

La línea tres del metro de la Ciudad de México: espacios y usuarios

Sin duda, el servicio que brinda el Sistema de Transporte Colectivo Metro (STC), resulta indispensable para desplazar a diario dos millones de habitantes en la Ciudad de México. Por el número de líneas y de estaciones construidas se encuentra entre los tres subterráneos con un mayor número de pasajeros movilizadas por día y entre los cinco más grandes del Mundo.¹

El metro es la columna vertebral del transporte en la Ciudad de México. Día con día sus usuarios se dirigen a los lugares en donde desarrollan las actividades propias de su cotidianidad y regresan a sus hogares utilizando un medio de transporte rápido y más seguro que el de superficie. Entre las virtudes que tiene el metro están la de movilizar grandes volúmenes de pasajeros, abarcar zonas significativas y de alta densidad demográfica, y ahorrar el tiempo de los recorridos (*cf.* Navarro y González, 1989: 48).

No obstante, las funciones del metro pueden recrearse más allá del traslado de los individuos, puesto que sus espacios son apropiados y utilizados de manera continua para otros fines. Sus pasajeros rompen con la monotonía de su trayecto cuando los caminos se bifurcan con los de decenas de personajes cuya existencia supera al Reglamento Interno del STC que rechaza la circulación de los individuos que manifiestan intenciones distintas al simple traslado: vendedores ambulantes (que en su mayoría ofrecen mercancía “pirata”,² de procedencia china y de dudosa calidad); músicos que interpretan diversos géneros; personas discapacitadas; faquires impro-



* Escuela Nacional de Antropología e Historia, INAH.

¹ De los ochenta y siete sistemas de transporte subterráneo que existen en el mundo, el de la Ciudad de México transporta diariamente casi a cuatro millones de personas, solamente superado por el metro de Moscú (7.5 millones) y por el de Tokio (5.9 millones). En cuanto a los sistemas de mayor longitud, los cuatro primeros lugares están ocupados por Londres, Nueva York, Moscú y París (información obtenida en la exposición permanente “Los Metros del Mundo”, en la estación Auditorio, línea 7).

² Se conoce como mercancía “pirata” a aquella cuya producción y circulación atenta contra los derechos de autoría, lo que implica que la marca o el autor no reciban regalías o ganancias por sus ventas.



visados; acróbatas; mendigos; evangelizadores; poetas y revolucionarios. Es por este motivo que el metro de la Ciudad de México no puede ser considerado únicamente como un lugar de simple tránsito, si bien ésta es su función principal.

En el presente artículo se plantea que el espacio subterráneo del metro, especialmente de la línea tres, es idóneo para la interacción social³ y para la difusión cultural que emana tanto del propio esquema institucional como de los diversos personajes y sus propuestas alternativas. Se considera que la línea tres es un espacio que, de manera particular, posibilita las diferentes expresiones culturales por el tipo de pasajeros

³ Para Anthony Giddens, (2000: 128) la interacción social se refiere al “proceso mediante el cual actuamos y reaccionamos ante lo que nos rodea [...]. El estudio de la interacción social es un área fundamental de la sociología que esclarece muchos aspectos de la vida social”.

que la utilizan (estudiantes universitarios, maestros, profesionistas).

La línea tres: muchos kilómetros recorridos en su haber

El metro se presentó en la década de los años sesenta como una macro solución al problema de transporte para la Ciudad de México,⁴ que manifestaba un proceso acelerado de crecimiento poblacional como resultado de su industrialización.⁵ Entre los años de 1967 y 1970 se construyeron las tres primeras líneas (uno, dos y tres). La primera etapa de la línea tres solamente abarcaba de Tlatelolco al Hospital General, y para finales de la década de los setenta se ampliaron tres estaciones más hacia el norte, al construir la estación la Raza, 18 de Marzo (antes Basílica) y la terminal Indios Verdes, y hacia el sur cinco estaciones: Centro Médico, Etiopía, Eugenia, División del Norte y Zapata. Su conclusión se daría en 1983, año en que se inauguró el tramo que va de Zapata a Universidad, al construirse las estaciones Coyoacán, Viveros, Miguel Ángel de Quevedo, Copilco y Universidad. Desde la década de los ochenta la configuración de la línea tres continúa siendo la misma: 21 estaciones.⁶

Los espacios de la línea tres

Las estaciones juegan un papel fundamental en el metro, puesto que constituyen el primer punto de

⁴ Existen disposiciones del Banco Mundial en las que se aconseja a los llamados países del Tercer Mundo no invertir en sistemas de transporte como el metro para sus “florecientes” capitales, a menos que otros sistemas más baratos no puedan cubrir la demanda de transporte (Turton y Knowles, 1992: 91). Es un hecho que en el caso de la Ciudad de México, tal recomendación no deba de ser tomada en cuenta, pues, si bien, se trata de una solución costosa, es la que más ha servido para movilizar los flujos de población.

⁵ Entre los años de 1950 y 1970 la población de la zona metropolitana de la Ciudad de México estuvo cerca de triplicarse: de 3 137 599 en 1950 a 8 799 937 habitantes (INEGI, 1999).

⁶ La línea tres cuenta con dos terminales, seis estaciones de correspondencia, cuatro estaciones superficiales y diecisiete subterráneas.

encuentro entre los usuarios y el sistema. Sirven como conexión con la superficie, al mismo tiempo que representan el espacio en el cual los viajeros subterráneos circulan, esperan, abordan y descienden de los trenes. Los andenes, los pasillos y los vagones se convierten en los principales espacios donde los usuarios interactúan y que pueden ser utilizados para finalidades diversas. A continuación se pueden observar ejemplos claros sobre el posible uso de tan emblemáticas áreas.

Los pasillos: son los espacios de circulación que llevan a los andenes, a las salidas o a las otras líneas. Las estaciones de trasbordo cuentan con pasillos de mayor extensión que se utilizan para el establecimiento de vitrinas para exposiciones o locales comerciales. En algunos pasillos, como los de la estación Hidalgo, que enlazan la línea dos con la tres, existe un corredor de comercios destinados a la preparación, la venta y consumo de alimentos, donde el calor irradiado por las parrillas impregna el ambiente y los olores a grasa y condimentos se perciben en cuanto se desciende del vagón. Dulcerías, tiendas naturistas, locales en los que se venden billetes de lotería, pizzerías, expendios de pan y hasta locales de renta de equipo para Internet son algunos de los negocios que se han establecido en los pasillos del metro y en concreto de la línea tres. En estos pasillos el usuario podrá detenerse, observar una exposición, consumir alimentos o hacer alguna compra; en los pasillos más estrechos, la velocidad vertiginosa del tránsito de los viajeros imposibilitará el establecimiento de diálogos prolongados.

Los andenes: son el espacio destinado al abordaje y descenso de los convoyes y la afluencia de los usuarios dependerá de la hora y del día. En las llamadas “horas pico”, verdaderos ejércitos humanos caminan codo contra codo para entrar o salir de los vagones. Indios Verdes es la estación más visitada de toda la red, por lo que lograr ascender a los vagones a las llamadas “horas pico” puede significar un verdadero triunfo entre miles de oponentes. Una situación semejante es la que se presenta en los andenes de las estaciones 18 de Marzo, la



Raza, Guerrero (a partir de la construcción de la línea B, al transformarse en una línea de trasbordo), Hidalgo, Balderas, Centro Médico, Zapata, Viveros, Miguel Ángel de Quevedo y Universidad. La situación se transforma los sábados, domingos y días festivos, a tal grado que, a partir del mes de mayo de 2004 se implementó la propuesta de dedicar un vagón del metro los domingos para que los ciclistas puedan transportar sus bicicletas, hecho que entre semana sería imposible.

En algunas de las estaciones de mayor aglomeración el tránsito de peatones se ha tornado peligroso en los andenes y se han dado casos de personas que esperaban en el andén han caído a las vías al ser empujadas por una masa humana que se comprime en espacios reducidos. De ahí que, desde el año 2003, se iniciara una campaña para implementar medidas de seguridad y de señalización, para permanecer en la espera del metro

detrás de la “línea amarilla”, distancia que separa al usuario de las vías. Miembros de la “Ola naranja”⁷ permanecen en los pasillos para inducir a los pasajeros que permitan bajar antes de abordar el vagón, a las horas en que el acceso a los vagones puede resultar peligroso. Por otra parte, para reafirmar esta campaña de protección también circularon a partir de esa fecha volantes que con pocas palabras y una fotografía expresaban un mensaje claro, “Un descuido arrasa con cualquiera. Evita rebasar la línea amarilla... porque seguro te llevamos a tu destino”.⁸ La fotografía muestra pocos elementos, pero evidentes: un bolso abierto, cosméticos esparcidos sobre la línea amarilla, una cartera y papeles, un zapato y el metro a toda velocidad. Otra medida de seguridad, que está dirigida específicamente a las usuarias del metro, es destinarles a ciertas horas del día los primeros o últimos vagones de cada tren, por lo que el acceso a éstos no se permite a los hombres. Es frecuente escuchar al personal del metro gritar: —¡Caballeros: sólo damas! Esta medida se ha puesto en práctica desde hace varios años debido a los frecuentes abusos sexuales hacia las usuarias, mismos que en la actualidad no se han podido detener, porque los andenes del metro también se han convertido en espacios que, por la cercanía corporal entre los usuarios, da pie a que algunos individuos aprovechen esta condición para asediar a las mujeres con obscenidades y agresiones físicas, que en la mayor de las veces, por la dificultad de encontrar y detener al agresor, no se denuncian ni se sancionan.

De esta manera, los andenes también sirven como espacios de contacto e interacción social entre los usuarios, siendo ante todo un punto de reunión. Las

⁷ La “Ola naranja” es un contingente de 600 jóvenes que dependen de la Secretaría de Desarrollo Social del Gobierno del Distrito Federal, algunos de los cuales han sido reclutados para cumplir con sus servicio social, otros por tratarse de jóvenes que se encuentran en situación de riesgo.

⁸ Volante difundido por el Gobierno del Distrito Federal y por el STC durante el 2003.



“citas bajo el reloj” son frecuentes (cada estación cuenta con un reloj, que rara vez registra la hora real; algunas estaciones como Universidad cuentan con más de uno). Bajo el reloj se encuentran compañeros de escuela y de trabajo, parientes, amigos, novios, esposos o amantes; se conocen aquellos que se citaron por teléfono, carta o Internet y que nunca antes se habían visto; también se dan los encuentros, pero también las rupturas. Bajo el reloj se espera a los impuntuales y a aquellos

que no han de llegar.

En los andenes se refuerzan los lazos de identidad grupal, son los lugares de reunión de grupos específicos cuya presencia salta a la vista. En la estación de Etiopía se congrega un grupo de niños indígenas que tocan el acordeón; en los andenes de la estación Niños Héroe se pueden distinguir los grupos de vendedores ambulantes haciendo cuentas entre broma y broma; los andenes de la estación Hidalgo y específicamente el área del reloj se han convertido en el punto de reunión de los miembros de la comunidad *gay*, y los de Potrero sirven para que los músicos afinen sus instrumentos y practiquen sus canciones.

Los vagones: la interacción de los usuarios se concreta en los vagones que son nueve por convoy. La capacidad que tiene un vagón para concentrar a cientos de seres humanos de pie es impresionante, aunque el modelo de trenes que circula en la línea tres solamente cuenta con 37 asientos. Dentro de los vagones existen lugares reservados para discapacitados, adultos mayores, mujeres embarazadas y con hijos en brazos que, por regla general, no son respetados por los usuarios, pocas veces se cede el asiento a quien lo necesita.

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

forma de escapar de la cercanía de los cuerpos de los otros usuarios. En segundo lugar, la vista se torna escrutadora, observamos y revisamos con detalle a la persona que tenemos enfrente. De una estación a otra los pasajeros examinan los rasgos, los movimientos y la manera de vestir de los otros. En ocasiones, hasta existe la posibilidad de leer alguna página del libro que tienen en las manos, o auxiliados por el oído, escuchar una conversación. Pero, es la vista aquella que representa el mayor contacto con la alteridad. La permisividad visual es mayor que en casi cualquier otro espacio urbano en los vagones del metro, solamente tiene como límite la mirada recíproca del usuario observado. La mirada de una persona ajena puede ocasionar una amplia gama de sentimientos y pensamientos en la otra persona. Cada caso es un mundo diferente, y la reacción del otro puede ir desde el rechazo hasta la simpatía o el gusto. Puede significar el principio de una relación social o el impedimento de su establecimiento.



Particularidades de la línea tres: sus usuarios

Existen diversos motivos para argumentar una reflexión sobre la importancia de la línea tres. A simple vista las razones pudieran ser las siguientes: a) ser una de las primeras líneas construidas; b) estar entre las tres líneas con mayor afluencia (749 000 pasajeros al día, el 17.42 por ciento del total del STC); ser la línea de mayor longitud con 23 609 kilómetros; d) tener la terminal más transitada (Indios Verdes), y e) contar con cuatro estaciones entre las veinte más transitadas (Indios Verdes, Universidad, Zapata y la Raza). Sin embargo, lo que hace que esta línea se distinga entre las demás es la posibilidad de dar cabida a expresiones de carácter cultural debido al tipo de usuarios y por las zonas que recorre.

La combinación de usuarios de la línea tres, le da un cariz particular que le hace un interesante espacio de

estudio. En sus vagones y pasillos se puede observar durante los días laborables por la mañana (6:00 a 9:00 horas aproximadamente) y durante la tarde y noche (17:00 a 20:00 horas) el personal que trabaja en oficinas cercanas al Centro Histórico de la Ciudad de México, o bien en las oficinas, agencias, consorcios y bufetes de colonias aledañas a las estaciones Etiopía, Eugenia, División del Norte, Zapata, Coyoacán y Viveros, en las que recientemente se ha dado un proceso de cambio de uso de suelo, de habitacional a servicios y oficinas, y a servidores públicos de oficinas gubernamentales (Delegación Benito Juárez, Procuraduría de Justicia del Distrito Federal, etcétera); al mediodía y durante la tarde, acentuándose más los fines de semana aparecen hombres y mujeres que acuden a realizar sus compras en los hipermercados ubicados entre las estaciones División del Norte y Zapata: *Sam's Club*, *Comercial Mexicana*, *Wal-Mart*, *Carrefour*, y también los individuos que asisten a comprar en los almacenes y locales o a divertirse en las salas de cine de los centros comerciales

cercanos a algunas estaciones: en el Pabellón del Valle (estaciones División del Norte y Zapata); en el primer complejo comercial que se creó en la Ciudad de México, conocida como Plaza Universidad (estación metro Zapata), o vayan de "compras" al imponente centro comercial que resalta en las calles de avenida Universidad y avenida Río Churubusco: Centro Coyoacán. También viajan en los vagones de la línea tres las personas que laboran en las oficinas centrales del emporio bancario recién vendido a la inversión extranjera: Bancomer BBV, que se encuentra frente a la estación Coyoacán; esta misma salida lleva a aquellos cinéfilos que quieren apreciar películas que nada tienen que ver con las producciones *hollywoodenses*, a la Cineteca Nacional. Para los que gustan de la convivencia y de las artesanías se puede acceder al Jardín Centenario en el centro de Coyoacán, a través de microbuses que salen

en las inmediaciones de las estaciones Coyoacán, Viveros o Miguel Ángel de Quevedo; no faltan los que visten de traje: abogados que litigan en los juzgados cercanos a la estación Niños Héroes ni los que visten de blanco: los médicos, enfermeras, enfermeros y residentes que trabajan en la Clínica 24 del IMSS (estación 18 de Marzo), en el Hospital Adolfo López Mateos del ISSSTE (estación Coyoacán), en el Hospital General de la Secretaría de Salud (estación Hospital General) o en los dos complejos médicos más importantes de la Ciudad de México o posiblemente del país, el Centro Médico la Raza (metro la Raza) y el Centro Médico Siglo XXI (metro Centro Médico). Finalmente, la línea tres es frecuentada por cientos de estudiantes y maestros que acuden a la máxima casa de estudios, la Universidad Nacional Autónoma de México en Ciudad Universitaria (estaciones Copilco y Universidad). El hecho de que los pasajeros de la línea tres cuenten con las características anteriormente enunciadas no ha sido ignorado por las autoridades del STC ni por decenas de artistas callejeros que buscan reconocimiento e ingresos. Es por esto, que la línea tres se convierte en un lugar privilegiado para las distintas expresiones culturales.

A continuación se describe dos casos que comprueban la importancia de la línea tres como un espacio para la difusión cultural. El primero pertenece a un programa institucional, el segundo a la búsqueda de un lugar de trabajo por una artista callejera.

Las políticas culturales del STC. “Para Leer de Boleto en el Metro”

Desde hace al menos un par de décadas los funcionarios del Sistema de Transporte Colectivo Metro se han

⁹ Para Gilberto Giménez existe un momento en que la cultura, en todo lugar, es institucionalizada en un sentido político-adminis-



preocupado por crear su propio programa cultural institucional.⁹ En las estaciones de la línea tres, como en otras líneas, se pueden detectar espacios destinados para la difusión cultural. Existen vitrinas al paso y a la vista de los usuarios, donde de manera frecuente se instalan exposiciones de fotografía, pintura, arte-objeto, escultura y otras artes plásticas alternativas, lo que convierte a los pasillos en salas temporales de museo y galerías. Para los artistas representa un lugar en el que su obra puede ser vista por miles de usuarios en un solo día. Posiblemente, el mejor acercamiento que los viajeros del metro tuvieron con la cultura durante el año 2000, fue la puesta en escena de obras teatrales en el Foro de Teatro Universitario del Metro Copilco, cuya existencia se debe principalmente al apoyo de la Universidad Nacional Autónoma de México y de manera reciente al Instituto de Cultura del Distrito Federal (hoy Secretaría de Cultura). Otro ejemplo palpable son los vistosos murales en las paredes de las estaciones Copilco, Universidad y Centro Médico, que a su vez comprenden una parte importante del patrimonio institucional

del STC. No obstante, el mayor esfuerzo realizado por la administración del STC —que lamentablemente se encuentra detenido por razones de índole política— es el programa “Para Leer de Boleto en el Metro”. La línea tres se convirtió durante el primer trimestre del 2004 en un gran laboratorio urbano que intentó acercar a sus usuarios al hábito de la lectura, por lo que este programa cultural resultó de gran trascendencia. Nunca antes se había propuesto un programa masivo de fomento a la lectura,

trativo. De esta manera hace alusión al concepto de política cultural, que es definida, “como [el] instrumento de tutelaje político sobre el conjunto de las actividades culturales; se institucionalizan y refinan diferentes sistemas de censura ideológico-cultural” (Giménez, 1987: 19).

Inicia en la línea tres porque va de CU al Poli, entonces es la más fácil por el tipo de gente que va. Es la que más fácilmente iba a asumir un programa como éste, porque casi todos son estudiantes, son maestros, en fin, están ligados a la vida académica, y porque realmente esa línea tres es quizás la más fácil de público, la de público más homogéneo.¹⁰

Las características particulares de la línea tres, como se ha mencionado, están determinadas por las zonas que comunica y por las actividades que los viajeros subterráneos realizan, mismas que difieren de otras líneas que sirven para conectar el centro con la periferia y transportar trabajadores a las zonas industriales del norte de la ciudad o a los principales centros de abasto y distribución.

Los expertos del metro nos decían que la línea más difícil es la uno y te dicen que porque pasa por la Merced, Pantitlán... Imagínate me contaba uno de los ingenieros del metro hay un problema y yo tengo que decirles a los de la línea tres: —¡hay que desalojar los vagones!, todos se levantan, desalojan los vagones y se van perfectamente... en la línea uno digo: —¡hay que desalojar los vagones!, y... ¡me echo a correr porque si no me matan! (risas).¹¹

Es así como, mediante el esfuerzo conjunto de diversas instancias como son la Fundación Cultural Metro, el Gobierno del Distrito Federal, las secretarías de Desarrollo Social y Cultura del Gobierno del Distrito Federal, ISA Corporativo, SARE Grupo Inmobiliario, el Instituto de la Juventud y el STC, se diseñó la campaña “Para Leer de Boleto en el Metro”, consistente en divulgar, a manera de préstamo la obra de conocidos literatos,¹² compendiada en una serie de antologías

¹⁰ Entrevista a Paloma Sáiz Tejero, compiladora de las antologías y autora del proyecto “Para Leer de Boleto en el Metro”, Secretaría de Cultura, Gobierno del Distrito Federal, 22 de marzo de 2004.

¹¹ *Idem.*

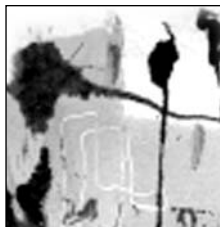
¹² Carlos Monsiváis, Vicente Leñero, Myriam Laurini, Eduardo Hurtado, Emilio Carballido, Héctor Lara Zavala, Thelma Nava, René Avilés y Eduardo Antonio Parra. Prosa y verso; testimonios, cuentos, poemas y comedia en estilos y temáticas variadas.



cuidadosamente seleccionadas. La idea de efectuar un proyecto para que la lectura se convierta en una práctica común para los habitantes de la Ciudad de México surgió de la mente de Paloma Sáiz Tejero, subdirectora de literatura en la Secretaría de Cultura del Gobierno del Distrito Federal,

Una de mis obsesiones mayores ha sido el cómo hacer que la gente lea [...] pero desde hace tiempo yo estaba con la idea de que el metro tenía que ser un lugar fundamental. Varias veces había hablado con el director del metro hasta que un día me dijo: —¡ya no me estés platicando! Preséntame de a de veras un proyecto, yo te prometo que si es viable... yo no lo voy a hacer necesito que lo hagas tú.¹³

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



La obra fue distribuida por los elementos de la “Ola naranja” que resguardaban los estantes y prestaban los ejemplares a los usuarios. El usuario únicamente solicitaba un ejemplar, lo leía y lo depositaba en la última estación de su recorrido,

Fue una experiencia muy buena, porque la devolución está siendo bastante alta, está entre un 65 y un 72 por ciento. La idea era que no había bronca si salía del metro, ahora hemos estado insistiendo en que no salgan porque esas obras que pasan fuera del metro dejan sin leer a otros. El primer día sacamos 19 mil libros y como pan caliente se fueron, pero al día siguiente cuando volvimos habían devuelto sólo 3 mil. Retrocedimos, empezamos a dar más folletos para que la gente entendiera como era el programa. Empezamos a entender que hay un ritmo para esto.¹⁴

Durante el día del lanzamiento de la primera antología se podían ver a decenas de personas hojeando, leyendo o simplemente cargando los novedosos libros. Un día después era prácticamente imposible obtener una copia, puesto que las que se habían prestado no regresaban a los anaqueles. La idea es que una vez superadas las diferencias políticas que prevalecen en el STC, el programa pueda tener continuidad y ponerse en práctica en las demás líneas.

Al margen de las propuestas institucionales existen expresiones culturales alternativas, actores y formas de vida que se salen de los patrones establecidos por la normatividad del STC. Todos tienen una característica en común: escogieron el metro como un espacio de trabajo, algunos para sobrevivir, otros para contribuir al ingreso familiar, otros más para dar a conocer un trabajo artístico. Todos eligieron la línea tres para gastar gran parte de su día y de sus vidas entre sus andenes y vagones. Todos ellos se cruzan en el camino, algunos se extienden la mano y platican; otros discuten y se pelean por su derecho al acceso en el vagón, marcan sus territorios. Otros más fingen ignorarse, pero, todos confluyen en el mismo lugar, en algún momento entre

¹⁴ Entrevista a Paloma Sáiz Tejero, del 22 de marzo de 2004.

¹⁵ El horario de servicio del Metro es de 5:00 a 0:30 horas de lunes a viernes, de 6:00 a 0:30 horas los sábados, y de 7:00 a 0:30 horas los domingos y algunos días festivos.

las 5:00 y 0:30 horas de un nuevo día¹⁵. Vendedores vagoneros y sus líderes permiten que los faquires de la posmodernidad se postren en el piso del tren sobre vidrios rotos, admiten la actuación de un poeta incomprendido que vestido de color negro irrumpe en el vagón y despierta con su voz al pasajero más dormido, discuten con activistas que por medio de periódicos efectúan denuncias sociales, muestran en sus rostros el fastidio que representa el escuchar las historias de los mendigos que se pretenden convincentes, se hacen señas —poco amistosas— con sordomudos que pasan de asiento en asiento ofreciendo golosinas o estampas con oraciones a San Judas Tadeo, comparten el vagón con los indígenas de la Sierra Norte de Puebla, puesto que son silenciosos y solamente entregan un papelito a los usuarios que los quieran recibir, chocan con los invidentes que interpretan melodías que forman parte de la música popular y desde aproximadamente diez años con un grupo de niños y niñas indígenas que tocan el acordeón. Sin embargo, la mayor competencia por el espacio para los vendedores la representan artistas jóvenes que interpretan música folclórica latinoamericana y *rock* y que comparten con los vendedores condiciones laborales similares: realizan una estrategia de supervivencia, ofrecen un servicio/producto que es “comprado” por los usuarios y, desde la perspectiva del STC obstruyen las vías de acceso y circulación. Es por esto, que las medidas que los elementos de vigilancia han tomado al respecto no difieren en lo absoluto de la aplicación que se hace de la normatividad frente a los vendedores ambulantes: los músicos han sido y son detenidos, llevados a la delegación, privados de su libertad y obligados a pagar multas por transgredir la ley. Esto indica que para los funcionarios que laboran en el STC la actividad que realizan los músicos, más que una expresión cultural, se trata de una ramificación de la economía informal realizada en sus instalaciones y se traduce en un desprecio hacia las diferentes formas de cultura popular y alternativa que se encuentran en contraposición con la llamada “alta cultura”.

El objetivo de los músicos del metro, por otra parte, consiste en utilizar el subterráneo no únicamente para trasladarse, sino para expresar un sentir que se refleja en la cotidianidad y llegar a los oídos, las mentes y los



corazones de quienes viajan en los vagones. Los músicos que trabajan en el STC metro, al margen de toda reglamentación, pertenecen a una cultura relegada, perseguida al “obstruir la vía pública”, cuyos exponentes no son reconocidos, y menos aún tomados en cuenta en las políticas culturales de la institución. Poseen la aptitud de ejecutar un instrumento o entonar una melodía y buscan una alternativa de trabajo en la que puedan poner en práctica sus conocimientos. Éste es el caso de Angélica, quien en 1994 se desempeñaba en un empleo formal en una farmacia, y cuando tuvo contacto con los músicos del metro y pensó que ésta podía ser una nueva opción laboral, en la que trabajaría de lunes a sábado un promedio de cuatro o cinco horas diarias.

Fernando y Christian (músicos del metro) iban a cambiar (cambian las monedas que reciben en diferentes establecimientos) y empezamos a hacer migas y yo veía que cambiaban un buen de dinero. Yo ganaba setenta pesos al día y entraba a las nueve y salía a las seis de la tarde. Entonces yo dije: —estoy todo el día aquí y ellos están un rato y ganan más. Yo sabía que ellos tocaban en el metro. Aparte tenía yo una jefa que me hacía la vida de “cuadritos”. Les pregunté a ellos: —¿me pueden dar chamba? Ustedes enséñenme...

El conocimiento musical se transmite y hereda entre familiares y amigos. Angélica aprendió a tocar gracias a Christian, que cuenta con una experiencia que va de los quince a los dieciocho años de edad interpretando melodías en el metro. Angélica empezó a tocar unas maracas y después le enseñaron a tocar la zampoña, y así se inició como música vagonera.

...empecé, me daban unas maraquitas y tocaba con las maraquitas. Que tocaban *El pájaro chohui*, entonces me enseñaban el ritmo de chohui que era como chacarera algo así y tocaba chohui con mis maraquitas. Entonces Christian me dijo: —te voy a traer unas zampoñas y vas a aprender. Un día, me dijo: te voy a enseñar el *Cóndor pasa*, y me estuvo enseñando como una hora el *Cóndor pasa* y toca y que ahora así y que no se qué. Bueno pues vámonos

nos y que me subo a tocar. Me equivoqué y sentía que me tragaba la tierra y mi mayor pecado es la vanidad, entonces no me permito equivocarme y hacer el ridículo.

Los pasajeros suelen cooperar con cantidades que fluctúan entre los diez centavos y los cinco pesos, aunque en ocasiones hay personas que se han desprendido hasta de cincuenta pesos. De peso en peso, Angélica y su compañero Salvador llegan a reunir hasta quinientos pesos diarios entre los dos si la suerte (y el bolsillo de los demás) les sonríe.

Aunque trabajar en los vagones del metro cuando la ley se aplica con discrecionalidad puede llegar a provocar situaciones molestas, puesto que dependiendo del elemento de seguridad que se cruce en su camino puede ser la sanción que muchas veces culmina únicamente con un castigo que equivaldría a pasar el tiempo del recreo escolar en la dirección del colegio, pero algunas otras, ha provocado forcejeos entre vigilantes y vagoneros.

...una vez me dio mucho coraje porque uno dijo: —¡bájense!, y sí, nos bajamos, pero nos empezó a decir groserías: —¿qué les pasa?, ¿están muy pendejos, o qué?, ¿qué no están viendo que estamos aquí y se ponen a tocar?, y yo sí le dije: —¿sabes qué?, ¡no es para que nos hables de esa manera!, —¡pues así hablo yo!, —¡ay pues qué feo y qué peladito eres! Entonces agarré y me di la vuelta y seguí caminando, ya nos llevaban de cualquier forma y ya no lo pelé y ya cuando nos volvió a ver otra vez, ya como que se reía, como que se le bajó.

Angélica es una entre los —aproximadamente— treinta músicos que han elegido la línea tres para trabajar porque, a diferencia de otras líneas, no pagan cuotas a los líderes y sobre todo, porque saben que el tipo de usuario que viaja en ésta, sabe apreciar mejor su trabajo y les concede una mejor remuneración.

Como puede verse, el trato que han llegado a dar las autoridades policiales y los funcionarios del STC a los vendedores y músicos del metro es el que se le da a un infractor peligroso, muchas veces transportándolos en la famosa y temida “panel”.



Conclusiones

El metro puede ser entendido como uno de los museos más visitados de la Ciudad de México. En sus once líneas se realizan con distinta intensidad actividades y exposiciones que pretenden acercar la cultura a los usuarios, destacando la línea tres, que según el planteamiento inicial de este artículo —que coincide con las visiones de los funcionarios del STC, de la Secretaría de Cultura del Distrito Federal y de los artistas callejeros— cuenta con un público dispuesto a participar en la vida cultural y aprovechar hasta el último minuto de sus recorridos en la apropiación de sus espacios. Es de esperarse que las políticas culturales del STC continúen llevándose a cabo a pesar de los choques y conflictos de interés. El programa “Para Leer de Boletó” había obtenido importantes resultados en poco tiempo. El STC ha sabido sacar provecho de los espacios de la línea tres,

pasillos y andenes han servido para difundir la obra de artistas de diversos géneros. Sin embargo, se ha desdeñado la participación de los músicos vagoneros, quienes además de buscar una forma de obtener ingresos también pretenden que los usuarios sean partícipes de sus ejecuciones musicales.

La línea tres se considera un lugar privilegiado para el contacto, la interacción social y el encuentro entre propuestas culturales de las que puede aprender y disfrutar el usuario durante el un viaje, a pesar del hacinamiento y los “empujones”.

BIBLIOGRAFÍA

Augé, Marc, *El viajero subterráneo. Un etnólogo en el Metro*, Barcelona, Gedisa, 1987.

Giddens, Anthony, *Sociología*, Madrid, Alianza, 2000.

Giménez Montiel, Gilberto, *La teoría y el análisis de la cultura*, México, SEP/Universidad de Guadalajara, COMECO, 1987.

González, Jorge A., *Sociología de las culturas subalternas*, México, Universidad Autónoma de Baja California, 1990.

INAGI, *Estadísticas Históricas de México*, México, 1999.

List Mendoza, Sonia, “Impactos del Metro en los usos del suelo y la vialidad en la estación Zapata de la línea 3 del Metro”, tesis de maestría en urbanismo, México, posgrado en Arquitectura, UNAM, 2001.

Navarro, Bernardo, *Dialéctica contradictoria del transporte en la Zona Metropolitana de la Ciudad de México. Complejo geográfico, socioeconómico y político*, México, IIE-UNAM-DDF, 1993.

———, “Retos del transporte metropolitano de final de siglo”, en Bernardo Navarro, *El traslado masivo de la fuerza de trabajo en la Ciudad de México*, México, Plaza y Valdés/DDF/UNAM, (Desarrollo Urbano), 1988.

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

STC-Metro, *Informe Anual*, México, 2001.

STC, *Promoción Comercial y Comunicación Social. Camino hacia el siglo XX*, México, Departamento del Distrito Federal, 1997.

Turton, Brian y Richard Knowles, *Urban Transport Problems and Solutions*, Londres, Belhaven Press, 1992.

Páginas web consultadas

www.metro.df.gob.mx (Sistema de Transporte Colectivo Metro).

Entrevistas

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

Angélica, música vagonera de la línea tres del metro, 27 y 31 de enero de 2004.