zapata con 4.504 kilómetros y 4 estaciones.³⁶

33 .- Sistema de Transporte Colectivo (2007). «Red del Sistema de Transporte Colectivo-Línea 1». Ciudad de México, México: Sistema de Transporte Colectivo. www.metro.df.gob.mx. Consultado el 11 de mayo del 2010

34 .- Sistema de Transporte Colectivo (2007). «Red del Sistema de Transporte Colectivo-Línea 2». Ciudad de México, México: Sistema de Transporte Colectivo. www.metro.df.gob.mx. Consultado el 11 de mayo del 2010

35 .- Sistema de Transporte Colectivo (2007). «Red del Sistema de Transporte Colectivo-Línea 3». Ciudad de México, México: Sistema de Transporte Colectivo. www.metro.df.gob.mx. Consultado el 11 de mayo del 2010

36 .- Sistema de Transporte Colectivo (2007). «Red del Sistema de Transporte Colectivo-Línea 3». Ciudad de México, México: Sistema de Transporte Colectivo. www.metro.df.gob.mx. Consultado el 11 de mayo del 2010

En este periodo se inaugura la línea 4, misma que en la actualidad está integrada por 10 estaciones y es identificada por el color cian, además de recorrer una longitud de total de vía de 10.747 kilómetros. Fue inaugurada en dos tramos por el entonces Presidente José López Portillo el 29 de agosto de 1981 en el tramo de Martín Carrera a Candelaria con 7.499 kilómetros y 7 estaciones; y para el 26 de mayo de 1982 se concluye con el tramo de Candelaria a Santa Anita con 3.248 kilómetros y sólo 3 estaciones. Cabe resaltar que fue la primer línea en emplear la construcción de viaducto elevado, únicamente las estaciones Martín Carrera y Candelaria son de tipo superficial y de acuerdo a estadísticas del Sistema de Transporte Colectivo es considerada una línea de baja afluencia de pasajeros, motivo por el cual se emplean trenes de 6 carros.³⁷

La línea 5 fue la última en inaugurarse durante esta segunda etapa, hoy en día está integrada por 13 estaciones, una longitud total de vía de 15.675 kilómetros y su color distintivo es el amarillo, el primer tramo que iba de Pantitlán a Consulado fue inaugurado el 19 de diciembre de 1981 por José López Portillo, con una longitud de 9.154 kilómetros y 7 estaciones. Las obras de ampliación continuaron hacia el norponiente de la ciudad y siete meses después, el primero de julio de 1982, se inauguró el tramo entre las estaciones La Raza y Consulado acumulando así 12.242 kilómetros de vía y 10 estaciones. Finalmente, el 30 de agosto de 1982 se inauguró el tramo La Raza-Politécnico, con una longitud de 3.433 kilómetros y 3 estaciones más.³⁸

Dos años antes de que comenzara esta etapa se presentó un incidente que marcó de manera significativa la forma de operar del Metro, el 20 de octubre de 1975 ocurrió un choque de trenes en la estación Viaducto, debido a que uno de ellos se encontraba estacionado y terminó siendo alcanzado por otro en movimiento, el fuerte impacto ocasionó la muerte de 31 personas y 71 heridos. En consecuencia, el Sistema de Transporte Colectivo implementó un sistema de piloto automático, puestos de mando central y semáforos para controlar la velocidad y posición de los trenes en todo el sistema. Además, se incluyó en cada tren una caja negra para registrar cualquier incidente.³⁹

Otro dato que cabría resaltar es que en la actualidad, pero para ser más precisos el pasado noviembre del 2009, el Jefe Delegacional en Gustavo A. Madero, Víctor Hugo Lobo

37.- Sistema de Transporte Colectivo (2007). «Red del Sistema de Transporte Colectivo-Línea 4». Ciudad de México, México: Sistema de Transporte Colectivo. www.metro.df.gob.mx. Consultado el 11 de mayo del 2010

38.- Sistema de Transporte Colectivo (2007). «Red del Sistema de Transporte Colectivo-Línea 5». Ciudad de México, México: Sistema de Transporte Colectivo. www.metro.df.gob.mx. Consultado el 11 de mayo del 2010

39.- Luis Guillermo Hernández, Reporte especial titulado, *La tragedia olvidada*, para el Diario “El Universal” publicado en México el lunes 20 de octubre del 2008

Román, declaró que la delegación que le ha tocado administrar se encuentra geográficamente en el centro de la zona metropolitana, lugar en que por cierto cruzan cada día más de 1 millón 200 mil pasajeros, por lo que requiere de una inversión aproximada de más de 100 millones de pesos para resolver sus problemas de vialidad en Circuito Interior, Periférico Arco Norte-Av. Centenario, la gaza de incorporación a Gran Canal y Miguel Bernand; así como de la ampliación de la línea 5 del Metro para beneficio de más de 700 mil personas

Es de esta línea de la que el funcionario declara que la última estación Politécnico, deja sin conexión a miles de usuarios principalmente de la zona de Cuauhtépec, así como a estudiantes que se dirigen diariamente a las instalaciones de la Universidad de la Ciudad de México, ubicadas justamente en esa zona, por lo que argumenta que se ven en la necesidad de completar sus recorrido a través de microbuses, lo que significa un doble gasto. Añadió que para cumplir con este propósito sería necesaria la ampliación de 2.5 kilómetros de la red hasta la colonia Ampliación Guadalupe, lo que significaría 2 estaciones más, con una inversión estimada de 4 millones de pesos. Por último declaró que esta acción no sólo beneficiaría a los maderenses, sino también a los habitantes de los municipios mexiquenses, quienes tendrían la posibilidad de utilizar este sistema de transporte colectivo cuyo costo continúa siendo muy accesible.⁴⁰

La tercer etapa comienza el 30 de agosto de 1983 cuando el Presidente de México, Miguel de la Madrid Hurtado, corta el tramo final Zapata-Universidad de la línea 3 con 6.551 kilómetros y 5 estaciones.⁴¹ Al año siguiente también se realiza la inauguración final del último tramo de la línea 1, el 22 de agosto de 1984 se abren al público las vías que corren de Zaragoza a Pantitlán con una longitud de 2.277 kilómetros⁴², ese mismo día también se inaugura el tramo final de la línea 2 que corre de Tacuba a Cuatro Caminos, con 2 estaciones y 4.009 kilómetros de longitud.⁴³

Para el 21 de diciembre de 1983 el presidente De la Madrid inaugura lo que sería el primer tramo de la línea 6 que actualmente cuenta con 11 estaciones y una longitud total de vía de

40 .- Laura Gomes Flores, nota titulada, *Propone Lobo ampliación de línea 5 del Metro*, publicada en México para el diario “La Jornada”, el lunes 23 de noviembre del 2009

41 .- Sistema de Transporte Colectivo (2007). «Red del Sistema de Transporte Colectivo-Línea 3». Ciudad de México, México: Sistema de Transporte Colectivo. www.metro.df.gob.mx. Consultada el 11 de Mayo del 2010

42 .- Sistema de Transporte Colectivo (2007). «Red del Sistema de Transporte Colectivo-Línea 1». Ciudad de México, México: Sistema de Transporte Colectivo. www.metro.df.gob.mx. Consultada el 11 de mayo del 2010

43 .- Sistema de Transporte Colectivo (2007). «Red del Sistema de Transporte Colectivo-Línea 2». Ciudad de México, México: Sistema de Transporte Colectivo. www.metro.df.gob.mx. Consultada el 11 de mayo del 2010

13.947 kilómetros, pero para aquella fecha sólo se había puesto en funcionamiento de la estación Rosario a Instituto del Petróleo, con 9.264 kilómetros y sólo 7 estaciones. Desde un principio de acuerdo a estadísticas del Sistema de Transporte Colectivo fue considerada una línea de baja afluencia de pasajeros, por lo que al igual que la línea 4 se emplean solamente trenes de 6 carros.⁴⁴

La última línea en ser inaugurada en este tercer periodo fue precisamente la línea 7, la cual hoy en día está integrada por 14 estaciones, una longitud de 18.784 kilómetros y su color distintivo es el naranja. Esta línea fue abierta en cuatro tramos durante el sexenio presidencial de Miguel de la Madrid, de Tacuba a Auditorio el 20 de noviembre de 1984 con 5.424 kilómetros y 4 estaciones, de Auditorio a Tacubaya el 22 de agosto de 1985 con 2.730 kilómetros y 2 estaciones, y de Tacubaya a Barranca del Muerto el 19 de diciembre de 1985 con 5.040 kilómetros y sólo 4 estaciones

Un dato que cabría destacar sobre esta última línea es que se proyectó al pie de las estribaciones de la Sierra de las Cruces, una que se encuentra a mayor altitud que la que tiene la Ciudad de México, por lo cual para compensar la variación de altitudes se decidió construir la línea a 35 metros bajo la superficie por medio de un escudo excavador. Dicha técnica requiere del uso de “**dovelas**” de concreto prefabricadas para estabilizar el túnel. Las dovelas inferiores soportan los rieles y la barra alimentadora de tensión, por este motivo se prescindió del uso de balasto.⁴⁵

Como mención adicional, en octubre del 2007 el ex titular de la Secretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda (SEDUVI) del Distrito Federal, Arturo Aispuro, expresó ante comisiones unidas de la Asamblea Legislativa, que tanto él como el jefe de Gobierno, Marcelo Ebrard, están en la misma lógica de revisar el tema para extender la línea 1 del Metro; “de la terminal Observatorio hasta el poniente de la capital, para ser más precisos en la zona de Santa Fe”; dando la posibilidad de establecer algunos vínculos entre las líneas que ya existen actualmente, todo esto con el fin de resolver la problemática vial que afecta al poniente de la ciudad. En aquel entonces se preveía que el proyecto estaría listo en 3 meses.⁴⁶

44 .- Sistema de Transporte Colectivo (2007). «Red del Sistema de Transporte Colectivo-Línea 6». Ciudad de México, México: Sistema de Transporte Colectivo. www.metro.df.gob.mx. Consultado el 11 de mayo del 2010

45 .- Sistema de Transporte Colectivo (2007). «Red del Sistema de Transporte Colectivo-Línea 7». Ciudad de México, México: Sistema de Transporte Colectivo. www.metro.df.gob.mx. Consultado el 11 de mayo del 2010

46 .- Raúl Llanos Samaniego y Rocío González Alvarado, nota titulada, *Estudian extender línea 1 del metro hasta Santa Fe*, publicada en México para el diario “La Jornada”, el martes 9 de octubre del 2007

Sin embargo al día siguiente, el Director del Sistema de Transporte Colectivo Metro, Francisco Bojorquez, desmintió al que fuera titular de la Secretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda, pues en conferencia de prensa declaró que el organismo no cuenta con los recursos suficientes para realizar dicho proyecto, pues ahora la principal prioridad es el terminar con la llamada línea 12 del Bicentenario, con lo que dejó en entredicho que este proyecto, que por cierto no se encuentra dentro del Plan Maestro del Metro, podría aplazarse hasta el 2010.⁴⁷

Para la cuarta etapa, finalmente el 8 de julio de 1986 se abrieron al público los 4.638 kilómetros restantes de la línea 6 que corren de Instituto del Petróleo a Martín Carrera.⁴⁸ Para 1987 entra en marcha el funcionamiento de la línea 9, misma que está integrada por 12 estaciones, una longitud de vía de 15.375 kilómetros y la distingue en sus pasillos el color café. Fue la única línea inaugurada durante esta etapa pues su primer tramo de Pantitlán a Centro Médico fue abierta el 26 de agosto de ese mismo año con una longitud de 11.669 kilómetros y 9 estaciones.⁴⁹ Cabe mencionar que dos años antes la desaparecida (COVITUR) Comisión de Vialidad y Transporte Urbano que dependía de la Secretaría General de Obras del Distrito Federal, dio a conocer el Programa Maestro del Metro Horizonte 2010.

En esta nueva versión se determinó construir 8 líneas alimentadoras que tendrían como característica particular ser una transición entre el Metro convencional y un ferrocarril suburbano. El plan consistiría en diseñar trenes de rodadura férrea de seis vagones con la posibilidad de aumentar hasta nueve, con dimensiones similares a los de rodadura neumática empleados en el sistema desde 1969, sus principales rutas serían extendidas hacia las zonas conurbadas en el Estado de México y se tendría que comprar un boleto más para abordar a las líneas principales del Metro con trazo predominante en el Centro de la Ciudad de México. A diferencia de las principales líneas que se distinguen por números, en estas se emplearía nomenclatura por letra.⁵⁰

47.- Raúl Llanos Samaniego y Rocío González Alvarado, nota titulada, *No hay recursos para su construcción*, publicada en México por para el diario "La Jornada", el miércoles 10 de octubre del 2007

48.- Sistema de Transporte Colectivo (2007). «Red del Sistema de Transporte Colectivo-Línea 6». Ciudad de México, México: Sistema de Transporte Colectivo. www.metro.df.gob.mx. Consultada el 12 de mayo del 2010

49.- Sistema de Transporte Colectivo (2007). «Red del Sistema de Transporte Colectivo-Línea 9». Ciudad de México, México: Sistema de Transporte Colectivo. www.metro.df.gob.mx. Consultada el 12 de mayo del 2010

50.- Sistema de Transporte Colectivo (9 de abril de 2002). «Plan Maestro-Sistema de Transporte Colectivo». Ciudad de México, México: Sistema de Transporte Colectivo. www.metro.df.gob.mx. Consultada el 12 de mayo del 2010

Sin embargo y a pesar de que la línea 12 del Metro, actualmente en construcción, viene a fortalecer toda la red del sistema con sus 25.2 kilómetros de extensión; el Plan Maestro del Metro y Trenes Ligeros, cuya última actualización se realizó en 1997 ya fue rebasado, pues para el 2020 la Ciudad de México y el Área Metropolitana ya deberían de contar con 17 líneas del Metro (4 de rueda metálica) y 10 de tren ligero. El 30 de noviembre del 2000 fue inaugurada la Línea B del sistema y hasta casi 8 años después, el 23 de septiembre de 2008, inicio la construcción de la Línea 12, el mayor lapso de tiempo sin construir una línea del Metro en el Distrito Federal.

Y es que con el paso del tiempo el Plan Maestro ha sufrido modificaciones para adecuar el proyecto original de las líneas de acuerdo con la demanda de los usuarios. De esta forma, de acuerdo a los resultados arrojados por la Consulta Verde realizada el 29 de julio de 2007 por el gobierno capitalino, se decidió que la Línea 12 llegara a Tláhuac y no a Acoxta como se pensaba originalmente. Al respecto, el Director del Proyecto Metro, Enrique Horcasitas, señaló a Publimetro que el Plan es algo que se tiene que actualizar periódicamente.

Para el ingeniero Horcasitas el Metro es un sistema de transporte que no se debe de dejar a un lado. “El metro es un factor muy importante que proporciona y permite mejorar la calidad de vida, no sólo de los usuarios, sino de la sociedad en su conjunto. Un sistema de transporte masivo como el Metro cuando está bien diseñado y planeado, es insustituible porque transporta un número muy importante de ciudadanos con rapidez, confort y seguridad. Es un método de transporte muy eficiente en términos de tiempo y costo”, aseguró⁵¹

Para la denominada quinta etapa del Metro se da por concluido el último tramo de la línea 7 que corre de Tacuba a El Rosario, el 29 de noviembre de 1988 se abren al público las cuatro estaciones finales que complementaban dicha línea que hasta la fecha sigue siendo considerada la más profunda.⁵² Dos meses antes también se abrió al público el segundo tramo de la línea 9 que corre de Centro Médico a Tacubaya con 3.706 kilómetros de longitud y sólo 3 estaciones, con esto se da por terminado el recorrido de la línea café.⁵³

51 .- Jorge Almaraz, nota titulada, *Rebasado el Plan Maestro del Metro*, publicada en México para el diario “Publimetro”, el lunes 25 de enero del 2010

52 .- Sistema de Transporte Colectivo (2007). «Red del Sistema de Transporte Colectivo-Línea 7». Ciudad de México, México: Sistema de Transporte Colectivo. www.metro.df.gob.mx. Consultada el 12 de mayo del 2010

53 .- Sistema de Transporte Colectivo (2007). «Red del Sistema de Transporte Colectivo-Línea 9». Ciudad de México, México: Sistema de Transporte Colectivo. www.metro.df.gob.mx. Consultada el 12 de mayo del 2010

La primer y única línea de rodadura férrea hasta el momento que se logró construir del proyecto de líneas alimentadoras, fue la que el 12 de agosto de 1991 fue inaugurada por el Presidente Carlos Salinas de Gortari y el regente del Distrito Federal Manuel Camacho Solís bajo la nomenclatura simple de **línea A**, integrada por diez estaciones y distinguida por el color morado. A diferencia de todas las líneas del Metro es también la primera que toca los límites del Estado de México con un trazo que se localiza al suroriente de la ciudad y una longitud de 17.192 kilómetros, la cual recorren trenes de 6 carros alimentados por “**catenaria**”. Cabe resaltar que en posteriores revisiones del Plan Maestro del Metro se consideró sustituir las líneas alimentadoras por líneas de tren ligero o por expansiones de las líneas de rodadura neumática ya existentes.⁵⁴

Cabe destacar que el pasado 25 de septiembre del 2009, el Jefe de Gobierno, Marcelo Ebrard supervisó el nuevo tren FE-07 que desde esa fecha entró en uso para mejorar el funcionamiento de la línea A que corre desde Pantitlán hasta la Paz. Estos nuevos trenes contarán con lo último en tecnología como lo es el pilotaje automático que servirá para incorporarse al sistema de conducción computarizado, contará con señalización de presión en la tubería de equilibrio, voltaje de baterías, registrador de eventos, indicación de condiciones de operación del tren para el conductor y radiotelefonía. También tendrá controles de mando en la cabina de conducción, comunicación entre carro y carro, ocho puertas de accionamiento eléctrico por coche, suspensión mecánica, sistema de tracción asíncrona y de informática embarcada.

Además de que se ampliará de seis a nueve carros cada tren para acortar los tiempos de traslado.⁵⁵ Para el 20 de julio de 1994 el entonces Presidente de México Carlos Salinas de Gortari y el Regente del D.F., Manuel Aguilera Gómez inauguran la línea 8 del Metro integrada por 19 estaciones y distinguida por el color verde pasto. Dicha línea es la primera en correr hacia el oriente de la Ciudad de México pues al menos la mitad de ella se localiza en las delegaciones Iztacalco e Iztapalapa, tiene una longitud total de vía de 20.078 kilómetros y corre desde las estaciones Constitución de 1917 a Garibaldi.⁵⁶

Para la última etapa que corre de 1994 al año 2000 se inaugura la que hasta la fecha sigue siendo la última línea de la red, o por lo menos hasta que la línea 12 del Bicentenario entre

54 .- Sistema de Transporte Colectivo (2007). «Red del Sistema de Transporte Colectivo-Línea A». Ciudad de México, México: Sistema de Transporte Colectivo. www.metro.df.gob.mx. Consultada el 12 de mayo del 2010

55 .- Notimex, nota titulada, *Entérate, características de nuevos trenes para línea A del Metro*, publicada en México en el diario "El Universal", el viernes 25 de septiembre del 2009

56 .- Sistema de Transporte Colectivo (2007). «Red del Sistema de Transporte Colectivo-Línea 8». Ciudad de México, México: Sistema de Transporte Colectivo. www.metro.df.gob.mx. Consultada el 12 de mayo del 2010

en operación, la llamada línea B que está integrada por 21 estaciones y es la única hasta el momento que se distingue por su identidad gráfica de dos colores (el verde y el gris), tiene una longitud total de vía de 23.722 kilómetros de los cuales casi la mitad recorren el Estado de México pasando por los municipios de Nezahualcoyotl y Ecatepec. Dicha línea fue abierta al público en 2 tramos, el primero que corre desde Buenavista hasta Villa de Aragón fue inaugurado por el Presidente Ernesto Zedillo Ponce de León y la Jefa de Gobierno Rosario Robles Berlanga el 15 de diciembre de 1999, y el segundo tramo que iniciaba en Villa de Aragón y termina hasta Ciudad Azteca fue inaugurado el 30 de noviembre del año 2000.⁵⁷

Cabe mencionar que en 1985, año en que se planteó el Programa Maestro del Metro Horizonte 2010, se propuso el trazo de una supuesta línea 10 que iría desde la colonia Los Morales en la Delegación Miguel Hidalgo hasta la Colonia Villa de Aragón en los límites de la delegación Gustavo A. Madero y el municipio de Nezahualcoyotl. Para complementar esta línea se tenía contemplado construir una extensión similar a la línea A. Esta línea sería la que originalmente tendría la nomenclatura de línea B, y partiría desde la colonia Villa de Aragón hacia la colonia Ciudad Azteca en el Estado de México. Sin embargo, el proyecto final, como bien se sabe, comenzó a construirse en 1994 con diversos cambios puesto que la línea no tendría su estación terminal poniente en Los Morales sino en la antigua estación de tren Buenavista, cerca de la avenida Insurgentes y sus estación terminal nororiente sería Ciudad Azteca.⁵⁸

Para terminar con todas y cada una de las líneas, apenas entrando a su periodo administrativo, el Jefe de Gobierno del Distrito Federal, Marcelo Ebrard Casaubon se dio a la tarea de plantearse el propósito de construir la obra más grande de su administración, me refiero ni más ni menos que a la tan controvertida línea 12, bautizada por muchos funcionarios locales como la Línea del Bicentenario. Esta nueva incorporación a la Red del Sistema de Transporte Colectivo Metro ha creado igual número de simpatías por las ventajas que trae consigo un medio de transporte de tales dimensiones en el suroriente de la ciudad; como detractores, por la cantidad de inconsistencias que genera la construcción de la misma en una zona en donde ya casi son nulos los espacios para su instalación.

Todo esto comenzó cuando autoridades del gobierno local concluyeron el proyecto de ampliación del Metro en mayo del 2007, el cual consideraba construir la línea 12 (desde Río Mixcoac hasta el sur de la ciudad, en Acoxta o Tláhuac) y hacer tres ampliaciones que

57.- Sistema de Transporte Colectivo (2007). «Red del Sistema de Transporte Colectivo-Línea B». Ciudad de México, México: Sistema de Transporte Colectivo. www.metro.df.gob.mx. Consultado el 12 de mayo del 2010

58.- Sistema de Transporte Colectivo (9 de abril de 2002). «Plan Maestro-Sistema de Transporte Colectivo». Ciudad de México, México: Sistema de Transporte Colectivo. (www.metro.df.gob.mx) Consultado el 12 de mayo del 2010

unieran otras líneas para elevar la eficiencia de la red de este medio de transporte. Dicho proyecto fue presentado al jefe de gobierno Marcelo Ebrard quien determinó los detalles, sobre todo de la nueva línea, ya que los autores de la propuesta en aquel entonces elaboraron dos alternativas. La primera proponía que la línea 12 iniciara en la estación Mixcoac de la línea 7, continuando por el eje 8 sur Popocatepetl, hiciera conexión con las estaciones Zapata de la línea 3 y Ermita de la línea 2, siguiera por calzada Ermita Iztapalapa y conectara con la estación Atlalilco de la línea 8 para luego terminar en Acoxta.

La segunda alternativa es que en vez de que llegara a Acoxta, la línea 12 llegara hasta Tláhuac. En ambos casos, se trata de que la nueva línea del Metro con una longitud de 24 kilómetros, proporcione este servicio en el sur de la ciudad con el uso de 38 trenes en horas pico, atendiendo una demanda diaria de 480 mil usuarios; según el proyecto que concluyeron el ex secretario de Obras de la capital, Jorge Arganis, el director del Metro, Francisco Bojorquez, el ex director de Planeación de la Secretaría de Transportes, Mario Zepeda, así como especialistas del Instituto Politécnico Nacional y de la Universidad Nacional Autónoma de México.

Añadido a esto el proyecto también visualiza la construcción de 3 ampliaciones a líneas ya existentes, la primera de ellas planea unir las estaciones Buenavista de la línea B con Colegio Militar de la línea 2; la segunda irá de la estación Santa Anita de la línea 4 hacia la Central de Abastos, pasando por Apatlaco de la línea 8; y la tercera correrá de Garibaldi en la línea 8 a La Raza en la línea 3, aunque argumentaron que todavía se quedaría en proyecto lo de las extensiones por falta de presupuesto.⁵⁹

A los dos meses, el 29 de julio del 2007 se aplicó una encuesta denominada Consulta Verde, a través de la cual se le preguntó a la población de esta metrópoli su opinión sobre el transporte público, el manejo del agua, el medio ambiente y por supuesto, la definición del trazo de la nueva línea 12 del Metro; dicha encuesta propuso también dos posibles rutas, de Iztapalapa a Acoxta y de Iztapalapa a Tláhuac, para el 8 de agosto del mismo año se dieron a conocer los resultados en donde la segunda ruta resultó elegida, presentada un día después de manera oficial ante la población con el nombre de Línea 12, la línea dorada, línea del Bicentenario.

El proyecto presentado ese 8 de agosto considera la construcción de una vía de longitud total de 24 kilómetros localizados al sur de la ciudad con dirección oriente-poniente,

59.- Ella Grajeda, nota titulada, *Alistan plan de ampliación del Metro*; considera línea 12, publicada en México en el diario "El Universal", el sábado 26 de mayo del 2007

propone el color oro como entidad gráfica para celebrar el Bicentenario de la Independencia de México y el Centenario de la Revolución Mexicana, y el uso de trenes de rodadura férrea alimentados por catenaria. La licitación original emitida el 21 de enero del 2008 cita 22 estaciones: Tláhuac, Tlaltenco, Zapotitlán, Nopalera, Olivos, Tezonco, Periférico Oriente, Calle 11, La Virgen, Culhuacan, Barrio Tula, Ganaderos, Axomulco, Mexicaltzingo, Vía Láctea, Ermita, Eje Central, Parque de los Venados, Zapata, 20 de Noviembre, Insurgentes Sur y Mixcoac. El nombre de las estaciones todavía no es definitivo puesto que las constantes protestas han llevado al gobierno local a cambiar de nombre frecuentemente a las mismas.⁶⁰

Después de aprobarse la segunda alternativa se decidió por medio de licitaciones que empresa se haría cargo de la construcción de esta línea, aunque fue un tanto reñida la lucha por hacerse de una obra de tales dimensiones, el jueves 12 de junio del 2008, las autoridades capitalinas encabezadas por el jefe de gobierno del DF, Marcelo Ebrard, celebraron una reunión para dar a conocer el fallo de la licitación y anunciar que el consorcio de empresas integradas por Alstom, ICA y Cicsa, esta última propiedad del empresario Carlos Slim, serán las responsables de la construcción de la nueva línea que contará con una inversión de 17 mil 583 millones de pesos e iniciará obras el 3 de julio para concluir el 31 de diciembre del 2011, contando un total de mil 277 días de obras.⁶¹

Para el 4 de septiembre del 2008, el Sistema de Transporte Colectivo Metro festeja su 39 aniversario y con ello el Director institucional Francisco Bojorquez Hernández, anuncia que y a pesar de los retrasos desde el 3 de julio, por fin iniciarán los trabajos de construcción de la línea 12 en la segunda quincena del mes en curso, en una primera etapa que irá de Tláhuac a Axomulco, al no existir impedimento legal tras aprobarse el programa de desarrollo delegacional, que incluye el cambio de uso de suelo para que los terrenos por los cuales pase el transporte, únicamente puedan usarse para equipamiento del mismo; además de hacer algunos ajustes como ampliar 20 centímetros el diámetro de la tuneladora a utilizarse y determinar los tres frentes de trabajo que se abrirán en el cruce de Axomulco y Mexicaltzingo, Periférico y Tláhuac, y San Francisco Tlaltenco, así como completar la compra de 48 parcelas.⁶²

60.- Alberto Cuenca, nota titulada, *GDF Da a conocer resultados de Encuesta Verde*, publicada en México en el diario “El Universal”, el miércoles 8 de agosto del 2007

61.- Alberto Cuenca, nota titulada, *Construirá ICA-SICSA línea 12 del Metro*, publicada en México en el diario “El Universal”, el jueves 12 de junio del 2008.

62.- Laura Gómez Flores, nota titulada, *A mediados de este mes comenzara la construcción de la línea 12 del Metro*, publicada en México en el diario “La Jornada”, el viernes 5 de septiembre del 2008

El 23 de septiembre del 2008, día en que se dio inicio formalmente a las obras de la línea 12, el Director general del Metro, Francisco Bojorquez, informó que para estaciones como Mexicaltzingo que se ubicará atravesando la Viga hacia el Centro, se vieron en la necesidad de adquirir predios, que aunque no especificó el número total, aclaró que del 100%, 30% son locales comerciales, 30% casas habitación y el 40% restante lotes baldíos, aclaró que por parte de los dueños hay gran disposición para que se les compre los terrenos de los que se disponga. Al final añadió que no se llevarán a cabo las construcciones de las estaciones Vía Láctea y Ganaderos, y que para la estación Axomulco se hará una modificación, ya que se planea correrla unos 250 metros hasta el cruce con la estación Atlalilco de la línea 8 del Metro, agregado a esto, también se planea cambiar el nombre de las estaciones Calle 11 por Tomatlan, e Insurgentes Sur por el de parque Hundido.⁶³

Sin embargo los altibajos no se hicieron esperar y a principios de Octubre del 2008 la titular de la Procuraduría Ambiental y del Ordenamiento Territorial del DF, Diana Ponce, declaró que la modificación del trazo de la línea 12 del Metro, la cual contempla el tramo de Atlalilco a Barrio Tula en cajón bajo superficie a 12 metros, de Barrio Tula a Santa Catarina en elevado a 13 metros, y Santa Catarina a Tlaltenco en cajón a nivel del piso; modificará los impactos ambientales de la obra, pues aseguró que una línea totalmente subterránea tendría menos afectaciones; aunado a esto señaló que la eliminación de las tres estaciones: Axomulco, Vía Láctea y Ganaderos, podría, generar más residuos de construcción.

Informó que las obras también podrían generar más ruido, polvo y tránsito, para lo cual hará un seguimiento puntual para que las dependencias encargadas de los trabajos tomen las medidas necesarias de mitigación, pues “aunque cualquier obra trae consigo impactos negativos al medio ambiente, siempre serán momentáneos si se tratan adecuadamente”. Al mismo tiempo destacó la disponibilidad del Gobierno capitalino para informar sobre los cambios que se le vayan haciendo al proyecto para ir realizando los ajustes necesarios.⁶⁴

Por si fuera poco, en abril del 2009 el pleno de la Asamblea Legislativa aprobó un punto de acuerdo para que el gobierno del Distrito Federal suspendiera provisionalmente las obras de la línea 12 del Metro, esto debido a que el diputado panista Ezequiel Retiz comentó en tribuna que los habitantes de la zona de Culhuacan y otras colonias aledañas, manifestaron su preocupación al protestar que las autoridades pretenden que la nueva línea tenga un

63 .- Sara Pantoja, nota titulada, *Comprara Metro Predios para construcción de línea 12*, publicada en México en el diario “El Universal”, el martes 23 de septiembre del 2008

64 .- Jessica Castillejos, nota titulada, *Cambios en línea 12 alteran daño estimado*, publicada en México en el diario “Excélsior”, el sábado 4 de octubre del 2008

trayecto sobre calzada Ermita y entronque directamente con la avenida Tláhuac, sin pasar por el eje 3 oriente. Justificaron que precisamente en este trayecto hay monumentos arqueológicos e históricos expuestos a daños, por lo que el Instituto Nacional de Antropología e Historia debería primero emitir su autorización.

Es por esta razón que el pleno de la ALDF solicitó al ex secretario de Obras, Jorge Arganis, un informe pormenorizado sobre la atención y el estado que guardaba el proyecto ejecutivo de dicha línea; además, de la precisión de las razones técnicas o financieras para modificar el trazo original, aunado el estudio de impacto social que se aplicó en varias colonias, y un estudio de mecánica de suelos sobre la firmeza del mismo o aspectos geológicos de las zonas antes referidas, así como el programa de afectación a las redes de infraestructura básica como agua potable, drenaje, electricidad, teléfono y gas natural.⁶⁵

Por esta razón los directores del proyecto, Enrique Horcasitas, y del Sistema de Transporte Colectivo, Francisco Bojorquez, informaron sobre la modificación de nueva cuenta al proyecto ejecutivo de la línea 12, el cual tenía previsto todavía hasta la última modificación el ser completamente subterráneo, ahora según el nuevo informe quedará en un tramo a 2.8 kilómetros superficial, en otro a 2.8 con cajón subterráneo, y un último a 7.8 kilómetros con túnel profundo.

Estas modificaciones también se debieron a cuestiones técnicas, económicas y sociales, pues a lo largo del trazo hay zonas firmes y suelos blandos, con asentamientos diferenciales; además del gran desarrollo comercial y habitacional, los problemas en los cruces entre barrio Tula y la avenida Taxqueña, y por las adecuaciones geológicas, sin pasar de largo el hecho de que el trazo pasará por el centro de la población de Santa María Tomatlan, con todas las afectaciones que ello implicaba.⁶⁶

Al iniciar este año otros percances no se hicieron esperar, y justamente en enero la Cámara de Diputados tomó la decisión de no autorizar la solicitud que hizo el Jefe de Gobierno del Distrito Federal por 3 mil 500 millones de los 8 mil 550 millones que se requerirían de inversión para los avances de la obra de la línea 12 en este 2010 y para la compra de nuevos

65 .- Ella Grajeda, nota titulada, *ALDF aprueba suspensión de la línea 12, por modificaciones*, publicada en México en el diario “El Universal”, el viernes 3 de abril del 2009

66 .- Laura Gómez Flores, nota titulada, *Razones técnicas, económicas y sociales obligan a cambiar proyecto de línea 12*, publicada en México en el diario “La Jornada”, el miércoles 8 de abril del 2009

trenes.⁶⁷ Aunado a esto está el hecho de que el pasado febrero, ejidatarios de San Francisco Tlaltenco dieron a conocer que el Tribunal Colegiado en Materia Administrativa del Primer Circuito, les otorgó la protección legal con un amparo, al considerar que se han presentado irregularidades en el parcelamiento de terrenos donde se edifica el intertramo de las estaciones Tláhuac y Tlaltenco.⁶⁸

Por si esto fuera poco, en marzo la Auditoria Superior de la Federación, dio a conocer el resultado de una investigación realizada, la cual detectó que el gobierno de la ciudad incurrió durante 2008 en una serie de inconsistencias durante el inicio de la obra, entre ellas un presunto daño al erario público federal por 207 millones de pesos.⁶⁹ Sin embargo el jefe de Gobierno del Distrito Federal, Marcelo Ebrard, prometió acelerar el paso para que esta obra quede concluida en el tiempo previsto pese a las restricciones presupuestales y recordó que la construcción de esta línea generará más de 25 mil fuentes de empleo, así como una derrama económica superior a los 40 mil millones de pesos.⁷⁰

Agregando que el proyecto no se suspenderá “a pesar de quienes han hecho esfuerzos muy grandes para detenernos, pero no han podido, ni van a poder”, explicó.⁷¹ Pues a pesar de todas las altas y bajas, las obras continúan su proceso y hasta el momento la línea a quedado planeada de la siguiente manera: Mixcoac, Insurgentes Sur, 20 de Noviembre, Zapata, Parque de los Venados, Eje Central, Ermita, Mexicaltzingo, Atlalilco, Pueblo Culhuacan, San Andrés Tomatlan, Santa María Tomatlan, Calle 11, Periférico Oriente, Tezonco, Olivos, Nopalera, Zapotitlán, Tlaltenco, Tláhuac.⁷²

67.- Gabriela Romero Sánchez y Laura Gómez Flores, nota titulada, *La línea 12 del Metro se entregara a tiempo, asegura Marcelo Ebrard*, publicada en México en el diario “La Jornada”, el viernes 8 de enero del 2010

68.- Alberto Cuenca, nota titulada, *STC: Amparos no detienen línea 12*, publicada en México en el diario “El Universal”, el miércoles 24 de febrero del 2010

69.- Alberto Cuenca, nota titulada, *Ebrard: no frenaran obras de la línea 12*, publicada en México en el diario “El Universal”, el sábado 6 de marzo del 2010

70.- Gabriela Romero Sánchez y Laura Gómez Flores, nota titulada, *La línea 12 del Metro se entregara a tiempo, asegura Marcelo Ebrard*, publicada en México en el diario “La Jornada”, el viernes 8 de enero del 2010

71.- Alberto Cuenca, nota titulada, *Ebrard: no frenaran obras de la línea 12*, publicada en México en el diario “El Universal”, el sábado 6 de marzo del 2010

72.- Fragmento tomado del boletín institucional por el 40 aniversario del Sistema de Transporte Colectivo Metro, pág. 16, 2010.

Pero el Metro no sólo es historia, tecnología, avance, transporte y estabilidad económica, también esta esa parte cultural y rica en entretenimiento de la cual se hablará a continuación:

2.- EL METRO COMO FORMA DE EXPRESION (LA CULTURA SUBTERRÁNEA)

2.1 Andenes y pasillos, lugar de exposiciones, expresiones y muestras

Sin duda alguna, el Sistema de Transporte Colectivo Metro se ha convertido en parte fundamental de la vida económica, social y hasta política del país, sin un medio de transporte masivo la ciudad de México a estas alturas sería completamente un caos vial, no habría espacio para desplazarse y las calles parecerían estacionamientos gigantes (si aun así con el Metro no se dan a vasto las vialidades) Sin embargo, el Metro no sólo se ha limitado al ir y venir de las personas, conforme han pasado los años también se ha convertido en un espacio para una gran diversidad de expresiones artísticas. Exposiciones, muestras, ferias, conciertos, poesía, baile, talleres de pintura y teatro son algunas de las ramas artísticas que se realizan diariamente en algunas estaciones del Metro y de las cuales podemos apreciar sin ningún costo salvo lo que uno quiera aportar según nuestra voluntad.

Es importante para la vida de nuestra bella capital, que se vaya introduciendo la cultura en la vida diaria de las personas en general, y qué mejor que utilizar como herramienta el Metro, el cual sigue siendo uno de los medios de transporte a nivel mundial con más captación de usuarios al año, sin dejar de lado que también es uno de los metropolitanos con las más bajas tarifas de costo por viaje alrededor del planeta.⁷³ Pero ¿qué es lo que más distingue al Metro en los últimos años culturalmente?, si hablamos subterráneamente, los cantantes y músicos entran perfectamente, pero ¿institucionalmente?, el Sistema de Transporte Colectivo se ha dado a la tarea de montar exposiciones, murales, corredores y programas que bien vale la pena resaltar por sus características de gran calidad.

Dentro de las instalaciones, a lo largo y ancho de las líneas que lo conforman se encuentra un aproximado de 24 murales oficiales, realizados por excelentes artistas que en su mayoría donaron con el propósito de compartir su arte ,se exhiben de manera gratuita para el deleite de todos los usuarios que pasan diariamente por andenes y pasillos del Metro, a continuación se hará una breve descripción de algunos de ellos y su ubicación: “**Alegoría a la Ciudad de México y el sistema de transporte colectivo**”, su autor es el pintor y muralista José Luis Elías Jáuregui, quien utilizó la técnica del acrílico sobre tela.

Dicho mural es una clara alusión al 4 de septiembre de 1969, día en que se funda el Sistema de Transporte Colectivo, con una superficie de 9 metros cuadrados, hace un homenaje a los

73 .- Julia Sort, Jordi; op. cit; p.p. 147.

trabajadores de dicho organismo, plasmando aspectos técnicos, así como cuatro modelos de trenes del Metro, añadiendo elementos prehispánicos de los cuales dice sentirse amante, el mural fue inaugurado el 1 de mayo del 2007 en la estación Pantitlán de la línea 5.⁷⁴ **“Civilización y cultura”**, es el nombre del siguiente mural inaugurado el 6 de noviembre de 1996 en la estación Chabacano de la línea 9 por el pintor de origen portugués, José de Guimaraes. Dicha obra se caracteriza con un jaguar envolviendo a un ser femenino en gesto de fertilidad, como en una lanza para que el mundo de los humanos continúe existiendo. El autor lo explicó en su momento de la siguiente manera:

“En la cultura mexicana prehispánica pude constatar que dos arquetipos fundamentales prevalecen a lo largo de los siglos; la serpiente como símbolo de agua-vida y el jaguar como símbolo de tierra-fertilidad; sin estos dos elementos importantes para el hombre, la historia no tendría lugar”. Cabe resaltar que el mural de 120 metros cuadrados fue donado por el Metropolitano de Lisboa y fue realizado con la técnica de la cerámica.⁷⁵ El 15 de octubre de 1990 se inauguran los murales **“Subterráneos Metro de Londres-Metro de Paris”**, en la estación Insurgentes de la Línea 1, con una superficie de 37 metros cuadrados, el pintor Rafael Cauduro, representa aspectos típicos, materiales y culturales de los Metros de dichas capitales ubicadas en Inglaterra y Francia respectivamente, lo cual por cierto son las redes metropolitanas más antiguas del mundo.

Con su estilo, Cauduro ilustra acontecimientos artísticos, sociales, históricos y culturales con aspecto de aparente descuido, haciendo una copia fiel de las paredes, portones, fachadas, ventanas, baños (todo de ladrillo y madera palpable). Los dibujos con colorido fiel son casi fotográficos. Ambos murales fueron realizados con la técnica de acrílico y óleo, para evitar que la obra este expuesta a afectaciones en el muro.⁷⁶ La pintora italiana Graziella Scotese es la autora del mural **“Encuentro de Culturas”**, inaugurada el 12 de junio del 2007 en la estación División del Norte de la línea 3. El trabajo al que la creadora denomina como conceptual, es un arduo trabajo que le llevó cuatro años, de 1982 a 1986,

74 .- Fragmento tomado de la placa de presentación de dicho mural ubicado en la salida oriente de la estación terminal Pantitlan de la línea 5, (la línea amarilla). Imagen bajada de “Sistema de Transporte Colectivo (2007). «Murales». Ciudad de México, México: Sistema de Transporte Colectivo. www.metro.df.gob.mx”

75 .- Fragmento tomado de la placa de presentación de dicho mural ubicado en el trasborde de la estación Chabacano de la línea 9 hacia la línea 2. Imagen bajada de “Sistema de Transporte Colectivo (2007). «Murales». Ciudad de México, México: Sistema de Transporte Colectivo. www.metro.df.gob.mx”

76 .- Fragmento tomado de la placa de presentación de dichos murales ubicados en las salidas de la estación Insurgentes de la línea 1 (la línea rosa). Imágenes bajadas de Sistema de Transporte Colectivo (2007). «Murales». Ciudad de México, México: Sistema de Transporte Colectivo. www.metro.df.gob.mx

y que terminó por donar como un acto de amor hacia México. Menciona que en esta pintura todos los personajes representados son mujeres, haciendo un homenaje a más de la mitad de los humanos.

En la parte central aparecen dos círculos que se entrelazan, dos figuras alegóricas, en la cual la primera hace alusión a Leonardo Da Vinci, uniendo su mano con Ixchel, la segunda figura, dadora de vida en la cultura maya, madre de la tierra y de las aguas. Detrás se puede apreciar una América Latina en transparencia, injertando todo al interior de una pirámide en cuya base se encuentra la tierra trabajada con sacrificio por los humanos. La muralista añade que su trabajo también incluye símbolos de protesta, al dibujar cuatro pares de manos abiertas pidiendo paz y alto a la injusticia social. La artista también señala que la UNAM es algo muy importante en su formación, lo que la lleva a hacerle un pequeño homenaje pintando un pumita en el overol de la joven que está con la guitarra. La técnica utilizada fue el acrílico sobre tela de algodón cambaya, en la que el algodón absorbe el acrílico quedando todo en uno solo.⁷⁷

El muralista mexicano Ariosto Otero, es el autor del trabajo **“Monstruos de fin de milenio”**, cuya donación a la Plaza Comercial Merced 2000, es inaugurado en 1997. Sin embargo, en abril del 2008 es rescatado y posteriormente restaurado para montarse definitivamente en la estación “La Raza” de la línea 5, el 25 de noviembre del 2008, integrándose de esta forma al patrimonio cultural del Metro. El maestro Otero comentó sobre su obra, que se trata de una propuesta vigente del muralismo mexicano, al dar un mensaje que recuerda que debemos salvaguardar la vida del planeta y la dignidad del ser humano, añadiendo que el mural lo hizo para el pueblo de México, para la misma historia, donde su vida y pensamiento quedarán plasmados en un mural que cumple con el compromiso de la vigencia de los tiempos, del pasado, del presente y del futuro.

Los elementos utilizados fueron ensamblados en una retícula de metal con una superficie de madera de 10 milímetros de espesor y realizadas con una pasta que simula un muro, cuya técnica inventó el artista hace 20 años, la cual está compuesta por carbono de calcio, selladores, acrílicos, blanco de titanio y resina plástica que garantiza su durabilidad y resistencia.⁷⁸

77.- Fragmento tomado de la placa de presentación de dicho mural ubicado en la salida con dirección a Universidad de la línea 3 (la línea verde olivo). Imagen bajada de Sistema de Transporte Colectivo (2007). «Murales». Ciudad de México, México: Sistema de Transporte Colectivo. www.metro.df.gob.mx

78.- Fragmento tomado de la placa de presentación de dicho mural ubicado en el local de exposiciones artísticas de la estación La Raza de la línea 5 con dirección a la línea 3. Imagen bajada de Sistema de Transporte Colectivo (2007). «Murales». Ciudad de México, México: Sistema de Transporte Colectivo. www.metro.df.gob.mx

Así como estos murales, hay muchos más en diversas líneas de la red: “Andrómeda 1 y 2” de Martha Tanguma en Coyoacán, “Cosmos o la historia del principio” de Janitzio Escalera en Iztapalapa, “Del código al mural” de Guillermo Ceniceros en Tacubaya, “El Perfil del tiempo” también de Guillermo Ceniceros en Copilco, “Elementos” de Alberto Castro en Taxqueña, “Encuentro con la luz” de Luis López en Isabel la Católica, “Estrella de los vientos” de David Lach en Santa Anita, “La técnica al servicio de la patria” de José Luis Elías en Politécnico, “La universidad en el umbral del siglo XXI” de Arturo García en Universidad,

“Medicina Tradicional y Medicina contemporánea” de Arturo Estrada en Centro Médico, “Muro de las Lamentaciones” de Daniel Kent en Lindavista, “Paisajes Cálidos y Fríos” de David Lach en Terminal Aérea, “Reproducción mural de Bonampak” de Rita Lazo en Bellas Artes, “Tlaltilco y Cuitzeo” de David Lach en Terminal Aérea, “Un paisaje de color para todos” de Gerard Economus en Santa Anita, “Vida Académica de la UAM” de Patricia Torres en UAM 1, “Visión de un artista francés sobre México”, de Jean Paul Chambas en Bellas Artes, su contraparte “Visión de un artista mexicano sobre Francia” de Rodolfo Morales también en Bellas Artes, “Visión del Mictlán” de Luis Y. Aragón en Barranca del muerto; entre otros.⁷⁹

Cabria destacar aquí un dato curioso, precisamente me vi en la necesidad de bajar las imágenes de Internet por que el fin de semana que me disponía a tomar las fotografías de dichos murales, en la estación Pantitlán de la línea 5 mientras me encontraba buscando el mejor enfoque para tomar mis fotos del mural “**Alegoría a la Ciudad de México y el sistema de transporte colectivo**”, una mujer policía que se encontraba en esos momentos cuidando los torniquetes de entrada a la estación, me abordó con un tono un tanto déspota y me ordenó de inmediato que desistiera de seguir fotografiando y guardara mi cámara, yo un tanto sacado de onda le pregunte cuál era la razón, al quererme responder titubeo y me pidió que la siguiera hasta un pasillo que se encontraba al lado de la taquilla de boletos.

No voy a mentir, la cámara no era mía y comencé a ponerme un tanto nervioso pues había estado entrevistando a comerciantes informales y algunos de ellos me comentaron que con cualquier cosita que no les pareciera al personal de vigilancia o seguridad, te remitían para pagar una multa por faltas administrativas, el caso es que terminé en la oficina del jefe de seguridad de dicha estación, el cual también un tanto prepotente comenzó a decirme que no se tenía permitido el uso de cámaras dentro de las instalaciones del Metro, que era casi prácticamente un delito y que tenía la facultad de decomisarme la cámara fotográfica, sin

79 .- Sistema de Transporte Colectivo (2007). «Murales». Ciudad de México, México: Sistema de Transporte Colectivo.

www.metro.df.gob.mx. Consultada el 20 de mayo de 2010

embargo después con un tono más sarcástico, me dijo que por esa única ocasión se portaría accesible y me dejaría ir.

En una fracción de segundos pensé por un momento que querría extorsionarme con dinero o algo por el estilo, pero lo único que salió de su boca fue la interrogante de: ¿cuántas fotos has tomado, las pudo ver?, a lo cual respondí afirmativamente y le enseñé las únicas dos fotos que había tomado, me pidió que las borrara y que no me atreviera a tomar más fotos en otras estaciones porque no habría una segunda oportunidad, añadiendo que estaría vigilándome por las cámaras de circuito cerrado (como si fuera yo la única persona en la Tierra), me dijo que podía retirarme y le di tanto a él como a la mujer policía las gracias. Así que sólo me limité por el momento a acudir a las ubicaciones de cada uno de los cinco murales antes citados y recabar alguna información sobre ellos.

Cabe añadir que a los dos días porque sábados y domingos no dan servicio) fui a pedir informes sobre cómo podría obtener un permiso especial para la toma de fotografías, a lo cual me dieron un formato con los requisitos que pedían, el único inconveniente en este proceso aparte de la interrogante de que si te otorga el permiso o no, es la espera de 15 largos días para dar el dictamen final, este tipo de permiso se tramita en la Gerencia de Atención al Usuario, ubicada en Avenida Balderas No. 55, segundo piso en la colonia Centro de la Delegación Cuauhtémoc, justamente arriba de la estación Juárez con dirección Universidad de la línea 3.

Pero no sólo los murales son los principales protagonistas dentro de los pasillos del Metro, también la Arqueología ha establecido su propio espacio dentro de las instalaciones, después de todo desde su fundación el Metro pretendió ser en su mayor parte subterráneo, y es precisamente por esta razón que dentro de las entrañas de lo que ahora es la Ciudad México se hicieron un sin fin de descubrimientos provenientes de distintas épocas de la historia. Como declararon los arqueólogos del Instituto Nacional de Antropología e Historia, Raúl Martín Arana y Gerardo Cepeda, el Metro implicó cambios cualitativos en toda la metrópoli, pues la mayor parte de las líneas tienden a ser subterráneas, ocasionando la transformación de calles, avenidas, pasos a desnivel, puentes, tendido eléctrico e hidráulico.

Y pues de entre tanta movilización de tierra, obviamente se tuvieron que topar con objetos, esculturas, restos animales, humanos, y hasta pequeñas construcciones. Los hallazgos abarcan generalmente desde la Era del Pleistoceno⁸⁰, que es el periodo más antiguo del

80 .- Pleistoceno.- Eiroa, Jorge Juan, “ Nociones de prehistoria General”, Editorial Ariel, septiembre del 2000, primer edición, Barcelona, España, págs. 75-76

Cuaternario⁸¹, de los primeros pobladores de la Cuenca del Valle de México, una gran cantidad de piezas de la cultura mexicana y lo que llaman “arqueología histórica”, que es de la época de la Colonia Española a nuestros días. Para los trabajos de supervisión y salvamento, estos arqueólogos recurrieron a las fuentes históricas prehispánicas y de la época de la Colonia, permitiéndoles establecer los sitios donde encontrarían la mayor cantidad de datos y materiales.⁸²

Por su parte el arqueólogo Luis Alberto Wario, menciona que se han encontrado fragmentos líticos (herramientas), correspondientes a la etapa conocida como Pleistoceno Superior (20000-7000 a.C.), restos óseos humanos y fogones de los habitantes primigenios, dando como resultado el hallazgo de las más antiguas pruebas de vida humana de las que se tenga registro en México. Aunado a esto, el rescate de polen fosilizado y su respectivo estudio, fue de gran ayuda para establecer los cambios ambientales del Valle de México de los últimos 25 mil años. Recordando que el Museo Nacional de Antropología e Historia, es el responsable de exhibir en la sala Mexica, la mayor parte de las piezas localizadas en las excavaciones del Sistema de Transporte Colectivo Metro.⁸³

De esta misma etapa del Pleistoceno, se hicieron hallazgos interesantes, se recuperaron restos óseos de la fauna que habitaba el Valle de México; especies ya extintas que convivieron con los primeros habitantes de este lugar. Dentro de esta misma fauna abundan los restos de mamut, conocido científicamente como *Mammuthus imperator*, el bisonte, el caballo, el camello, los perros, las aves (tanto huevos como huesos) y peces (escamas y esqueletos). A continuación algunos de los hallazgos más importantes ordenados cronológicamente: 1978, se encuentran en las excavaciones del Metro Talismán de la línea 4 restos de un mamut, 1979, son hallados los restos de un Bison en la estación Oceanía de la línea 5, 1980, en la estación La Raza de la línea 5 se recogen restos de mamut y pez, 1981, es el año en que se localizan restos de otro mamut en la estación Hangares de la línea 5.

Para 1982, en la estación Viveros de la línea 3 se dio el hallazgo de 2 esqueletos de mamut, un año después en 1983, otro mamut hace aparición en la estación Pantitlán de la línea 1, 1984, aparte de otro mamut, un camello se anexa a la lista de hallazgos, esto en la estación

81 .- Cuaternario.- Eiroa, Jorge Juan, *Ibid*, págs. 75-76

82 .- Arana, Raúl Martín y Cepeda, Gerardo, “Rescate Arqueológico en la Ciudad de México”, *Boletín No. 30 del INAH*, México, Diciembre de 1967, págs. 3-9

83 .- López Wario, Luis Alberto, “Arqueología de la Ciudad de México”, *Revista Arqueología Mexicana* tomo 11, No. 60, México, 2005, pág. 68

San Joaquín de la línea 7, para 1988 en la estación Tacubaya de la línea 9 aparece un nuevo bison; y para 1995 mientras se construía la estación Garibaldi de la línea B, los restos de un nuevo mamut fueron rescatados. Cabe recordar que estos no son los únicos hallazgos hechos de animales, y hasta la fecha aún no se puede dar un nuevo definitivo, pues en la línea 12 que sigue en construcción se podrían llevar gratas sorpresas. Pero no sólo los restos de animales fueron los únicos descubiertos, los primeros pobladores de la Cuenca del Valle de México también pertenecieron al Pleistoceno Superior y convivieron con la fauna mencionada.

Los restos óseos más antiguos de los que se tenga registro en la Ciudad de México, son los de un cráneo masculino que data de hace 33000 años; pero es justamente cuando se realizaba la construcción de la línea 3 del Sistema de Transporte Colectivo Metro, para ser más precisos en la calle de Balderas, entre Independencia y avenida Juárez, en el año de 1968; cuando se encontró un cráneo humano en buen estado de conservación a 3.10 metros de profundidad. Expertos enseguida argumentaron que perteneció a un individuo del sexo masculino de entre 35 a 40 años de edad y que tiene una antigüedad de 11000 años. En la actualidad forma parte de la colección de especímenes humanos denominados **Pre cerámicos** de México, se encuentra en la Dirección de Antropología Física del INAH y es mejor conocido como “El hombre del Metro Balderas”⁸⁴

Hay que destacar que dentro de toda la red del Metro en la Ciudad de México, las líneas 1 y 2 son las que más captación de descubrimientos arqueológicos han tenido, mientras que por el lado de la línea 1, el descubrimiento más importante fue al que se le conoce popularmente como el Coatlicue del Metro, en la línea 2 se encontró un pequeño centro ceremonial al cual bautizaron simplemente como la Pirámide de Pino Suarez. El Coatlicue es una pieza hecha en basalto, roca eruptiva negruzca, con una altura de 93 centímetros de largo por 37 de ancho, y con un peso de 520 kilogramos; se encuentra labrada por los cuatro lados y en la parte superior queda situada la cara y las manos. Cabe añadir que un estudio iconográfico posterior identificó la pieza como Tlaltecuhli, “Dios de la Tierra” y no como Coatlicue.

Por el lado de la Pirámide de Pino Suarez, fue precisamente en las excavaciones que se hicieron para la construcción de ésta estación, en las que se halló un extenso centro ceremonial sobre la calle de José María Izazaga. El patio de buenas proporciones, tenía escalinatas en tres de sus lados, varios adoratorios colocados al centro, celdas

84.- López Wario, Luis Alberto y Carballal, Staedtler, “25 años de la Dirección de Salvamento Arqueológico”, Colección Científica CONACULTA-INAH, México, primer edición, 2005, pag.16

habitacionales comunicadas entre sí por medio de pasos exteriores, muros y, hacia el norte, una gran plataforma que le daba unidad arquitectónica. Habría que añadir que en cada uno de los adoratorios se recuperaron ofrendas importantes que contenían huesos de loro, ganso, guajolote, restos de braseros y cerámica mexicana de diversas épocas. Hacia el sur, frente a ella, se halló otra pirámide de buenas proporciones; los expertos afirman que generalmente las pirámides circulares como las halladas en Pino Suarez, estaban dedicadas al dios Ehecatl-Quetzalcoatl.⁸⁵

La ciencia también ha tenido un papel protagónico dentro de las instalaciones del Metro, a pesar de ser una rama a la cual muchas personas suelen dar una actitud renuente por la falta de entendimiento a los tecnicismos de los que tanto hace uso, el Sistema de Transporte Colectivo ha hecho esfuerzos por tratar de masificarla de tal forma que el usuario accediera a ella de forma fácil y con métodos más atractivos para su entendimiento, “El Túnel de la Ciencia”, ubicado en la estación La Raza en el transbordo de la línea 3 a la línea 5, es considerado el primer museo científico-cognoscitivo del mundo, el cual se construyó en las instalaciones de un transporte colectivo, y que está al servicio del público usuario, desde el 30 de noviembre de 1988.

Dicho espacio está destinado a la divulgación de la ciencia y la tecnología, y tiene como principal objetivo el acercar a la población en general a estos temas, motivando de esta manera a los usuarios que transitan diariamente por estas instalaciones. Instalado en una superficie de 6,177 metros cuadrados, los viajeros pueden observar paneles electrónicos, fotográficos y de ambientación, los cuales presentan diversos temas de fácil acceso en toda la extensión de la palabra, pues no se requiere precisamente que el espectador tenga que detenerse para asimilar un cierto conocimiento. Aunado a esto, el museo cuenta con un Sistema de Información Secuencial, integrado por 9 pantallas electrónicas, cuyo objetivo es el proporcionar al usuario cápsulas informativas de ámbito multidisciplinario relacionadas con la ciencia y la tecnología.

Justamente a la mitad del pasillo de correspondencia, se encuentra una representación de la Bóveda Celeste, en la que se muestran las constelaciones del zodiaco; permitiendo un acercamiento mayor con la rama de la Astronomía. Por si esto fuera poco, a lo largo de todo el pasillo que enlaza a las dos líneas, hay seis Exposiciones Fotográficas Permanentes que muestran temas como la astronomía, el proceso de gestación humana, el diseño de la naturaleza, las especies en peligro de extinción, la fotografía microscópica y los fractales. Y para todos aquellos que cuenten con la disposición de tiempo suficiente para seguir apreciando más a fondo, en este mismo túnel se exhiben diversas muestras temporales en

85.- López Wario, Luis Alberto, op. Cit , p.p.. 70

vitriñas, en la sala de exposición de la estación La Raza, y las exposiciones permanentes en la sala de hologramas. Además de contar con salas de video y consulta, mismas en las que el visitante podrá ampliar una más sus conocimientos sobre temas científicos⁸⁶

Pero no sólo en exposiciones y muestras la ciencia ha entrado con el pie derecho en las instalaciones del Metro, también lo ha hecho de forma escrita en pequeños libros publicados por la misma institución, muchos tal vez se preguntarán, ¿cómo y cuándo se dieron a conocer dichas publicaciones?, y tal vez también se pregunten ¿dónde pueden consultarlos o comprarlos?, pues aquí hay dos respuestas, una buena y una mala, la buena es que salieron completamente gratis al público en general, la mala es que sólo el tiraje se dio en la línea 3 del Metro, y por lo mismo de su gratuidad, muchas personas se dieron a la tarea de llevarlos a casa, aunque no deberían de haberlo hecho; ¿por qué digo esto? A continuación la explicación más a detalle.

El 29 de junio del 2004, autoridades del Sistema de Transporte Colectivo Metro y la Dirección General de Divulgación Científica de la UNAM, suscribieron un convenio con el cual buscaban dar emisión de forma gratuita al público en general, pero sobre todo a los usuarios del Metro, información de carácter científico, donde investigadores de la institución educativa, describen y escriben de forma sencilla y hasta didáctica, aquellos temas que regularmente se quedaban en el laboratorio, de esta forma no sólo daban a conocer algunas investigaciones hechas, sino también se fomentaba la lectura entre los pasajeros, dicho programa fue bautizado oficialmente como “Ciencia de Boleto” y entró en vigor el 18 de mayo del 2005

Esta colección se encuentra integrada por 50 títulos escritos por el mismo número de investigadores, con un tiraje de 50 mil ejemplares por fascículo, los cuales como se mencionó, estaban dispuestos de forma gratuita para los pasajeros del gusano naranja en estaciones terminales, de correspondencia y de alta afluencia de la línea 3 del Metro (la línea verde olivo que va de Indios Verdes – Universidad). Los usuarios podían tomar un ejemplar de los anaqueles montados para tal efecto, registrarse, leerlo durante su traslado por la Red, y devolverlo al regreso de su viaje en los mismos puntos de distribución, o en su defecto, entregarlo en los módulos de información, Jefaturas de Estación, a los guías de la Ola Naranja (programa del que hablaremos más tarde) o a los Policías Auxiliares que se encuentran en la zona de torniquetes.

86 .- Sistema de Transporte Colectivo (2007). «Túnel». Ciudad de México, México: Sistema de Transporte Colectivo.

www.metro.df.gob.mx. Consultada el 20 de mayo del 2010

Desafortunadamente como se mencionó, dichos ejemplares han quedado en el limbo, pues los usuarios en lugar de entregarlos, se los llevaban consigo hasta sus destinos fuera del Metro. Tal vez haya uno que otro que todavía ande deambulando hasta la fecha dentro de las instalaciones. Los fascículos estaban disponibles de lunes a viernes en un horario de 07:30 a 17:30 horas en las estaciones Indios Verdes, Deportivo 18 de Marzo, La Raza, Guerrero, Hidalgo, Balderas, Centro Médico, Zapata, Miguel A. de Quevedo y Universidad, por si alguien quiere todavía checar si hay algún ejemplar por los anaqueles.⁸⁷

Aquí hay algunos de los fascículos publicados: “El Alacrán y su piquete” de Lourival Domingos Possani, “El mundo de la célula” de Horacio Merchant Larios, “El Metro, los alimentos y la biotecnología” de Agustín López Munguía, “México y el cambio climático global de Cecilia Conde, “Tectónica de placas” de Juan Manuel Espindola Castro, “Cómo es un átomo” de Luis de la Peña, “Asómate a la materia ¿qué es un semiconductor?” de Julia Tagüeña Parga, y “El próximo sismo de México” de Cinna Lomnitz. De hecho por la naturaleza del tema que me encuentro desarrollando, se me hizo ideal imprimir un fragmento de estos fascículos, y que mejor relación que el que escribió Agustín López Munguía, a continuación, dicho texto:

“EL METRO, LOS ALIMENTOS Y LA BIOTECNOLOGÍA”

El diputado estuvo de acuerdo: se cambiaría el nombre de la estación Polanco del Metro por estación Pasteur. No encontraba inconveniente: además de que en esa colonia hay una estatua del científico, no habría oposición por parte de los escasos habitantes que le quedan: está casi convertida en centro comercial. No tuve que argumentar mucho para convencerlo de honrar así la memoria del científico francés, conocido por haber descubierto la vacuna contra la rabia, pero también por habernos abierto los ojos a un nuevo mundo, no lejano, no del otro lado de algún océano, sino entre nosotros: el de los microbios. Le dije que gracias a la obra de Pasteur se inició a mediados del siglo XIX una ciencia: la microbiología, y con ella, el descubrimiento de células con vida propia en un mundo microscópico.

Un mundo minúsculo que convive entre nosotros, y que descubriríamos con tan sólo echar una mirada con microscopio al tubo del que se sostienen todos los que van parados en este vagón. Ese tubo, y el suelo, el aire, la tierra, los mares, en fin, todo lo que nos rodea, está poblado por millones de estas especies. Al oír esto, el diputado dijo que para eliminar bacterias, hongos, levaduras y demás bichitos había que lavarse muy bien las manos. Hoy se

87.- Domingos Possani, Lourival, “El Alacrán y su piquete”, colección “Ciencia de Boleto”, Sistema de Transporte Colectivo y Dirección General de Divulgación de la Ciencia de la UNAM, primera edición, México, 2005, pág. 4

sabe que algunos microorganismos aparecieron en la Tierra antes que nadie: los llamados arquea. Se conocen poco, pues habitan en ambientes extremos: muy altas temperaturas y presiones.

— ¿Más altas que las del Metro? —preguntó el diputado. —Mucho más —le contesté—, como las que hay en las chimeneas termales que surgen del fondo del mar, en los llamados géiseres o en los volcanes. Y continué con la justificación. —A otros los conocemos mejor, pues son en parte responsables de la inseguridad que vivimos en el país: si nos descuidamos atentan contra nuestra vida, como por ejemplo las bacterias patógenas, responsables de infecciones y enfermedades como la peste, el ántrax, el cólera o la salmonelosis. Otras, por el contrario, nos ayudan a sobrevivir en la tierra como las bacterias que trabajan en nuestros intestinos ayudándonos en la digestión. ¿Sabía usted, diputado, que hay más bacterias en nuestros intestinos que células en todo el cuerpo?

Las que limpian el agua y degradan la basura orgánica y, desde luego, las bacterias y hongos que se emplean para producir medicamentos tan importantes como los antibióticos. Finalmente otros microorganismos traen placer a nuestra existencia, como las levaduras que descubrió Pasteur, que hacen el milagro cotidiano de transformar el jugo de uva en vino o el extracto de cebada en cerveza, sin olvidar a las que desde hace miles de años, en el antiguo Egipto, iniciaron el diario trabajo de fermentar la masa de trigo para producir pan. La humanidad debe vivir agradecida con todas las levaduras y bacterias que, como descubrió Pasteur, transforman el azúcar en alcohol y el grano en pan.

Así, para honrar este extraordinario fenómeno conocido como fermentación alcohólica, en mis funciones de miembro de la Comisión Encargada de Ponerle Nombre a las Estaciones (Cepone) hice otra propuesta al diputado, que a estas alturas se había sentado junto a mí: que la estación Mixcoac, nombrada así en honor del Señor de la Caza y de la Guerra, se cambiara por estación Mayahuel, en honor de la lunar Señora del Pulque, resultado de la fermentación del aguamiel del maguey. Se nombra fermentado al producto resultante de la acción de los bichitos. — ¿Fermentado? ¿Cómo el tepache de la piña? —me preguntó el diputado, enderezándose en su asiento con el dulce recuerdo—. Y, ¿qué tal estación Tepachitlán?

No le contesté, sumido en mi reflexión. No alcanzarían las estaciones del metro para honrar a todos los dioses de la Antigüedad relacionados de alguna manera con las fermentaciones, a los productos de la fermentación o a los científicos modernos que han domesticado a los microorganismos para ponerlos a nuestro servicio e, incluso, han controlado a los más peligrosos para que no nos causen daño. Pensé que, en este sentido, la estación Valle Gómez tiene un icono hermoso: una planta de agave. Hice entonces una

contrapropuesta. — ¿Qué tal cambiar la estación Valle Gómez por algo así como estación Tequila o estación Agave? —Y fui más lejos.

Le propuse involucrar a las empresas y privatizar la estación para que se llamara estación Sauza, Cuervo o Herradura, todo en honor de una planta que, gracias a la acción de las levaduras sobre el jugo de sus piñas, ha dado renombre internacional al país, y a nosotros nos ha hecho tan machos. El ciudadano diputado y presidente de la Cepone, murmuró: Estás como loco. Y es que aquella mañana había tomado el Metro desde la estación Universidad, ubicada en la Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM), donde se gestó la idea de éste y otros textos, como se han gestado muchas de las grandes ideas científicas y culturales que han transformado a nuestro país. El objetivo era escribir sobre la biotecnología y los alimentos resultados de los más recientes avances de la ciencia y la tecnología, en particular los relacionados con la ingeniería genética.

Para inspirarme, decidí dirigirme a cualquier estación del Metro que llevara por nombre algo asociado con la ciencia y que no fuera Observatorio, pues además de que me quedaba lejos, no era momento para mirar estrellas. Tardé un tramo de la línea 3 en darme cuenta de una perturbadora noticia: he tomado el Metro cientos de veces sin caer en la cuenta de que no existe una sola estación que honre a algún científico, ya no digamos mexicano, ni siquiera internacional. No existen las estaciones Darwin, Galileo, Newton ni Pitágoras. Dejando de lado a los héroes que nos dieron patria, sólo encontré políticos, generales, abogados, santos, santas y un par de poetas (sin incluir a Octavio Paz).

Fue en ese momento cuando escuché la voz del diputado por primera vez. Me dijo: — ¿Y qué hay con la estación Eduardo Molina, ingeniero mexicano que abordó el problema del agua y del subsuelo en la capital; o qué con la estación Miguel Ángel de Quevedo, el Apóstol del Árbol? —estación que había quedado atrás hace rato en mi recorrido, al igual que muchos de los esfuerzos de ese personaje y de otros ilustres ecólogos por la preservación de la flora del país, en particular de los árboles de la capital. Tuve que confesar al diputado que, si bien era un merecido reconocimiento, no estaba ni cercano a lo que yo planteaba.⁸⁸

¿Se picaron con la lectura?, bueno, si quieren saber en que terminó esta interesante historia, no se olviden de investigar cómo conseguir estos fascículos en las estaciones antes citadas, pasando a otro tema con relación a la ciencia en el Metro, recientemente se dio a conocer que el Sistema de Transporte Colectivo inició la construcción de un laboratorio de

88 .- López Munguía, Agustín, “El Metro, los alimentos y la biotecnología”, colección “Ciencia de Boleto”, Sistema de Transporte Colectivo y Dirección General de Divulgación de la Ciencia de la UNAM, primera edición, México, 2006, págs. 5-11.

Metrología y puso en marcha proyectos de investigación para fortalecer la independencia tecnológica de este medio de transporte; el director de dicho organismo, Francisco Bojorquez, informó que ambos proyectos fueron aprobados por el Comité Técnico y de Administración del Fondo Mixto de Fomento a la Investigación Científica y Tecnológica Conacyt, y el Gobierno del Distrito Federal.

Argumentó que con dichos proyectos, el gobierno capitalino busca que el Metro sea menos dependiente tecnológicamente de las empresas y busque su desarrollo, generando su propia tecnología, y contando con ingenieros y científicos para seguir operando. Por su parte el director regional centro del Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología (Conacyt), Ramón Cruz Altamirano, agregó que el proyecto es una pieza de engrane en el desarrollo tecnológico mexicano y las instituciones que participan son la base donde se desarrollan. A su vez el director de Tecnologías Urbanas y Sociales del Instituto de Ciencia y Tecnología, Rodrigo Montufar Chaveznava, comentó que con la creación del Laboratorio de Metrología se busca crear tecnología propia y evitar en lo posible depender de empresas exteriores.⁸⁹

Pero, ¿sólo la ciencia, tecnología, arqueología y el arte mural son las únicas ramas que se pueden apreciar libremente por el Metro?, ¡no!, la literatura también ha tenido en los últimos años un espacio muy considerable dentro de las instalaciones. Para comenzar, el 27 de febrero de 1997, es inaugurada la librería más grande del mundo, y a su vez, el centro de distribución de libros más importante en el Centro de la Ciudad de México, ¿a cuál me refiero?, pues ni más ni menos que a “Un Paseo Por Los Libros”, ubicada en el pasaje Pino Suarez-Zócalo del Sistema de Transporte Colectivo Metro.

Dicho pasaje es visitado por miles de personas diariamente, pues no hay otro lugar donde la gente pueda encontrar todo lo referente a Editoriales, autores y temas. Abarcando un espacio de aproximadamente un kilómetro, en el corredor se encuentran un total de 42 librerías de la editoriales más importantes en español que hay en México, América Latina y España, patrocinadas por la Asociación Civil Grupo 2000 Editores. Además durante todo el año, de lunes a sábado, se ofrece una variedad de actividades culturales, con el fin de formar nuevos públicos receptivos a la cultura y la lectura. Aunado a esto “Un paseo Por Los Libros” cuenta con una biblioteca de 1000 ejemplares aproximadamente, entre los que destacan la novela, el cuento, la poesía, temas de interés general, los clásicos para niños y adultos, la narrativa, el naturismo, entre otros.⁹⁰

89.- NOTIMEX, nota titulada, “Inicia Metro construcción del Laboratorio de Metrología”, publicada en Mexico por el diario “Publimetro”, en su edición del martes 11 de mayo del 2010

90.- www.cultura.df.gob.mx, consultada el 21 de mayo del 2010

Sin embargo en donde si se volaron la barda los directivos del Metro, fue en el proyecto por muchos conocido como, “Para leer de boleto en el Metro”, el cual arrancó el 23 de enero del 2004 dentro de las instalaciones de la línea 3, (la que va de Indios Verdes a Universidad), con una colección de antologías de literatura mexicana contemporánea, a las cuales los usuarios lectores tenían acceso gratuitamente. Narradores, poetas, ensayistas y dramaturgos mexicanos vivos como Carlos Monsiváis, Emilio Carballido, Vicente Leñero, René Avilés Fabila, Thelma Nava, Eduardo Hurtado y Eduardo Antonio Parra, entre otros, colaboraron con obras breves ya publicadas y conocidas, en un proyecto que persiguió dos objetivos centrales: el primero el fomento a la lectura, y el segundo el de la cultura de la convivencia y los valores cívicos dentro del Metro.

El responsable de dicho proyecto y secretario particular del Director General del Sistema de Transporte Colectivo, Federico González, declaró que la finalidad de dicho programa es que los usuarios que entren a una estación del Metro puedan tener a la mano un estante en donde puedan tomar un libro para que lo lean en el trayecto y lo dejen al termino del mismo. Dejando en claro que en la medida en que la gente empiece a acostumbrarse a dejar el libro que se le presta, se fomentará también la relación entre los usuarios, generando un nivel de convivencia en donde la gente cuide a la gente. Este ambicioso proyecto que tiro alrededor de 250 mil ejemplares de una primera antología, también tuvo como reto que los libros estuviesen en toda la Red del Metro.⁹¹

Cabe destacar que la primera parte de este proyecto se integró por seis antologías con pequeños escritos de Guadalupe Loaeza, Alejandro Licona, Adriana Malvado, Guillermo Sampeiro, Cristina Pacheco, Federico Campbell, Elsa Cross, Germán Dehesa entre muchos más. Sin embargo hubo una segunda reinauguración encabezada por el actual Jefe de Gobierno del Distrito Federal, Marcelo Ebrard Casaubon, quien a través de un nuevo programa denominado “Para Leer en Libertad”, en el cual incorporó cinco proyectos que están encaminados al fomento de la lectura, decidió que si bien “Para Leer de Boleto en el Metro” fuera uno de ellos, tendría que sufrir algunas modificaciones en comparación a la edición anterior, pero con los mismos principios y procedimientos al interior de las estaciones.

Es así que el 4 de junio del 2007, se reinauguró el programa en las 21 estaciones de la línea 3 del Metro, con una distribución de 250 mil ejemplares de la Antología numero 7, misma que contiene diversos géneros literarios como el cuento, la novela, la crónica y la poesía de diez escritores mexicanos tales como Elena Poniatowska, David Martin del Campo,

91 .- NOTIMEX, nota titulada, “Inicia el 23 de enero programa de lectura en el Metro”, publicada en Mexico por el diario “El Universal”, en su edición del viernes 16 de enero del 2004

Eduardo Langagne, Juan Villoro, Enrique Serna, Silvia Molina, David Huerta, Marco Antonio Campos, Ignacio Solares y Enrique González Rojo. El jefe de Gobierno argumentó que el propósito de su administración es continuar y mejorar este programa, para de manera general impactar masivamente a los capitalinos, ganar nuevos lectores, consolidar a los eventuales y proporcionar estos textos a quienes les gusta la lectura, pero que no pueden adquirir libros por problemas económicos.

“Para leer de boleto en el Metro” tuvo la misma mecánica que “Ciencia de boleto”, en donde las antologías se colocaban en anaqueles que se ubicaban en las entradas y salidas de las estaciones, mismas donde 120 jóvenes del también desaparecido programa “Ola Naranja”, informaban el procedimiento y proporcionaban los ejemplares a los usuarios de este medio de transporte, todo consistía en una mecánica sencilla, simple y divertida: tómalo, léelo y devuélvelo, para dar oportunidad a que otros pasajeros puedan disfrutarlo, eliminando los tiempos muertos durante su recorrido.⁹² Desgraciadamente contó con la misma suerte que “Ciencia de Boleto”, los usuarios comenzaron a llevárselos sin un retorno hasta que casi desaparecieron por completo, pues hasta el día de hoy todavía habrá uno que otro paseando por las instalaciones. Por si se les antoja leer al menos un pequeño texto de estas antologías, aquí les dejo uno muy acorde al tema de Oscar de la Borbolla:

“LA MADRE DEL METRO”

Yo fui el primer niño que nació en el Metro, un día como hoy, hace casi veinte años. Nací en la Línea 1 entre las estaciones Sevilla e Insurgentes. Mi madre, hija de ferrocarrileros y nieta de los hombres que hicieron nuestra revolución desde los trenes, se empeñó en conocer el Metro a pesar de las advertencias de mis tías de que con esa panza no era bueno ir a inauguraciones tumultuarias. Se fue de madrugada contra viento y marea y, cuando por la noche, regresó conmigo entre los brazos y yo con un chipote en la mollera, mis tías muy alarmadas, me desvistieron los folletos con los que mi madre me había improvisado una chambrita y unos pañales de papel.

Le recriminaron su imprudencia: echarme al mundo en un subterráneo, sin la ayuda aséptica de una partera y todo por no poder aguantarse las ganas de visitar el Metro en esa ocasión: era imperdonable. Iba rete rápido y estaba limpiecito, fue la defensa de mamá. Las tías soltaron unas palabrotas injuriosas, me exprimieron unos limones en los ojos para prevenir una infección y, como mis alaridos terminaron de enojarlas, mi madre y yo fuimos expulsados a la calle. Yo, por supuesto, no me acuerdo de nada; pero mi madre

92 .- NOTIMEX, nota titulada, “Regresara programa Para Leer de Boleto en el Metro”, publicada en Mexico, por el diario “El Universal”, en su edición del miércoles 9 de mayo del 2007.

me contó mil veces los pormenores de esa calamitosa noche en que vagamos por las calles de México de zaguán en zaguán, buscando un techo para protegernos de la lluvia, porque llovía a cántaros rotos y los perros aullaban de frío; y su principal preocupación era que los túneles del Metro fueran a inundarse, porque si eso ocurría se iban a oxidar los flamantes vagones anaranjados y los rieles se mancharían con lamparones de salitre.

Llovió toda la noche, pero los túneles amanecieron secos y los vagones impecables como el día anterior. Ella y yo, en cambio, despertamos ensopados debajo de unas hojas de periódico en las que se había deslavado la noticia de la inauguración del Metro. Yo estaba muy pequeño y me faltaban fuerzas para exigir mi desayuno de calostro, para oponerme a la decisión de mi madre de acudir, en cuanto abrieran, a comprobar el estado del Metro, a revisar si de veras funcionaba el drenaje, a ver si todo seguía en orden y, por eso, la acompañé en ayunas, lloré y lloré, de una estación a otra hasta que unos usuarios, hartos de mis berridos, intercedieron por mí pidiéndole a mi madre me tapara la boca con algo. Fue mi primera comida en este mundo, y me atraganté cuanto quise porque mamá, distraída con el paso de la pared de afuera de la ventanilla, me dejó hacer y deshacer.

A media mañana era un bebé feliz, un bebé sano, contento y encuerado que por la noche iba a volver a casa de sus tías junto con una madre arrepentida que juraba portarse bien de ahí en adelante y obedecer a sus hermanas mayores. También en el Metro conocí a mi padre: tendría diez años por aquel entonces, y diariamente al salir de la escuela iba a pararme en el andén de la estación Tlatelolco para interceptar a mamá que ahí se bajaba con la intención de hacer un nuevo transbordo. Discutíamos porque ya eran las tres, hora de la comida, y ella deseaba seguir paseando, cuando reparé en un hombre con overol de mezclilla y gorro de fogonero que en el andén contrario gritaba el nombre de mi madre y nos hacía unas señas con un paliacate rojo.

Allá enfrente hay un señor que te habla, le dije a mi mamá, y ella, al verlo, se puso a lanzar besos con la mano y a gritar que este escuincle, refiriéndose a mí, es tu hijo, ¡míralo!, me cargó hasta el peligroso borde del andén para que el hombre me viera mejor, y a mí me dijo con los ojos arrasados de lágrimas: Ése que está allí es tu padre. Yo, confundido, levanté la mano para saludarlo; pero en ese momento llegó un convoy anaranjado y se interpuso entre nosotros: mi padre entró al vagón que nos quedaba justo enfrente, sacó la cabeza por la ventanilla y sólo alcancé a oír la frase "mucho gusto", pues en ese instante arrancó el tren y se lo llevó para siempre y no volví a mirarlo nunca, aunque mi madre me prometió que a la primera oportunidad iríamos a platicar con él a su trabajo, porque era un mayordomo de vía en Buenavista, un ferrocarrilero muy amable que a ella, cierta vez, le había mostrado un carro pullman, y porque el lugar era hermoso: una especie de museo a la intemperie, un deshuesadero de chatarra donde había las cosas más lindas del mundo: locomotoras, ruedas de tren y ejes, clavos enormes para clavar durmientes, rieles

amontonados, tornos y fresadoras descompuestas, todo un cementerio ferroviario, y entre esas maravillas trabajaba mi padre.

Jamás fuimos porque yo no debía faltar a la escuela y porque mi madre, aunque yo tuviera vacaciones, prefería sus acostumbrados recorridos en Metro: las nuevas líneas, la red subterránea que surca hacia todos los rumbos el subsuelo de México, los ríos de gente que contagiaban a mi madre con su ímpetu y su decisión de llegar, las estaciones terminales con su bullicio de combis y trolebuses, las horas pico en las que no cabe un alfiler y uno se siente soldado a los demás; los tubos para detenerse, tibios y resbalosos, barnizados y rebarnizados con infinitas capas de sudor que los convierten en lo más liso de cuanto existe en el universo y, muy en especial, los espectáculos artísticos gratuitos a cargo de la legión de limosneros cantores eran, sumados a la velocidad del Metro, unos atractivos que hacían que mamá no fallara nunca, que se la pasara yendo y viniendo hipnotizada desde temprano hasta que yo aparecía para convencerla de que ya era hora de volver a casa.

Y sucedió lo previsible, lo vaticinado por mis tías, lo que yo mismo temí cuando las interconexiones de las líneas multiplicaron las alternativas del andar errático de mi madre: Un día, precisamente el día en que muy ufano me presenté en el andén de Tlatelolco con mi certificado de secundaria, mi madre no llegó: la esperé toda la tarde y la noche hasta que el guardia me dijo que debía desalojar porque la estación estaba a punto de cerrarse. Regresé al otro día y al siguiente y durante un mes entero estuve ahí buscando a mi madre entre la multitud. Han pasado cinco años desde que la perdí, y cada que puedo vengo al Metro con la esperanza de encontrarla. A veces creo verla en un vagón que se aleja en sentido contrario de aquél en el que voy, y a veces también, cuando salgo por la boca del Metro entre los apretones y los empujones, siento que nazco a la intemperie de México, siento que me asomo al mundo por primera vez, y eso me la recuerda.⁹³

Recientemente, para ser más claros el pasado 4 de mayo del 2010, el Sistema de Transporte Colectivo Metro organizó un pequeño evento dentro de las instalaciones de la estación la Raza con pertenencia a la línea 5 (Pantitlán-Politécnico), en donde por un momento el bullicio del ir y venir de los usuarios, cambio por los suaves acordes de una guitarra y la tranquilidad de la lectura, habló justamente del nuevo programa que se puso en marcha y que lleva por nombre “Martes Literarios en el Metro”, que el organismo de transporte en colaboración con la Secretaría de Cultura del Distrito Federal pusieron a disposición de los usuarios.

93 .- De la Borbolla, Óscar “La Madre del Metro”, colección “Para leer de boleto en el Metro volumen 2”, Sistema de Transporte Colectivo, primera edición, México, 2005, págs. 87-92.

El licenciado Francisco De Souza, quien estuvo en representación del Director General, el Ingeniero Francisco Bojorquez Hernández, destacó que hay que rescatar los espacios públicos, promoviendo el hábito de la cultura y apoyando a los jóvenes talento, por ello se promueve de manera permanente el programa “El Metro es Cultura”, para que a partir del primer martes de junio los usuarios se puedan reunir en la presentación de una obra de noveles escritores. Esa ocasión se dio una pequeña prueba de sesión literaria con el libro “Los doce sellos” de Gabriela Da Silva, una historia de hechiceros, gitanos y misteriosos pájaros de fuego; provocando que el asombro, haga al lector recorrer página tras página en busca del desenlace.⁹⁴

Y si toda esta emisión cultural que el Sistema de Transporte Colectivo Metro fuera poca, no habría que olvidar todas las exposiciones que se exhiben semana con semana a lo largo y ancho de las 11 líneas que componen la red, claro, habría que decir que no todas las estaciones cuentan con alguna vitrina donde se puedan montar, pero seguramente en las de gran afluencia si se pueden encontrar una variedad de muestras que bien vale la pena pararse a apreciar. Una de ellas, que aunque no precisamente se mostró en las instalaciones del Metro, si fue una de las más recientes, es la que se montó con motivo al 40 aniversario de la fundación de este espectacular transporte, en la Galería Abierta de las Rejas de Chapultepec el pasado 22 de marzo del 2010.

Dicha exhibición está compuesta por 120 fotografías que mostraban los momentos más representativos del gusano naranja; desde las primeras obras de construcción, el desembarque de los primeros vagones en el Puerto de Veracruz, la inauguración llevada a cabo el 4 de septiembre de 1969 y hasta la celebración del 40 aniversario, así como el desarrollo y evolución en materia de infraestructura y modernización tecnológica. La muestra contiene escenas de la promoción cultural que se realiza en el Metro todo el año, con más de 300 exposiciones pictóricas, fotográficas, escultóricas y de artes plásticas; así como conciertos, representaciones teatrales y performances.

Cabe destacar que la muestra también es una retrospectiva fotográfica de lo que representa llegar a 40 años de servicio ininterrumpido; por lo que automáticamente pasa a ser un documento histórico de la transformación del transporte de nuestra ciudad, considerado como el transporte más importante en América Latina.⁹⁵, ¿Y qué pasa con la parte contracultural del metro?, a continuación una breve información.

94 .- NOTIMEX, nota titulada, “Encuentran jóvenes escritores foro en corredor del Metro”, publicada en Mexico en el diario “Milenio”, en su edición del martes 4 de mayo del 2010

95 .- Fragmento tomado de la placa de presentación de dicha exposición, ahora ubicada en las rejas de las instalaciones centrales del STCM, en la calle de Delicias en la colonia Centro.

2.2 Arte circense, extremo y cantado en el vagón

Es domingo 30 de mayo del 2010, la tarde cae y me dirijo a probar suerte en la línea 1 del Metro para poder realizar mis entrevistas a personal autorizado de la institución, llego a la estación San Lázaro con correspondencia en la línea B, e inmediatamente como si el destino me lo hubiera puesto enfrente, me topo con el Jefe de dicha estación, le pregunto si habría la posibilidad de que me regalara 5 minutos de su tiempo, para hacerle un par de preguntas acerca de las actividades culturales que se realizan en su estación, muy atento me contesta que su turno está por terminar, pero que podía pasar con su sucesor a la oficina principal para ver si corría con más suerte; entro a la oficina de la Jefatura y me topo con varios hombres conversando y riendo, supongo que hablaban de los típicos chistes que sólo a los hombres se les ocurre decir para pasar un momento ameno.

Pidiendo una disculpa, o mejor dicho interrumpiendo su agradable platica, pregunto por el Jefe de Estación en turno, uno de ellos inmediatamente me presta atención y me pregunta que en qué me puede servir, le menciono que su antecesor me mando con él para ver si cabría la posibilidad de que me regalara un par de minutos para aplicarle algunas preguntas con fines escolares, un tanto renuente me contesta que con todo gusto se prestaría a tal dinámica, pero que para ello tendría yo que tener un permiso especial por parte del Sistema de Transporte Colectivo, en el cual constara que dichas preguntas son para fines académicos, consternado le doy las gracias por su atención y salgo inmediatamente de la oficina.

Aún así decido seguir con mis entrevistas no institucionales, y me dispongo a subir a cualquier tren en busca de buenos prospectos. Pasa una hora y nada más no encuentro lo que me interesa, salvo los vendedores informales que se suben a cada minuto en los vagones, de los cuales ya tengo varias entrevistas hechas, no hayo nada más. Ya cansado de viajar, porque viajar en Metro más de una hora resulta en ocasiones muy tedioso, decido regresar a casa un tanto desilusionado por no lograr mis objetivos planeados. Pero cuál sería mi sorpresa que justamente en la estación Deportivo Oceanía de la línea B, pude encontrar lo que había estado buscando exhaustivamente, un individuo que por su aspecto tal vez era un indigente, pero lo que llamaba mi atención realmente era que se la paso acostándose en vidrio por todos los accesos.

Rápidamente lo seguí y de la manera más atenta le pedí que me vendiera cinco minutos de su tiempo a cambio de 5 pesos, el tipo los tomó, dio la media vuelta, y sin decirme si o no, se bajo del vagón y se fue, ahora sí, mis planes se habían ido por un tubo. Como este muchacho, hay muchos más en toda la red ofreciendo su espectáculo independiente para ganarse una moneda, que en la mayoría de los casos, sólo quieren para llevarse un pan a la

boca, estas situaciones que para muchas personas suelen ser desagradables, para otras son actos que complementan la vida cultural dentro de las instalaciones del Metro, actividades a las que suelen llamar algunos “contracultura”.⁹⁶

Mi búsqueda no desistió y al día siguiente después de una ardua jornada de labores, mientras me disponía a llegar a mi casa utilizando como ruta de transporte, la línea 3 del Metro, justamente al subirme en la estación Hidalgo me topé con 2 muchachos que interpretaban en voz propia canciones de los Beatles, a mi parecer no lo hacían tan mal, así que espere hasta que terminaran su sesión para hacer lo mío: Din Silva sale todas las mañanas en busca de algún ingreso monetario, y su mejor manera de sacar un incentivo económico es por medio de lo que ha venido realizando durante los últimos 6 años, el interpretar música, y por cierto, hay que reconocer que lo hace muy bien.

Al igual que muchos jóvenes que se encuentran estudiando en instituciones de educación media superior, este artista del cover se ha esforzado en intercalar su labor como músico y estudiante de la Preparatoria 9, y no sólo se limita hacer unos cuantos acordes y realizar la típica rutina de pedir la cooperación voluntaria, ¡no!, Din, acompañado de otro estupendo guitarrista, hacen uso de su virtuosismo para interpretar melodías bellas de los Beatles.

Pero ¿por qué hacerlo en un espacio dedicado completamente al transporte de miles de personas diariamente?, Din aclara que es esa misma saturación de afluencia de gente, la que hace que su labor no sólo sea remunerativa monetariamente hablando, sino que eso le da la oportunidad de exponer sus dotes musicales a una mayor audiencia, dándole la satisfacción de que no sólo puede sacar un provecho económico, sino que también puede expresarse libremente ante un público diverso. Sin embargo, como en todo, siempre hay cosas buenas y malas, aquí desgraciadamente su trabajo se ve muchas veces obstaculizado por las mismas autoridades del Metro, quienes argumentando que lo que hacen es una falta administrativa, les imponen multas en ocasiones muy altas que con trabajo suelen pagar, en los casos más extremos, se imponen horas de arresto.

Pero y a pesar del constante acoso de las autoridades del Sistema de Transporte Colectivo, Din considera su labor como algo que en realidad aporta algo a la vida cultural dentro del Metro, pues lo que más aprecia después de terminar cada una de sus sesiones, no es la cantidad de dinero que el público usuario le pueda aportar, sino las veces que ha recibido un gracias por haber alegrado el día de alguna persona, o por el simple hecho de que le atribuyan que es un excelente ejecutante de la guitarra. Aun así señala que el organismo es hipócrita al declarar que es un espacio para la cultura, pues en palabras de Din, la

96 .-Contracultura.- José Agustín, en su libro “La contracultura en México”, de editorial Grijalbo, 1996.

institución para que te deje actuar con libre albedrío, tiene que ver primero la manera de explotarte monetariamente.

Casos como este, como el del muchacho acostándose en vidrio, o muchos otros de distintas ídoles contraculturales, son los que vemos diariamente en los vagones del Metro, expresándose libremente, pero a la vez cuidándose de que no vayan a ser remitidos ante las autoridades, esto es lo que vemos diariamente oficial y no oficial en nuestros viajes como usuarios del Metro, aquí cada quien dará su propio punto de vista, de que si en realidad existe o no la cultura dentro de sus instalaciones, de que si es explotada o no, de que si es permitida con libertad o tiene sus limitantes, pero lo que sin duda no se puede negar, es el circo que vemos cada uno de nosotros cada vez que nos subimos al gran gusano naranja.

¿Y dónde se coloca toda la parte comercial e informal que se ha ido generando en las instalaciones del Metro con el paso de los años? El siguiente capítulo comenzará abordando esta interrogante

3.- EL METRO, TODO UN MUNDO SUBTERRÁNEO

3.1 10 pesos le vale, 10 pesos le cuesta, el tianguis ambulante

Sin duda alguna el Metro es un transporte camaleónico, comenzó hace ya poco más de un siglo siendo pensado sólo para el fácil traslado de las personas, y muchos tal vez no sabrán qué es lo que pasa cotidianamente en las redes metropolitanas alrededor del mundo, pero si se trata de dar una opinión acerca de lo que ocurre en los túneles del Metro de la Ciudad de México, aquí cada ciudadano tal vez tenga una historia

diferente que contar. Pero porque no comenzamos con la gran diversidad de productos que se venden diariamente dentro de sus instalaciones.

A la mayoría de las personas seguramente a la hora de escuchar el concepto de comercio informal, en lo primero que piensan es en la venta de discos compactos en sus diferentes formatos de audio, y sí, de hecho la venta de música pirata es la que más ganancias obtiene dentro de toda la infinidad de productos que se venden dentro del Metro⁹⁷, sin embargo, no es lo único en lo que los comerciantes se basan para obtener ganancias monetarias, los también conocidos como vagoneros se dedican a la venta de dulces, lámparas, calcomanías, estampas de moda, rosas artificiales, cuadernillos de recetas de cocina, plumas, mapas de la ciudad de México, agujas para coser ropa, pilas, periódico, y un sinnúmero de productos que muchos de los usuarios jamás se imaginarían encontrar en el trayecto a su casa, escuela o trabajo.

Obvio conforme han pasado los años, tal pareciera que este fenómeno ha ido en constante aumento, y aunque hay algunas ocasiones en las que autoridades del Metro toman cartas en el asunto para evitar que este tipo de comercio se propague, en la mayoría de los casos tal pareciera que los vagoneros actúan con libre albedrío, Samuel Zamudio, líder vagonero y que concedió una entrevista con un pseudónimo y en tercera persona, comenta al respecto:

“Hace mucho tiempo, estamos hablando de 12 a 15 años atrás, el Tuercas, el Chango y el líder Pancho, manejaban a los vagoneros desde la estación Moctezuma de la línea 1, hasta Cabeza de Juárez o Guelatao de la línea A. Los que ayudaban a Pancho a hacer las recolecciones de dinero y a someter a todos los pinches comerciantes, eran el Chango y el Tuercas. También había un chavo que se llamaba Martín, quien era primo hermano del Tuercas, quien junto a ellos movían a todos los golpeadores que manejaban a su vez a los vendedores informales.

En alguna ocasión Pancho mató a uno de sus agremiados en una revuelta en la estación Guelatao, a causa de que el hijo de Pancho fue a agarrar los dulcecitos que la esposa del agremiado vendía, esta respondió con un pinche manaso, y el niño que era el que se estaba chingando los dulces fue a quejarse con su mamá, la esposa de Pancho; la mujer molesta fue a reclamarle a la señora de los dulces, entonces intervino el esposo de la vendedora y terminó por darle un pinche putazo a la esposa de Pancho, el líder al ver lo ocurrido, agarró

97.- Rafael Gómez Muñoz, nota titulada, “La piratería”, publicada en México por la revista mensual “SWITCH”, en su edición de noviembre del 2003.

un tubo y le dio en la cabeza al hombre asesinándolo de inmediato, este fue el muertito por el cual Pancho está ahora en la cárcel.

Al estar Pancho en el bote, el Tuercas queda como líder de los vagoneros, pero ahora de la mayor parte de las líneas, él y otro al que le dicen el Guapo, quien manipula toda la línea 1, y parte de la línea que va de Santa Anita a Martín Carrera, esos güeyes son los que tienen todo el pinche pastel, y si les caes en la punta de la verga y empiezas a vender y no estás con ellos, te golpean, te madrean, te desmadran todo, si no le entras con ellos, vales madre. Yo conozco a esos güeyes desde hace un chingo de tiempo, y los conozco porque yo tenía 8 negocios en vía pública, y tenía trato directo con ellos, su papá del Chango era alto mando de la Judicial en el Estado de México, esto les servía como respaldo para ir metiendo a los vendedores dentro del Metro.

Los vagoneros primeramente comenzaron en las escaleras de las estaciones del Metro, y poco a poco se fueron metiendo más adentro, hubo ocasiones en las que los policías tuvieron conflictos directamente con los vendedores, hubo hasta muertos en las estaciones Moctezuma y Candelaria, pero el problema es que en un principio no había no les impidieron el acceso, se fueron metiendo poco a poco hasta que se hicieron vagoneros, vendiendo y torearon viendo que en realidad si era un negociazo, fue aquí cuando el Tuercas y el Chango comenzaron a liderarlos bajo las ordenes del Pancho, en la actualidad es la esposa del Pancho la que maneja todo el negocio del comercio ambulante”.

Como Samuel Zamudio hay varios líderes vagoneros que se dedican al comercio informal, y que obtienen ganancias monetarias enormes sin tener que pagar un solo centavo de impuestos, salvo la parte que tienen que darle a las autoridades inmiscuidas dentro del mismo organismo de transporte, todo esto para seguir en el negocio y ver cómo crece día a día tanto económica como masivamente. Sin duda alguna una, de las fuentes de ingresos del comercio informal más importantes monetariamente hablando, se encuentra en la industria de la musical, pero no hablamos de las grandes compañías disqueras, sino de la venta de discos en sus diferentes formatos de almacenaje, y que dejan ganancias extraordinarias en los bolsillos de quienes manejan este negocio, pero no toda la música se comercializa con éxito, hay determinados géneros populares que llegan a ser los más devorados por el público consumidor:

3.1 Cumbia, salsa y reggaetón; música popular en el subsuelo

Sin duda alguna, como dice el dicho “la música mueve masas”, y es que no importa cuál sea el género y ritmo que más escuches, siempre habrá mercado para todo y para todos. Sin embargo y a pesar de la gran diversidad musical que existe alrededor del planeta, habrá regiones que se aferren a escuchar con más frecuencia un determinado

género. La Ciudad de México es ya de por sí rica por su gran diversidad cultural, y a pesar de la globalización que hoy ya rige al mundo, curiosamente en esta gran metrópoli es en donde se han desarrollado una gran cantidad de tribus urbanas que hacen diferenciarse los unos a los otros, ya sea por la manera de pensar, actuar, vestir, y hasta por el tipo de música que escuchan.

Desgraciadamente también en esta misma ciudad existe una gran diferencia socioeconómica que causa que las clases bajas no tengan acceso a la música que se vende por parte de las grandes disqueras, generando una molestia colectiva por parte de la mayoría de los consumidores a causa de los precios tan excesivos que se tienen que pagar para poder adquirir un disco compacto musical. Como respuesta a esto y gracias al constante avance de la tecnología, algunas personas comenzaron a ver lo conveniente que era el poder clonar los discos musicales y venderlos en los lugares más populares para la clase baja, estos lugares son mejormente conocidos como mercados o tianguis.

Habría que recordar que en un principio los discos compactos piratas eran comercializados a precios aun así muy elevados, pues los quemadores de cds eran muy caros y copiaban los discos a una velocidad muy lenta, ocasionando que después de todo no fuera un negocio tan viable y remunerativo, pues el adquirir un disco pirata te costaba 30 o 40 pesos menos que un original, por lo que los consumidores preferían seguir comprando su música legalmente; claro que aquí cabría resaltar que los discos clon anteriormente estaban hechos con más dedicación, pues estaban serigrafiados e impresos a un grado que si bien no daban la imagen de un original, no se veían tan chafas como los que se venden hoy, los cuales cada vez se comercializan de manera más barata, y en formatos más económicos como una simple bolsita de plástico.

Ahora bien, los tianguis y mercados son estupendos lugares para comercializar la música ilegal, pero cómo hacer para que las personas que no asisten a este tipo de lugares también consuman música pirata, pues qué mejor que hacer uso de los medios de transporte público para hacerle llegar a los usuarios los discos con sus canciones favoritas, y es que los comerciantes ya no sólo se limitaron a los camiones y microbuses, el Metro, que es un transporte por donde circulan miles de personas diarias, se convirtió en el mejor escenario para la venta de música.

Sin embargo, el viajar por los vagones del gran gusano naranja no es ninguna garantía de que la música que se comercializa pueda ser del total agrado de todos los que viajan en él diariamente, pues es imposible que a las personas que gusten de escuchar géneros como el jazz, blues, hip hop y rap, danzón, la mal denominada música clásica, el rock en todas sus vertientes, o cualquier música étnica de México o alguna parte del mundo, sea expuesta al público para su venta, ¡no!, lo que los comerciantes ofrecen es lo que más demanda tiene

entre la mayor parte de los usuarios, géneros tan populares como la cumbia, salsa, reggaetón, bachata, o cualquier ritmo pseudotropical, así como la música disco pop que producen televisiones basura como Televisa y Tv Azteca, sin dejar de lado, pero muy esporádicamente, el ranchero o las baladas de los románticos de antaño como Juan Gabriel, José José o Roberto Carlos.

Este tal vez sea uno de los mayores defectos que puede sufrir el negocio de la venta de música ilegal, que desgraciadamente, al menos en la capital, fue al final también pensado para sólo satisfacer el apetito musical de la mayoría hablando popularmente, olvidando casi por completo a aquellos que gustan de géneros más diversos y poco comerciales, quienes tienen que seguir comprando discos originales en busca de música que imposiblemente podría ser encontrada en un compacto original.

Pero no todo es color de rosa dentro del negocio informal de discos pirata, la tecnología que últimamente se encuentra avanzando a pasos agigantados, amenaza con hacer desaparecer al disco como formato físico, así como ya alguna vez pasó con los vinilos y los casetes, además del constante abuso de las mismas autoridades que les pasan factura para dejarlos comercializar “libremente”, el vendedor invidente de discos Gustavo Ruiz, habla sobre estas situaciones:

“Llevo aproximadamente 5 años vendiendo aquí en el Metro, que es casi lo que lleva la bocina, andando aquí en el Metro, vendo discos porque se gana más o menos, antes se ganaba más pero ahora el mercado ya se encuentra saturado de compañeros vendedores, además de que el avance tecnológico que va desplazando cada vez más al disco compacto, en este caso las memorias USB, o los Ipod, ocasionan que la gente cada vez compre menos, yo creo que va llegar el momento en el que el disco compacto quede desplazado completamente.

Por su parte las autoridades nos bajan, o lo máximo que llegan hacer con los que somos invidentes es sacarnos de las estaciones, de hecho como incapacitados visuales pertenecemos a una organización debido a los constantes abusos de las autoridades o de nuestros mismos compañeros vendedores que si pueden ver, los cuales nos golpean, nos quitan las cosas, nos dañan las bocinas, creo que México es un pueblo muy grosero”

Y es hasta este punto donde termina la información de investigación y comienza lo que será la parte radiofónica, los siguientes capítulos abordan lo que es el plan de producción y los guiones que se han estructurado, para llevar a cabo la realización del radioreportaje con duración de 30 minutos.

UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA
DE MÉXICO

PLAN DE PRODUCCIÓN RADIOFÓNICO

“RADIOMETRO”

GERARDO PÉREZ ISLAS

RADIOMETRO

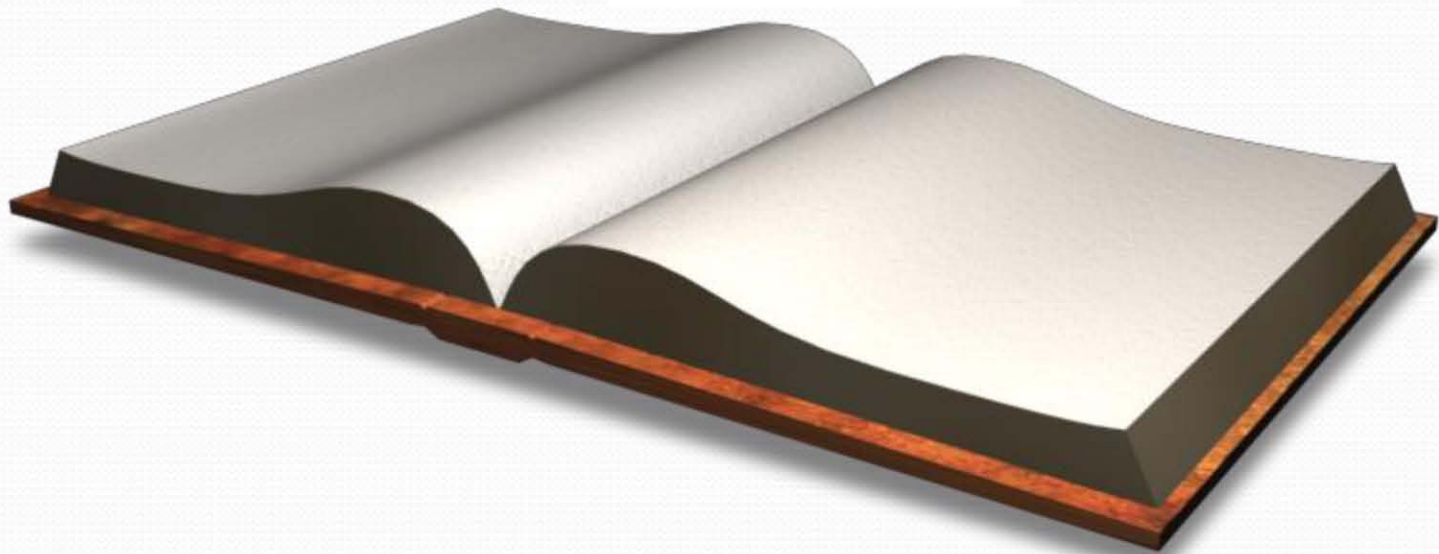
Básicamente será un programa que abordará la temática sobre lo que es la vida cultural y contracultural dentro de las instalaciones del Metro.

El impacto que tendrá será altamente social, porque los que habitamos en esta ciudad hemos utilizado y presenciado todo un mundo subterráneo dentro de este transporte.

LEMA

“PORQUE EL METRO NO SÓLO ES
UN TRANSPORTE, ES CULTURA”

DISEÑO E IMAGEN



JUSTIFICACIÓN

- **NOMBRE:** Radiómetro: Por la conjunción de dos términos o palabras, que tienen un sentido común en este reportaje, la radio y el Metro.
- **SERIE:** de hecho 10 programas son insuficiente para abordar este tema, ya que en el Metro se viven situaciones y eventos todos los días.
- **LEMA:** Porque se sobreentiende que el viajar en el Metro ya no sólo es el desplazarse de un lugar a otro, también es toda una experiencia cultural y contracultural.
- **LOGOTIPO:** El libro debajo del logotipo oficial del Metro, refleja la importancia que la cultura y el arte en sus diferentes ramificaciones ha tenido en los últimos años en dicho transporte, dando espacios para su difusión.

OBJETIVOS

General.- Informar sobre un tema que es de interés público, pero que a veces pasa desapercibido

Específicos.- Describir la actividad cultural que hay dentro del Metro (entretener)

Exponer algunos de los productos que se venden dentro de las instalaciones (orientar)

Mostrar las inquietudes, molestias y necesidades que tienen algunos usuarios (analizar)

ANTECEDENTES

Programáticos: Esquizofrenia por canal 22, los viernes a las 21 horas

Temáticos: Julia Sort, Jordi; “Redes Metropolitanas”; editorial Gustavo Gili; Barcelona, España

- Fernández, Alejandro y Guevara, Ignacio; “El Metro de la Ciudad de México”; Sistema de Transporte Colectivo y GDF; México.
- Navarro, Bernardo y González, Ovidio; “Metro, Metrópoli, México”, Instituto de Investigaciones Económicas, México.
- Navarro, Bernardo, “El Metro y sus usuarios”; UAM Xochimilco; México.

TEMPORALIDAD

Periodicidad: 10 programas repartidos para cada jueves

Duración: 30 minutos

Horario: 10 de la noche, al ser un programa no comercial de carácter social

Permanencia: una prueba de 2 meses y medio, aunque por la cantidad de experiencias que se viven dentro del Metro, podría quedar como un programa indefinido

MODALIDAD DE PRODUCCIÓN

La producción será solamente grabada, debido a lo rígido que es el tiempo de duración, sin embargo, su formato cabría en el mixto, pues es un reportaje más enfocado al campo que a lo documental.

TIPO DE REPORTAJE

El subgénero periodístico del cual haré uso será el Reportaje Interpretativo, pues es el que plantea los antecedentes de cada hecho, analiza las consecuencias sociales, económicas y políticas, además de abordar las dos caras de la moneda, lo oficial y lo independiente.

FORMATO

Unitario: una serie de 10 reportajes, pero todos sobre un tema en común, el Metro de la Ciudad de México

AUDIENCIA

- Sexo: ambos
- Edad: de 10 años para adelante, aunque el Metro se utiliza a todas edades
- Ocupación: cualquiera, pues para abordarlo no hay distinción de clase social, religiosa o ideológica
- Nivel socioeconómico: cualquiera por las causas antes señaladas.
- Nivel cultural: sobre todo que se tenga noción de la cultura popular que se vive dentro del Metro

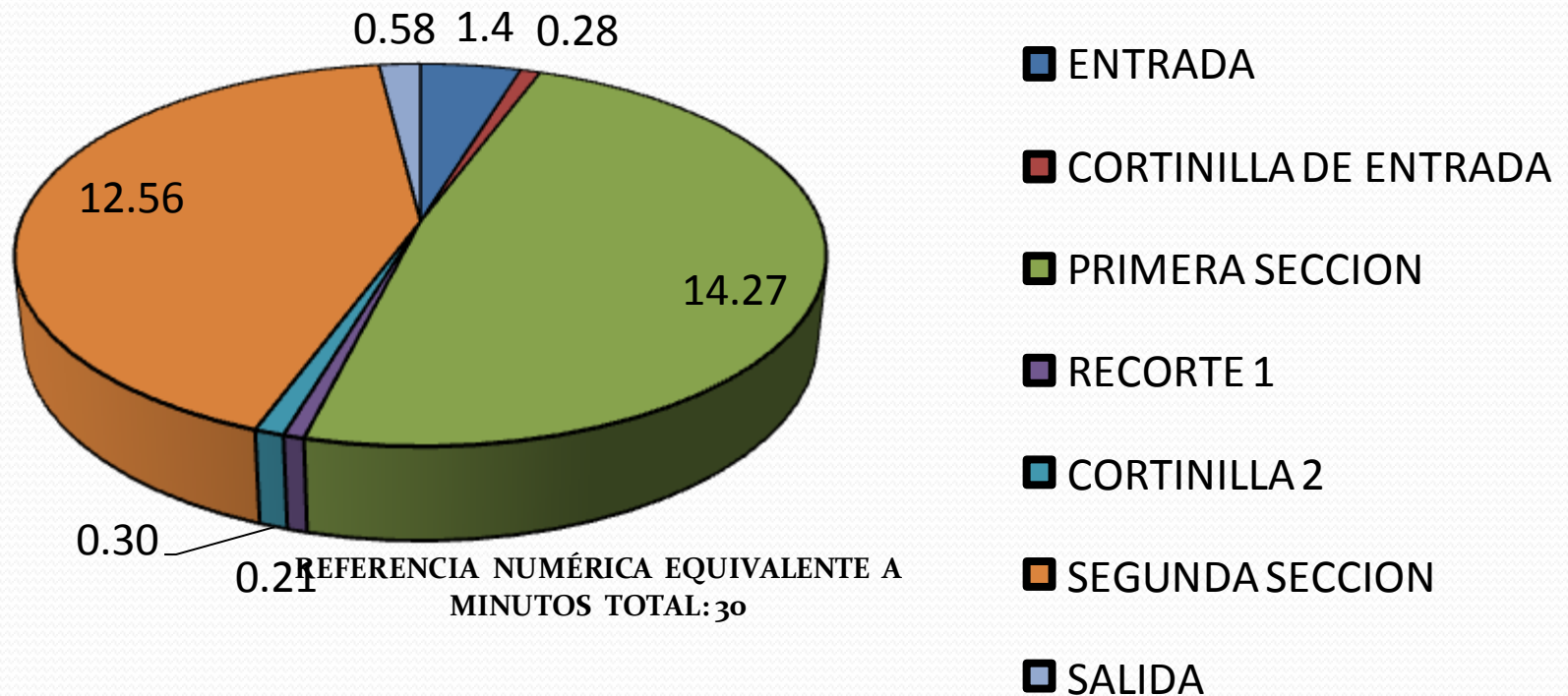
ESTRUCTURA

3 secciones de 9 minutos, cada una sin cortes comerciales

- Primer sección .- “El metro en la Ciudad de México” (cómo se llega hasta la línea 12 del Metro).
- Segunda sección.- “Subcultura en el subsuelo” (cultura y contracultura en las instalaciones del Metro)
- Tercera sección.- “ El tianguis pasajero” (mercancía de todos y para todos durante el viaje)

RELOJ DE PRODUCCIÓN

METRO DE LA CIUDAD DE MÉXICO “RADIOMETRO”



CRONOGRAMA

PROGRAMA 1

- Nombre: La línea del Bicentenario
- Tema: Ventajas y desventajas que acarrea la línea 12 del Metro
- Invitados: Francisco Bojorquez Hernández, Director General del Metro, y algunos vecinos de la Delegación Iztapalapa
- Sinópsis: exponer las consecuencias, pero también los beneficios, que trae consigo la construcción de la línea 12 del Metro en una demarcación en donde se concentra la mayor parte de la población del Distrito Federal

CRONOGRAMA

PROGRAMA 2

- Nombre: “El Metro hecho mural”
- Tema: Los murales como protagonistas en la estructura del Metro
- Invitados: los pintores y muralistas José Luis Elías Jáuregui, Rafael Cauduro y Ariosto Otero Reyes
- Sinópsis: Exponer la percepción de cada uno de estos artistas sobre el por qué plasmar su trabajo dentro de las instalaciones de un medio de transporte público, así como el impacto cultural que esto acarrea.

CRONOGRAMA

PROGRAMA 3

- Nombre: “El Metro resucita el pasado”
- Tema: La arqueología como parte inseparable del Metro
- Invitados: Raúl Arana, arqueólogo jefe del proyecto de restauración de la pirámide de Pino Suarez
- Sinópsis: Se darán a conocer los descubrimientos arqueológicos más importantes que se han hecho desde que se comenzó a construir la línea 1 del Metro y hasta los recientes hallazgos en los trabajos de la línea 12

CRONOGRAMA

PROGRAMA 4

- Nombre: “Un corredor hecho conocimiento”
- Tema: El viajar en el Metro también te acerca a la ciencia
- Invitados: Jefe de estación de la Raza y usuarios frecuentes del transborde de la línea 3 a la línea 5, y viceversa de esta estación
- Sinópsis: Hablar sobre la diversidad de temas de carácter científico, que se exponen a lo largo de seis mil ciento setenta y siete metros cuadrados en el pasillo que conecta la línea 3 con la 5 de la estación la Raza, en lo que es mejor conocido como “El túnel de la Ciencia”

CRONOGRAMA

PROGRAMA 5

- Nombre: “Ciencia de Boleto”
- Tema: El programa escrito que acercó la ciencia a los usuarios
- Invitados: El Doctor en Geofísica del Departamento de Sismología del Instituto de Geofísica de la UNAM, Cinna Lomnitz, y el también Doctor e investigador del Instituto de Biotecnología de la UNAM, Agustín López Munguía
- Sinópsis: Estos dos maestros, quienes son autores de 2 de los 8 tomos de este motivante programa en el Metro, dialogarán acerca de la ciencia en México, y de cómo incentivar a la sociedad para que acceda a ésta

CRONOGRAMA

PROGRAMA 6

- Nombre: “Una librería fuera de lo común”.
- Tema: La librería más grande del mundo, dentro del Metro.
- Invitados: El presidente del consejo editorial , Julio Sanz Crespo, y la Directora General, Nidia Torruco Colorado.
- Sinópsis: “El Pasaje Pino Suarez” no sólo conecta con la estación Zócalo, sino que también alberga la librería más completa del Distrito Federal, ahora ya no hay excusa para leer un libro por falta de tiempo, tu mismo viaje te lleva automáticamente a ello.

CRONOGRAMA

PROGRAMA 7

- Nombre: “Para leer de Boleto en el Metro”
- Tema: La literatura entra con fuerza a adueñarse de los vagones del Metro.
- Invitados: Los escritores Cristina Pacheco y Elena Poniatowska
- Sinópsis: Un programa inteligente para gente que gusta de la lectura, estos grandes escritores contemporáneos conversarán sobre cómo en un país de no lectores, aun se sigue fomentando la venta de libros y proyectos literarios tan ambiciosos como el realizado por el Metro.

CRONOGRAMA

PROGRAMA 8

- Nombre: “No es institucional, pero es genial”
- Tema: La contracultura también toma su propio espacio dentro del gusano naranja.
- Invitados: Mario Cuevas del grupo musical invidente, La Orquesta de Pepe, Arturo García del grupo musical multicultural, Toca Mundos y Din Silva, integrante de un dúo dedicado a interpretar canciones del cuarteto de Liverpool, The Beatles.
- Sinópsis: Siempre habrá formas de expresión alternativas a lo que las instituciones o empresas nos muestran o nos venden, y el Metro no podía ser la excepción , diariamente los usuarios son testigos de una variedad de expresiones artísticas que en la mayoría de los casos son confundidas con limosneros a los que sólo les interesa una moneda.

CRONOGRAMA

PROGRAMA 9

- Nombre: “Un tianguis tan rápido como el Metro”
- Tema: Cómo andenes, pasillos y vagones se convirtieron en el lugar perfecto para comercializar
- Invitados: vendedores de discos, dulces y otros productos, así como usuarios que consumen algún producto vendido dentro del Metro.
- Sinópsis: Una gran variedad de productos son comercializados día con día dentro de las instalaciones, mercancía de todo y para todos, muchos perseguidos, y otros con el respectivo permiso, la lucha constante por la clientela, aquí el que sea más despierto, es el que se lleva la venta del día.

CRONOGRAMA

PROGRAMA 10

Nombre: “Los usuarios son lo más importante”

Tema: Lo que más detestan, pero también lo que más les gusta a los usuarios de viajar en el Metro

Invitados: Usuarios

Sinópsis: El Metro se debe a los usuarios, si las personas no usaran este tren como medio de transporte para llegar a sus destinos, indudablemente, otra sería la historia del Metro. Y son los mismos usuarios los que mejor podrían contar centenares de historias de las cuales son testigos o parte, lo que padecen, necesitan, les fastidia y les encanta de viajar en el gran gusano naranja

FACTOR HUMANO

Numero	Puesto	Nombre
1	Guionista	Gerardo Pérez Islas
1	Locutores	Gerardo Pérez Islas, Arianna Bustos Nava, Michelle Mejía y Eduardo Lara
1	Musicalizadores	Gerardo Pérez Islas
1	Investigadores	Gerardo Pérez Islas
2	Operadores Técnicos	Ernesto Cano y Lizeth Vázquez

RECURSOS MATERIALES

Numero	Item	Características
1	Consola de producción	
1	Mezcladora	Con reproductores de Cd y archivos multimedia
1	Computadora	Con software de mezcla de audio
2	Micrófonos	Omnidireccionales
2	Audífonos	Technics RP dh 1200
100	Hojas de papel bond	Color Blanco
10	Lápices	Del número 3
4	Botellas de agua	De litro y medio

PRESUPUESTO

Numero	Puesto o Item	Nombre o características	Costos en pesos
1	Guionistas	Gerardo Pérez Islas	3,373.80
1	Locutores	Gerardo Pérez Islas	3,248.24
1	Musicalizadores	Gerardo Pérez Islas, Arianna Bustos, Michelle Mejía y Eduardo Lara	3,500.00
1	Investigadores	Gerardo Pérez Islas	3,000.00
2	Operadores Técnicos	Ernesto Cano y Lizeth Vega	3,350.70 cada uno
100	Hojas de papel bond	Color Blanco	100
10	Lápices	Del numero 3	60
5	Botellas de agua	De litro y medio	40
		COSTO TOTAL	20,023.44

POSIBLE PATROCINIO

- Un primer patrocinador sería la Secretaria de Cultura del DF, por el contenido cultural en la mayoría de las emisiones.
- En el programa que tratará el tema arqueológico, entraría perfecto el INAH
- Algunas casas editoriales podrían apoyar los programas relacionados a los libros
- Un último patrocinador sería la misma UNAM, pues también habrá en el programa de Ciencia, investigadores que laboran en la Máxima Casa de Estudios

EMISORA

Mi programa lo tengo contemplado para que sea transmitido por Radio Ciudadana en el 660 de amplitud modulada, emisora perteneciente a grupo IMER. Ya que su idea de producir, programar y transmitir contenidos que estimulen el conocimiento, la comprensión y el análisis, es acorde al contenido que mi radio reportaje proyectará .

Los formatos ya estando al aire como programa fijo, serán mixtos, y las ventajas que hay de transmitirlo en esta emisora, es que pertenece a la radio pública

COBERTURA

Enlaces en vivo y desplazamientos desde distintas estaciones pertenecientes a las 11 líneas operacionales del Metro.

Camionetas tipo van equipadas con aparatos de transmisión, para una mejor cobertura y desplazamiento de los reporteros a las instalaciones del Metro.

PROMOCIONES

Las promociones serán pocas debido al contenido no comercial del programa, pues estará dirigido con más énfasis al conocimiento, reflexión y análisis del escucha. Sin embargo, los Patrocinadores antes señalados, se pueden hacer cargo del obsequio de entradas para eventos culturales y científicos fuera de las instalaciones del Metro, así como de la posibilidad de regalar entradas para el mismo transporte colectivo férreo.

PRODUCCIÓN RADIOFÓNICA

HOJA DE PRODUCCIÓN (INSERTOS)

RADIÓMETRO. REPORTAJE RADIOFÓNICO

No. Inserto	Nombre	Producción/Contenido	Duración
1	Eduardo Lara	(“El gran gusano...continuación”)	55”
2	Ing. Francisco Bojorquez	(En primera...tres)	40”
3	Ing. Francisco Bojorquez	(Para la...disposición)	20”
4	Lic. Diana Ponce	(La modificación...tránsito)	20”
5	Ing. Enrique Horcasitas	(La necesidad... blandos)	24”
6	Arturo García	(Porque...también)	20”
7	Din Silva	(Es una...permiten)	15”
8	Pedro Sosa	(Si me dedico...a veces no)	28”
9	Arturo García	(Si, de hecho...prácticamente)	59”
10	Din Silva	(Ya tenemos...como te digo)	55”
11	Pedro Sosa	(No, es para mí...para salir)	1:00”
12	Raúl Meléndez	(Somos una lata...a vasto)	26”

GUION

“Radiómetro”

1/26

Entrada de programa

“OP.” ENTRA CD 1, TRACK 1 “EL METRO DE CAFETA”, SE MANTIENE 30 SEGUNDOS Y BAJA A FONDO, ENTRA EFECTO EN LA SIGUIENTE FRASE

GERARDO “Radiómetro, por que el metro no sólo es un transporte”,

“OP.” ENTRA EFECTO EN LA SIGUIENTE FRASE

GERARDO “Es cultura”.

“OP.” SUBE MÚSICA 5 SEGUNDOS Y BAJA A FONDO

GERARDO ¿Crees que has visto todo a la hora de abordar el Metro?

GERARDO ¿Realmente observas a tu alrededor cada vez que pasas un torniquete?

GERARDO ¡Llevas prisa y lo que más te importa es llegar a tiempo a tu destino!

GERARDO No hay problema, para ello existe este programa, quédate en tu lugar porque los próximos 30 minutos serán cruciales.

“OP.” ENTRA EFECTO EN LA SIGUIENTE FRASE

GERARDO “Jamás tus viajes volverán a ser los mismos”

“OP.” SUBE MÚSICA 5 SEGUNDOS Y BAJA A FONDO HASTA DESAPARECER, ENTRA RÁFAGA 2

“Radiómetro”

2/26

Cortinilla de entrada

“OP.” ENTRA CD 2, TRACK 1 “AUDIO AMBIENTE EN EL METRO 1”, SE MANTIENE 5 SEGUNDOS Y BAJA A FONDO, ENTRA EFECTO EN LA SIGUIENTE FRASE

GERARDO “Esto es Radiómetro, comenzaremos con”

“OP.” ENTRA EFECTO EN LA SIGUIENTE FRASE

GERARDO “El metro en la ciudad de México”, desde ahora tus viajes ya no serán lo mismo, sólo aquí, en radio ciudadana, en el 660 de am.

“OP.” SUBE MÚSICA 10 SEGUNDOS Y BAJA HASTA DESAPARECER, ENTRA RAFAGA 1

“OP.” ENTRA “INSERT VENDEDOR DE PLUMAS”, Y SE MEZCLA CON “INSERT EDUARDO” SE MANTIENE 55 SEGUNDOS, Y SE MEZCLA CON CD 3, TRACK 1 “AUDIO BOJORQUEZ SOBRE SUICIDIO”, SE MANTIENE 40 SEGUNDOS ENTRA RÁFAGA Y SE MEZCLA CON CD. 1, TRACK 2 “AUDIO REPRASENT” SE MANTIENE 5 SEGUNDOS Y BAJA A FONDO

MICHELLE Acabamos de escuchar al Director General del Sistema de Transporte Colectivo Metro, el Ingeniero Francisco Bojorquez, quien habló sobre el suicidio. Mi nombre es Michelle Mejía y esto es Radiómetro, el programa en donde se viaja en Metro desde otra perspectiva.

ARIANNA Yo soy Arianna Bustos y en esta sección trataremos el tema de la tan controvertida línea 12, los pros, los contras y todo el ruido sociopolítico que se ha generado alrededor de ella, pero antes, un poco de historia del cómo un transporte de tales dimensiones llegó a la vida diaria de las personas.

“OP.” SUBE MÚSICA 5 SEGUNDOS Y SE MEZCLA CD2, TRACK 2 “AUDIO PERCUSIONES” SE MANTIENE 5 SEGUNDOS Y BAJA FONDO

MICHELLE El primer tren metropolitano para uso de transporte de personas, surgió en mil 863 bajo el nombre de Tranvía Metropolitano, en la ciudad de Londres, Inglaterra.

- ARIANNA Dicha línea fue montada en algunos tramos a cielo abierto y otros a nivel de túnel, siendo en un principio recorrida por locomotoras de vapor, para luego a finales del siglo 19, ser electrificada y construida en forma de túnel a gran profundidad.
- MICHELLE Otra de las redes pioneras fue la construida en la ciudad de Berlín, Alemania, la cual atravesó por tres difíciles etapas de construcción. En la primera que corrió desde mil 902, se dio origen a la que fue conocida como la línea Este-Oeste.
- ARIANNA Para mil 922 después de la Primera Guerra Mundial, se creó la línea Norte-Sur, y para la tercer etapa, la red se vio afectada por la Guerra Fría, dividiéndola por el tan controvertido Muro de Berlín.
- MICHELLE El Metro de París Francia, fue el tercer impulsor de esta forma de transporte, también es en la actualidad la tercer red en tener mayor extensión total de vía en toda Europa Occidental.

ARIANNA Agregado a esto, su sistema de tecnología neumática es la base de otras redes del mundo como la de Santiago en Chile, y la de la Ciudad de México. Actualmente su línea Metéoro es considerada como una de las más modernas alrededor del mundo

MICHELLE La segunda red más importante de toda Europa y la última en ser pionera en la creación de líneas del Metro alrededor del mundo, es la que se originó en la ciudad de Madrid España en mil 916.

ARIANNA Este sorprendente metropolitano cuenta en la actualidad con 317 kilómetros totales de vía y 316 estaciones, dejándola apenas por debajo de la red de Londres en Inglaterra.

O.P. SUBE MÚSICA 3 SEGUNDOS Y SE MEZCLA CD 1, TRACK 3, “AUDIO TRIUNFO” SE MANTIENE 5 SEGUNDOS Y BAJA A FONDO

MICHELLE Pero no sólo Europa fue la única que se aplicó en la creación de redes de metropolitano, América también tuvo su participación sustancial dentro del auge de esta forma de transporte.

ARIANNA En Nueva York, la primera línea del Metro oficial abrió en 1904, la línea elevada abrió aproximadamente 35 años antes, y la estructura más vieja que aún se usa, pero ya reforzada, abrió en mil 885.

MICHELLE Sudamérica también tuvo sus primeros pasos en la ciudad de Buenos Aires. Inaugurada en 1913, la red argentina pasó automáticamente a convertirse en la primera de su tipo no sólo en América Latina, sino en todo el hemisferio sur.

ARIANNA Desafortunadamente, de no haber sido por los estragos que causó la Segunda Guerra Mundial, los cuales pararon por muchos años sus obras, hoy en día sería una de las redes más importantes de todo el mundo.

O.P. SUBE MÚSICA 3 SEGUNDOS Y SE MEZCLA CD 3, TRACK 3 “AUDIO L’VIA” SE MANTIENE 5 SEGUNDOS Y BAJA A FONDO

MICHELLE ¿Y en México, cuándo llegó esta extraordinaria forma de transporte?

ARIANNA Fue precisamente en mil 958 cuando el fundador de Ingenieros Civiles y Asociados, el Ingeniero Bernardo Quintana Arrijo, presentó la primer propuesta para la creación de un sistema de transporte masivo en la Ciudad de México.

MICHELLE La misma que fue rechazada por el Regente de la Capital, Ernesto Uruchurtu, al considerarla sumamente costosa e inestable.

ARIANNA Sin embargo, seis años más tarde, en mil 964, el Ingeniero no claudica y presenta nuevamente su proyecto al entonces Presidente de México, Gustavo Díaz Ordaz.

MICHELLE Quien al igual que el Regente Uruchurtu, primeramente rechaza la petición, para luego ser finalmente convencido por el gobierno francés, y otorgar el permiso correspondiente para la creación de lo que hasta hoy se conoce como el Sistema de Transporte Colectivo Metro.

O.P. SUBE MÚSICA 3 SEGUNDOS Y SE MEZCLA CD 2, TRACK 4 “AUDIO HUAY” SE MANTIENE 5 SEGUNDOS Y BAJA A FONDO

ARIANNA Es en 1967 cuando se realizó la ceremonia que dio inicio a la construcción de la línea 1 del Metro, justamente en el cruce de la Avenida Chapultepec con la calle de Bucareli.

MICHELLE Y para septiembre de mil 969 se inauguró formalmente el servicio entre las estaciones Chapultepec y Zaragoza, utilizando el modelo de tren francés **MP-68** decorado con franjas tricolores y el escudo nacional a los costados.

ARIANNA A partir de este evento y durante los últimos 40 años, se ha ampliado la red de una manera asombrosa, pues en la actualidad se encuentran operando 11 líneas a lo largo y ancho de la ciudad de México, y por si fuera poco hay una doceava que se encuentra en proceso de construcción.

MICHELLE Ubicada mayoritariamente en Iztapalapa, la nueva extensión pretende comunicar a esta delegación con la mayor concentración demográfica, y al poniente de la ciudad, conocida popularmente como la línea del Bicentenario, y es, a la que le pondremos más énfasis a continuación.

O.P. SUBE MÚSICA 3 SEGUNDOS Y SE MEZCLA CD 1, TRACK 5, “AUDIO TROMBON” SE MANTIENE 5 SEGUNDOS Y BAJA A FONDO

ARIANNA Todo comenzó en mayo de 2 mil 7, cuando autoridades de transporte del Distrito Federal presentaron al Jefe de Gobierno, Marcelo Ebrard Casaubon, el proyecto que contemplaba la construcción de una nueva línea.

MICHELLE La cual partiera desde Mixcoac y llegara hasta el sur-orientado de la ciudad, ya fuera en Acoxta o hasta Tláhuac, así como 3 extensiones a líneas ya operacionales.

ARIANNA Para esto, a los 2 meses, el 29 de julio del 2 mil 7 se aplicó la popularmente conocida Encuesta Verde, en la cual aparte de preguntarle a la población sobre temas como el transporte público, el manejo del agua y el medio ambiente, también se le pedía su opinión sobre la ruta definitiva que debía seguir la nueva línea del Metro, a lo cual como es bien sabido, la ruta Mixcoac-Tláhuac fue la que quedó como trazo establecido.

ARIANNA Las empresas **Alsthom, ICA y Cicsa**, esta última propiedad del empresario Carlos Slim, fueron las que el 12 de junio del 2 mil 8, ganaron la licitación de responsabilidad para llevar a cabo las obras de la línea dorada.

MICHELLE Dichas obras cuentan con una inversión de 17 mil 583 millones de pesos, y se suponía comenzarían a realizarse el 3 de julio del mismo año, para poder concluir las el 31 de diciembre del 2 mil 11.

ARIANNA Sin embargo, una serie de contratiempos legales, de uso de suelo y sociales, ocasionaron que las obras se retrasaran hasta el 23 de septiembre del 2 mil 8, ese mismo día el Director del Sistema de Transporte Colectivo Metro, Francisco Bojorquez, dio la siguiente declaración:

O.P. SUBE MÚSICA 3 SEGUNDOS Y ENTRA INSERT CD 2, TRACK 5
“FRANCISCO BOJOR”, SE MANTIENE 20 SEGUNDOS, ENTRA RÁFAGA Y
SE MEZCLA CD 3, TRACK 5, “AUDI MATAN”SE MANTIENE 5 SEGUNDOS
Y BAJA A FONDO

MICHELLE A principios de octubre del 2008, la titular de la Procuraduría Ambiental y del Ordenamiento Territorial del Distrito Federal, Diana Ponce, declaró que la modificación del trazo original de la línea 12 traería consecuencias graves, esto es lo que dijo:

O.P. SUBE MÚSICA 3 SEGUNDOS Y BAJA A FONDO, ENTRA INSERT CD 1, TRACK 6 “DIANA PONCE”, SE MANTIENE 20 SEGUNDOS, SUBE MUSICA 3 SEGUNDOS Y BAJA A FONDO

ARIANNA Para abril del 2 mil 9 el pleno de la Asamblea Legislativa aprobó una suspensión temporal de las obras, debido a que los habitantes de la colonia Culhuacán y otras aledañas manifestaron su inconformidad sobre el trayecto que debía seguir la nueva línea.

MICHELLE Dicha suspensión se aplicó porque al parecer la ruta que debía seguir la línea 12, se topaba con monumentos arqueológicos e históricos expuestos a posibles daños irreparables.

ARIANNA Por esta razón uno de los directores del proyecto, Enrique Horcasitas, informó sobre la nueva modificación al plan original de la línea 12:

**O.P. SUBE MÚSICA 3 SEGUNDOS Y ENTRA INSERT CD 2, TRACK 6,
“ENRIQUE HORCASITAS”, SE MANTIENE 24 SEGUNDOS, SUBE MÚSICA
3 SEGUNDOS Y BAJA A FONDO.**

MICHELLE Para enero de este 2 mil 10, la Cámara de Diputados tomó la decisión de no autorizar la petición que hizo el Jefe de Gobierno, Marcelo Ebrard, por 3 mil 500 millones de pesos, los cuales se necesitan para inversión en obras y nuevos trenes que serán usados por la nueva línea dorada.

ARIANNA En febrero, ejidatarios de San Francisco Tlaltenco dieron a conocer que el Tribunal Colegiado en Materia Administrativa, les otorgó un amparo de protección legal, al considerar que se han presentado irregularidades en el parcelamiento de terrenos, justo donde se edifica el intertramo de las estaciones Tláhuac y Tlaltenco, dando aun más dificultades al avance de las obras.

MICHELLE Por si esto fuera poco, en marzo, la Auditoría Superior de la Federación, dio a conocer el resultado de una investigación realizada, en la que se detectó que el Gobierno de la ciudad incurrió durante 2 mil 8 en una serie de inconsistencias al principio de la obra, entre ellas un presunto daño al erario público federal por 207 millones de pesos.

O.P. SUBE MÚSICA 3 SEGUNDOS Y SE MEZCLA CON CD 3, TRACK 6,
“AUDIO ACORDEÓN” SE MANTIENE 5 SEGUNDOS Y BAJA A FONDO

ARIANNA Pero y a pesar de todos estos contratiempos, el Jefe de Gobierno, prometió acelerar los tiempos para que la obra quede concluida en el plazo previsto.

MICHELLE Recordando que la construcción de esta línea generará más de 25 mil fuentes de empleo, así como una derrama económica superior a los 40 mil millones de pesos.

ARIANNA Hasta el momento la línea ha quedado conformada de la siguiente manera de oriente a occidente de la ciudad de México: Tláhuac, Tlaltenco, Zapotitlán, Nopalera, Olivos, Tezonco, Periférico Oriente, Calle 11, Santa María Tomatlán,

MICHELLE San Andrés Tomatlán, Pueblo Culhuacán, Atlalilco, Mexicaltzingo, Ermita, Eje Central, Parque de los Venados, Zapata, 20 de Noviembre, Insurgentes Sur y Mixcoac.

**O.P. SUBE MÚSICA 5 SEGUNDOS Y BAJA A FONDO HASTA
DESAPARECER, ENTRA REFAGA**

O.P. ENTRA CD 1, TRACK 7, “AUDIO AMBIENTE”, SE MANTIENE 5 SEGUNDOS Y BAJA A FONDO, ENTRA EFECTO EN LA SIGUIENTE PALABRA

MICHELLE No se muevan, en un momento continuamos con:
Radiómetro

O.P. ENTRA EFECTO EN LA SIGUIENTE FRASE

ARIANNA Jamás tus viajes volverán a ser los mismos

O.P. SUBE MÚSICA 5 SEGUNDOS Y BAJA HASTA DESAPARECER, ENTRA RÁFAGA

**O.P. ENTRA CD 2, TRACK 7 “AUDIO AMBIENTE” SE MANTIENE 10
SEGUNDOS Y BAJA A FONDO, ENTRA EFECTO DE EN LA SIGUIENTE
FRASE**

MICHELLE Quédate en radiómetro, a continuación

ENTRA EFECTO EN LA SIGUIENTE FRASE

ARIANNA Subcultura en el subsuelo, el mejor
 programa cultural sobre el metro, sólo
 aquí, en radio ciudadana, en el 660 de am

**O.P. SUBE MÚSICA 5 SEGUNDOS Y BAJA HASTA DESAPARECER,
ENTRA RÁFAGA.**

O.P. ENTRA RÁFAGA Y SE MEZCLA CON CD 1, TRACK 8

“AUDIO SEXY” SE MANTIENE 5 SEGUNDOS Y BAJA A FONDO.

MICHELLE Continuamos en Radiómetro, el programa en donde se viaja en Metro desde otra perspectiva.

ARIANNA Ya se comentó un poco de lo que es la historia de este asombroso transporte alrededor del mundo y en la capital mexicana, así como de las polémicas que se han generado alrededor de la línea 12 del Bicentenario.

MICHELLE En esta sección abordaremos la temática de las expresiones artísticas oficiales y alternas que se llevan a cabo dentro de las instalaciones del tren naranja. Arturo García del grupo Tocamundos, habla del por qué expresarse en un medio de transporte público como el Metro

O.P. SUBE MÚSICA 3 SEGUNDOS, Y BAJA A FONDO, ENTRA INSERT CD 2, TRACK 8, “ARTURO GARCÍA”, SE MANTIENE 20 SEGUNDOS, SUBE MÚSICA 3 SEGUNDOS Y SE MEZCLA CD 3, TRACK 8 “AUDIO LA FEMME”SE MANTIENE 5 SEGUNDOS Y BAJA A FONDO.

ARIANNA El Metro no se ha limitado al ir y venir de las personas, conforme han pasado los años también se ha convertido en un espacio destinado a una gran diversidad de expresiones artísticas.

MICHELLE Mismas que se pueden llegar a apreciar sin tener que desviarnos de nuestro camino, y lo mejor de todo, sin tener que desembolsar un solo peso, claro, a menos que se quiera aportar algún incentivo económico voluntariamente.

ARIANNA A lo largo y ancho de las líneas que conforman la red del Sistema de Transporte Colectivo Metro, se encuentran alrededor de 24 murales realizados por excelentes artistas.

MICHELLE Los cuales en su mayoría donaron con el único propósito de compartir su arte con los usuarios, que diariamente transitan por los pasillos. Din Silva, integrante del dueto Beatles, opina sobre el Metro como espacio para la cultura

O.P. SUBE MÚSICA 3 SEGUNDOS Y ENTRA INSERT CD 1, TRACK 9, “DIN SILVA” SE MANTIENE 15 SEGUNDOS, SUBE MÚSICA 3 SEGUNDOS Y SE MEZCLA CD 2, TRACK 9, “AUDIO FOR REAL” SE MANTIENE 5 SEGUNDOS Y BAJA FONDO.

ARIANNA La arqueología es otra de las ramas que también se ha abierto un espacio dentro de las instalaciones del Metro, pero, a diferencia de los murales, esta expresión se ha colado de manera no intencional desde la misma fundación de este transporte.

MICHELLE Y es que las primeras líneas construidas en la capital, fueron pensadas para hacerse por completo subterráneas, por lo cual de manera indirecta se hicieron interesantes hallazgos arqueológicos por toda la ciudad.

ARIANNA Algunos de los cuales tuvieron la facilidad de permanecer expuestos en sus lugares originales de hallazgo, tal es el caso del mamut de la estación Talismán, y la Pirámide de Pino Suárez. El cantante Pedro Mondragón nos habla sobre lo económicamente remunerativo que es su labor.

O.P. SUBE MÚSICA 3 SEGUNDOS Y ENTRA INSERT CD 3, TRACK 9

“PEDRO SOSA”, SE MANTIENE 28 SEGUNDOS, SUBE MÚSICA 3

SEGUNDOS Y SE MEZCLA CD 1, TRACK 10, “AUDIO CONTRADICTIVE”

SE MANTIENE 5 SEGUNDOS Y BAJA A FONDO.

MICHELLE Otra rama que también ha ganado bastante terreno dentro de los pasillos del Metro en los últimos años, es la ciencia, esto, a pesar de que es una disciplina que hace un uso excesivo de tecnicismos.

ARIANNA Clara muestra es el Túnel de la Ciencia ubicado en el transborde de la línea 3 a la línea 5 de la estación la Raza, el cual es considerado el primer museo cognoscitivo del mundo.

MICHELLE Instalado sobre una superficie de 6 mil 177 metros cuadrados, y compuesto por varios paneles electrónicos, fotográficos y de ambientación.

ARIANNA Y por si esto fuera poco, justo a la mitad de dicho túnel se encuentra una espectacular representación de la Bóveda Celeste.

MICHELLE En donde claramente se pueden apreciar las constelaciones zodiacales, permitiendo a los usuarios no sólo acercarse a las ramas biológicas, físicas o químicas, sino también a las astronómicas. Arturo García del grupo Tocamundos, comenta sobre si han tenido alguna negativa por parte del Metro.

O.P. SUBE MÚSICA 3 SEGUNDOS Y ENTRA INSERT CD 2, TRACK 10
“ARTURO GARCÍA” SE MANTIENE 59 SEGUNDOS, SUBE MÚSICA 3
SEGUNDOS Y SE MEZCLA CD 3, TRACK 10 “AUDIO REVOLUTION” SE
MANTIENE 5 SEGUNDOS Y BAJA A FONDO.

ARIANNA Sin embargo, uno de los proyectos más ambiciosos que el Metro ha lanzado exclusivamente para los usuarios, es el programa Ciencia de Boleto, y Para leer de Boleto.

MICHELLE Los cuales como sus nombres lo indican, son una serie de fascículos destinados a promover la ciencia y la literatura respectivamente.

ARIANNA Fue en 2 mil 5 cuando en conjunto con la Dirección General de Divulgación Científica de la UNAM, se lanzó el primer y único tiraje de ejemplares sobre Ciencia de Boleto en la línea 3 del Metro, una colección integrada por 50 títulos escritos por el mismo número de investigadores.

MICHELLE Ubicados en anaqueles en las estaciones de mayor afluencia para el servicio de quien quisiera tomarlo, leerlo y devolverlo al final del viaje, desafortunadamente como eran ejemplares gratuitos jamás los regresaban. Din Silva del dueto Beatles, habla sobre el tiempo y el porqué se expresa en un medio como el Metro

O.P. SUBE MÚSICA 3 SEGUNDOS Y ENTRA INSERT CD 1 TRACK 11, “DIN SILVA” SE MANTIENE 55 SEGUNDOS, SUBE MÚSICA 3 SEGUNDOS Y SE MEZCLA CD2, TRACK 11 “AUDIO MIRANDO” SE MANTIENE 5 SEGUNDOS Y BAJA A FONDO.

MICHELLE Para leer de Boleto en el Metro tuvo la misma dinámica que Ciencia de Boleto, pero con la gran diferencia de que esta colección estuvo enfocada por completo a la literatura.

ARIANNA Además de haber contado hasta la fecha con dos ediciones, la primera inaugurada en el 2 mil 4, y la segunda en 2 mil 7.

MICHELLE Al igual que los fascículos de ciencia, también estos ya no fueron devueltos a las instalaciones, por lo cual es muy difícil conseguirlos.

ARIANNA Dentro de la rama literaria que invade al Metro, también se encuentra el Pasaje Zócalo-Pino Suarez, mejor conocido en los últimos 13 años como “Un Paseo por los Libros”.

MICHELLE El cual, es considerado la librería más grande del mundo, y a su vez, el centro de distribución de libros más importante en el Centro de la Ciudad de México.

ARIANNA Todo esto ubicado en un pasillo de aproximadamente 1 kilómetro de longitud y compuesto por 42 de las editoriales más importantes de habla hispana. El cantautor Pedro Sosa, habla sobre los problemas con autoridades del Metro

O.P. SUBE MÚSICA 3 SEGUNDOS Y ENTRA INSERT CD 3 TRACK 11,
“PEDRO SOSA” SE MANTIENE 1 MINUTO, SUBE MÚSICA 3 SEGUNDOS Y
SE MEZCLA CD 1, TRACK 12 “AUDIO BIEN” SE MANTIENE 5 SEGUNDOS
Y BAJA A FONDO

MICHELLE Y si toda esta emisión cultural que el Metro ofrece fuera poca, no habría que olvidar todas las exposiciones que se exhiben semana a semana a lo largo y ancho de las 11 líneas que componen la red.

ARIANNA Tal es el caso de la exposición fotográfica inaugurada el pasado 22 de marzo, la cual conmemoró, los 40 años de existencia del Metro, y que aunque no fue montada dentro de las instalaciones, sino en la Galería Abierta de las rejas de Chapultepec, fue muy significativa para la institución

MICHELLE Y si a esto le agregamos la gran diversidad de expresiones artísticas contraculturales, que día a día se efectúan en los vagones y pasillos a cambio de una moneda, entonces nos encontramos con todo un collage creativo. El vendedor de libros virtuales, Raúl Meléndez, habla sobre lo desagradable que le resulta viajar en el Metro como usuario

O.P. SUBE MÚSICA 3 SEGUNDOS Y ENTRA INSERT CD 2, TRACK 12
“RAUL MELENDES” SE MANTIENE 26 SEGUNDOS, SUBE MÚSICA 3
SEGUNDOS Y SE MEZCLA CON CD 3, TRACK 12 “AUDIO OJALA” SE
MANTIENE 5 SEGUNDOS Y BAJA A FONDO.

ARIANNA Y como dijo el fallecido cantante de salsa, Héctor Lavoe,
 “todo tiene su final”, este programa ha dado por terminada
 su emisión de hoy, no sin antes recordarles que esperamos
 sus comentarios y denuncias en la siguiente dirección
 electrónica: radiometro.imer@gmail.com

MICHELLE O para más información y descarga de podcast, entren a
 nuestra página institucional: www.imer.com.mx.

ARIANNA En la locución estuvimos Michelle Mejía y Ariana Bustos

MICHELLE La producción corrió a cargo de Gerardo Pérez

MICHELLE Y en los controles Lizeth Vázquez y Ernesto Cano. Hasta la
 próxima

O.P. ENTRA CD 1, TRACK 2 SE MANTIENE 5 SEGUNDOS Y BAJA A FONDO, ENTRA EFECTO EN LA SIGUIENTE FRASE

ARIANNA Radiómetro, porque el metro no sólo es un transporte, es cultura

MICHELLE Ahora tus viajes ya no volverán a ser lo mismo

ARIANNA Jamás volverás a ver al Metro como sólo un medio de transporte público

MICHELLE No te pierdas el próximo jueves nuestra nueva emisión, “El Metro hecho mural”,

ARIANNA Te esperamos a las 10 de la noche por esta, tu estación preferida, Radio Ciudadana en el 660 de A.M.

O.P. SUBE 35 SEGUNDOS Y DESAPARECE

GUIÓN DE INSERTOS.- Cabe recalcar que todos los insertos, a reserva del primero, vienen en frío, porque son entrevistas. La mezcla de ellos se hace en el guion general.

“Radiómetro”

1/12

Insertos

O.P. ENTRA CD 1, TRACK 14, “AUDIO CYBER MAMBO”, SE MANTIENE 5 SEGUNDOS Y BAJA A FONDO

EDUARDO ¡El gran gusano naranja!, aquel que recorre esta gran metrópoli de lado a lado, ya sea por debajo del suelo o por encima de las casas, en sus vagones suele pasar de todo, las riñas y empujones por el lugar, los manoseos y el acoso sexual, puedes irte maquillando o terminar la tarea antes de llegar al colegio, es el lugar perfecto para dar un beso o para el ligue improvisado, puedes escuchar música o ver fragmentos de algún video mientras llegas a tu destino, degustar la infinidad de dulces que se comercializan, o abastecerte de alguna que otra chuchería que necesites en casa; ¡esto es la vida diaria del Metro de la Ciudad de México!, y en ella, también encontramos situaciones lamentables como de la que se habla a continuación.

O.P. SUME MÚSICA 3 SEGUNDOS Y BAJA A FONDO

FRANCISCO

En primera instancia, se suicida el 93 por ciento, o sea 7, salen vivas a pesar de haber sido arrolladas por el tren no, pero también de esa misma opción cien por ciento, hemos logrado salvarle la vida a dos tres usuarios, vaya, hemos accedido con ellos, pedimos el apoyo del jefe de estación, desde aquí se detecta, se le pide a nuestro policía que está en el andén, a nuestros compañeros de vigilancia, al jefe de estación, que vaya a dialogar con ese usuario o con esa usuaria, que la vemos que está desesperada, que está llorando, que tiene la idea de aventarse, entonces sí, hemos logrado ya aquí salvar a dos tres.

FRANCISCO

Para la construcción de las estaciones de la línea 12 del metro sobre el eje 8, el Sistema de Transporte Colectivo comprará predios que del total, 60 por ciento serán casas y locales comerciales. Mismos por los cuales, los dueños han sido muy flexibles para vendernos, hemos platicado con el 100 por ciento de las personas que saldrían afectadas y todas están en plena disposición.

DIANA PONCE

La modificación del trazo de la línea 12 del metro, la cual contempla el tramo de Atlalilco a Barrio Tula en cajón bajo, modificará los impactos ambientales de la obra, pues una línea totalmente subterránea tendría menos afectaciones, esto podría generar más residuos de construcción, así como, más ruido, polvo y tránsito.

ENRIQUE

La necesidad de disminuir el número de afectaciones a viviendas y comercios, lo complejo del suelo de la ciudad, y la reducción presupuestal, así como cuestiones técnicas, económicas y sociales, provocaron que se cambiara el proyecto ejecutivo de la línea 12 del metro, en su trazo original sobre el eje 3 oriente, el cual tenía previsto ser construido de manera subterránea bajo una zona con asentamientos diferenciales de suelos firmes y blandos.

ARTURO

Porque creemos que la calle y los espacios públicos son para todo, y que nuestras relaciones no pueden ser solamente comerciales o utilitarias, también podemos tener relaciones afectivas, de compartir, de crear, es otro tipo de relaciones que se pueden dar en espacios públicos también.

DIN SILVA

Es una alternativa pero las autoridades no permiten que sea así, o sea es digamos una alternativa para que se explote pero no está siendo explotada para la cultura, dicen que el metro es un espacio para la cultura y no es cierto, es una mentira porque ellos no lo permiten.

PEDRO

Si me dedico a otras cosas, yo estudie teatro, pero me gusta esto, esto me mantiene en contacto con el público, ambiguo, así, directo, duro. A veces si, a veces no, yo hago otras cosas aparte, no vivo de esto realmente, esto lo hago para ayudarme, a veces si, a veces no, hay competencia, hay operativos, la gente anda en crisis, a veces si, a veces no.

ARTURO

Si, de hecho ya cuando teníamos una presentación, tuvimos una en Pino Suárez, la segunda fue en Chabacano, y ahí en Chabacano nos hicieron muy difícil todo, desde la entrada, nos dijeron tienen que entrar por la otra entrada, y ¿sabes lo que es cargar todo este equipo?, o sea cruzar Tlalpan y darle la vuelta, no, fue un desmadre, pues claro que no lo hicimos, le insistimos, pero fue complicado, la gente, las personas encargadas del Metro, nos decían que teníamos que coordinarnos, lo primero que tendríamos que haber hecho era coordinarnos con ellos pero no estuvieron a la hora en que llegamos, los estuvimos esperando, y cuando ya por fin se aparecieron nos dijeron, ¿Por qué no se coordinaron con nosotros, y así, no es exactamente un claro no, pero es una serie de situaciones que hacen difícil nuestro trabajo, que venimos a hacer gratis prácticamente

DIN SILVA

Ya tenemos algunos años, yo en lo personal tengo como unos 6 años tocando en el metro pero lo alterno con diferentes actividades, en tiempos estoy estudiando, o tengo otro trabajo, pero el metro si me permite tener otras actividades, por eso lo conservo, lo que pasa es que es mucha la afluencia de gente, eso en cierta forma es por conveniencia, porque a nosotros nos conviene que haya bastante gente, en segundo porque por ejemplo los que estamos estudiando necesitamos empleos que nos permitan facilidad de horarios, desgraciadamente, tu sabes que eso es imposible, entonces aquí por ejemplo, podemos venir, trabajar un rato, e ir a la escuela, entonces nos da esa oportunidad, esa ventaja. No, más bien es al contrario, se supone que, eso se deja a la interpretación del juez, pero se supone que es una falta administrativa subir y obstruir el libre tránsito de la gente, pero bueno, es a interpretación del juez como te digo

PEDRO

No, es para mí, es que como no me dedico constantemente a esto, lo que me piden, con las autoridades lo que he tenido es, me desalojan a veces que les digo que pues yo lo hago para ayudarme en época de crisis, pero no me piden, me han multado por que es una falta administrativa, así lo tipifican, a veces me han multado, pero nada más, no a mi no me piden dinero, o sea me multan, me han multado, o me han querido multar a veces me la condonan pero no me piden dinero, ni les doy. No, este lo más decente que me ha pasado es que me retengan un tiempo, que hagan un operativo, saquen a la gente, a los vendedores, y que me tenga que esperar unas dos o tres horas para salir, esos son los impedimentos, que tengo porque curiosamente siempre me agarran cuando acabo de empezar y no tengo ni para pagar la multa, entonces tengo que esperar a que pase el tiempo para salir.

RAUL

Somos una lata los vendedores, aparte de que no sé, yo creo que el sistema está muy jodido, no, mantenimiento, hablando en cuestión de mantenimiento, de servicio, yo creo que si falta mucho, mucho servicio, muchos retrasos, pocos trenes, mucha gente, bastante gente, yo creo si supera mucho este, la cuestión del usuario a, vamos en pocas palabras yo creo que no se da mucho a vasto, no se da a vasto

CONCLUSIONES

El anterior trabajo periodístico, o mejor dicho, reportaje radiofónico y escrito, tuvo como principal objetivo, el dar a conocer el lado que la mayoría de las personas no percibimos a simple vista estando dentro de las instalaciones del Metro, ese lado que conlleva más que una simple exposición, muestra, canto, baile, monólogo o show, ese lado que le da un toque circense y lleno de colorido a un transporte que fue creado con el único objetivo de transportar personas, ese tren que a lo largo del tiempo que lleva conviviendo con el ser humano, ha ido mutando (al menos en nuestro país) para irse convirtiendo en un espacio abierto para la cultura, el entretenimiento, y el comercio formal e informal.

Un medio de transporte que está al alcance de todos, y que por lo mismo se ha convertido indirectamente en un espacio de convivencia entre toda la gran diversidad de tribus urbanas y clases sociales que existen en esta gran metrópoli que es la Ciudad de México, un lugar que te ofrece no sólo la facilidad de recorrer de manera más rápida distancias largas, sino que puede dar una experiencia nueva con cada viaje que se realice, con todo y los altibajos, situaciones desagradables o vergonzosas que a veces estas conllevan, este es el Metro de la Ciudad de México y aun hay mucho más dentro de sus instalaciones que por motivo de formato de tiempo en este trabajo, no se pudieron anexar.

La cultura, la historia y una pequeña parte del comercio informal fueron los puntos tratados, desafortunadamente como mencioné, por motivos de tiempos de duración no pude abarcar más sobre el comercio informal, cosas interesantes que bien pudieron haber redondeado mucho mejor este trabajo, así mismo también dejé de lado muchas situaciones que a los señores y sobre todo, mujeres usuarios les desagrada, situaciones con las cuales seguramente muchos de los escuchas se hubieran sentido identificados y hubieran podido entrar en un mejor punto de discusión, que es para lo que sirve un buen reportaje, para crear conciencia y formar una opinión propia y debatible.

Sin embargo, si lo percibimos como una sola emisión de una serie de 10 programas como viene improvisado en mi plan de producción, se podría decir que las temáticas que se alcanzaron a abordar en los 30 minutos de duración, son lo suficiente como para dar inicio a lo que sería una serie radiofónica bastante interesante. Por todo lo demás, los objetivos se alcanzaron, sólo falta escuchar la opinión de los escuchas, quejas y sugerencias que bien podrían ayudar a complementar de mejor forma este radioreportaje. Espero que esta pequeña aportación periodística ayude a entender mejor el fenómeno que existe dentro de las instalaciones Sistema de Transporte Colectivo Metro, y que a partir de aquí se pueda ver a este sorprendente medio de transporte con otra perspectiva.

FUENTES DE CONSULTA

Bibliográficas:

- Fernández, Alejandro y Guevara, Ignacio; “El Metro de la Ciudad de México”; Sistema de Transporte Colectivo y GDF; México; primera edición, 2006. 180 págs.
- Julia Sort, Jordi; “Redes Metropolitanas”; editorial Gustavo Gili; Barcelona, España; primera edición, 2006. 200 págs.
- Navarro, Bernardo y González, Ovidio; “Metro, Metrópoli, México”, Instituto de Investigaciones Económicas, México, primera edición, 1989. 169 págs.
- Navarro, Bernardo, “El Metro y sus usuarios”; UAM Xochimilco; México; primera edición, 1993. 221 págs.

Hemerográficas

- El Universal.- Reporte especial “La tragedia olvidada”, publicada por Luis Guillermo Hernández el lunes 20 de octubre del 2008
- El Universal.- Nota emitida por Notimex “Entérate, características de nuevos trenes para línea A del Metro”, publicada el viernes 25 de septiembre del 2009
- El Universal.- Nota “Alistan plan de ampliación del Metro, considera línea 12”, publicada por Ella Grajeda el sábado 26 de mayo del 2007
- El Universal.- Nota “Construirá ICA-SICSA línea 12 del Metro”, publicada por Alberto Cuenca el jueves 12 de junio del 2008.
- El Universal.- Nota “GDF da a conocer resultados de Encuesta Verde”, publicada por Alberto Cuenca el miércoles 8 de agosto del 2007
- El Universal.- Nota “Construirá ICA-SICSA línea 12 del Metro”, publicada por Alberto Cuenca el jueves 12 de junio del 2008
- El Universal.- Nota “Comprara Metro predios para la construcción de línea 12”, publicada por Sara Pantoja el martes 23 de septiembre del 2008
- El Universal.- Nota “ALDF, aprueba suspensión de la línea 12, por modificaciones”, publicada por Ella Grajeda el viernes 3 de abril del 2009
- El Universal.- Nota “STC: Amparos no detienen línea 12”; publicada por Alberto Cuenca el miércoles 24 de febrero del 2010.
- El Universal.- Nota “Ebrard: no frenaran obras de la línea 12”, publicada por Alberto Cuenca el sábado 6 de marzo del 2010.
- Excélsior.- Nota “Cambios en línea 12 alteran daño estimado”, publicada por Jessica Castillejos el sábado 4 de octubre del 2008

- La Jornada.- Nota “Propone Lobo ampliación de la línea 5 del Metro”, publicada por Laura Gómez Flores el lunes 23 de noviembre del 2009
- La Jornada.- Nota “Estudian extender Línea 1 del Metro hasta Santa Fe”, publicada por Raúl Llanos Samaniego y Rocío Gonzales Alvarado el martes 9 de octubre del 2007
- La Jornada.- Nota “No hay recursos para su construcción”, publicada por Raúl Llanos Samaniego y Rocío Gonzales Alvarado el miércoles 10 de octubre del 2007
- La Jornada.- Nota “A mediados de este mes comenzara la construcción de la línea 12 del metro”, publicada por Laura Gómez Flores el viernes 5 de septiembre del 2008
- La Jornada.- Nota “Razones técnicas, económicas y sociales obligan a cambiar proyecto de la línea 12”, publicada por Laura Gómez Flores el miércoles 8 de abril del 2009
- La Jornada.- Nota “La línea 12 se entregara a tiempo, asegura Marcelo Ebrard”, publicada por Gabriela Romero Sánchez y Laura Gómez Flores el viernes 8 de enero del 2010
- Publímetro.- Nota “Rebasado el Plan Maestro del Metro”, publicada por Jorge Almaraz el lunes 25 de enero del 2010

Internet:

- www.metro.df.gov.mx (página oficial del Metro del Distrito Federal)
- www.cultura.df.gov.mx (página oficial de la Secretaria de Cultura del D.F.)
- www.tfl.gov.uk/ (página oficial del Metro de Londres)
- www.ratp.fr/ (página oficial del Metro de Paris)
- www.bvg.de/ (página oficial del Metro de Berlín)
- www.mta.info/index.html (página oficial del Metro de Nueva York)
- www.metrovias.com.ar/ (página oficial del Metro de Buenos Aires)
- www.metromadrid.es (página oficial del Metro de Madrid)
- www.ica.com.mx (página oficial de Ingenieros Civiles y Asociados)

Fuentes vivas

- Melina Ramírez (Jefa de estación)
- Silvia Arteaga (Usuaría)
- José Luis Ortega (Usuario)
- Arturo De Los Santos Gonzales (Usuario)
- Graciela Arellano (Usuaría)
- Alejandra Galicia (Usuaría)
- Laura Gutiérrez (Usuaría)

- Judith Lepe Sánchez (Usuaría)
- Rosa Karina Mestas Capilla (Usuaría)
- Roxana Vega (Usuaría)
- Gustavo Ruiz (Vendedor invidente de discos)
- Mariana Praga (Policía)
- Samuel González (Jefe de comercio informal)
- Mario Cuevas (Artista, Músico del grupo La Pandilla de Pepe)
- Arturo García (Artista, Músico del grupo Toca Mundos)
- Ezequiel González (Vendedor de periódico)
- Rafael Guzmán Álvarez (Vendedor invidente de dulces)
- Francisco Bojorquez (Director del STC Metro)
- Din Silva (Músico del dueto Beatles)
- Pedro Sosa (Cantante vagonero)
- Raúl Meléndez (Vendedor de Libros Virtuales)
- Diana Ponce (Titular de la Procuraduría Ambiental y Ordenamiento Territorial del Distrito Federal)
- Enrique Horcasitas (Director del proyecto de la línea 12)