



COLEGIO DE HUMANIDADES Y CIENCIAS SOCIALES
LICENCIATURA EN COMUNICACIÓN Y CULTURA

**Espacios, usos y resignificación en el metro
de la Ciudad de México a través del registro visual**

TRABAJO RECEPCIONAL
PARA OBTENER EL TÍTULO DE LICENCIADA EN
COMUNICACIÓN Y CULTURA

PRESENTA

ANA KAREN MARTÍNEZ ROJAS

Director del trabajo recepcional
Dr. Jerónimo Luis Repoll

México, D.F. Febrero de 2015.

SISTEMA BIBLIOTECARIO DE INFORMACIÓN Y DOCUMENTACIÓN



UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE LA CIUDAD DE MÉXICO COORDINACIÓN ACADÉMICA

RESTRICCIONES DE USO PARA LAS TESIS DIGITALES

DERECHOS RESERVADOS[©]

La presente obra y cada uno de sus elementos está protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor; por la Ley de la Universidad Autónoma de la Ciudad de México, así como lo dispuesto por el Estatuto General Orgánico de la Universidad Autónoma de la Ciudad de México; del mismo modo por lo establecido en el Acuerdo por el cual se aprueba la Norma mediante la que se Modifican, Adicionan y Derogan Diversas Disposiciones del Estatuto Orgánico de la Universidad de la Ciudad de México, aprobado por el Consejo de Gobierno el 29 de enero de 2002, con el objeto de definir las atribuciones de las diferentes unidades que forman la estructura de la Universidad Autónoma de la Ciudad de México como organismo público autónomo y lo establecido en el Reglamento de Titulación de la Universidad Autónoma de la Ciudad de México.

Por lo que el uso de su contenido, así como cada una de las partes que lo integran y que están bajo la tutela de la Ley Federal de Derecho de Autor, obliga a quien haga uso de la presente obra a considerar que solo lo realizará si es para fines educativos, académicos, de investigación o informativos y se compromete a citar esta fuente, así como a su autor ó autores. Por lo tanto, queda prohibida su reproducción total o parcial y cualquier uso diferente a los ya mencionados, los cuales serán reclamados por el titular de los derechos y sancionados conforme a la legislación aplicable.

ÍNDICE

Introducción.....	2
Capítulo 1 Planteamiento del Problema.....	4
Pregunta General	
Pregunta Particular	
Objetivo General	
Objetivo Particular	
Antecedentes y Contexto.....	10
• <i>Historia del Metro</i>	
• <i>Funciones del Metro</i>	
Capítulo 2 Aproximaciones teóricas.....	21
• Michel De Certeau	
• Jordi Borja	
Capítulo 3 Apartado Metodológico.....	26
• <i>Estrategia Metodológica</i>	
• <i>Definición de técnicas de investigación</i>	
Capítulo 4 Etnografía del Metro de la Ciudad de México.....	29
• <i>Etnografía del Metro</i>	
Análisis.....	57
Conclusiones.....	64
Bibliografía	68
Anexos.....	71

Introducción

El Metro no sólo es un sistema que transporta a más de 5 millones de personas al día, por prácticamente toda la Ciudad de México, es sobre todo un espacio público en el que día a día millones de mujeres, hombres, niñas, niños y adultos mayores se encuentran y comparten por un momento un mismo espacio.

El Metro, como espacio público, en el cual se hacen presentes distintos usos y prácticas que determinan los usuarios en sus estaciones, andenes y vagones son los escenarios en los que se manifiestan estas relaciones.

Cientos de estaciones, túneles, escaleras, pasillos, que se encuentran bajo la ciudad. Pocos lo ven así, pero el metro de la ciudad de México es uno de los espacios públicos más sorprendentes y diversos. Un espacio público que se convierte en una zona de trabajo, en donde se pueden observar diferentes giros, desde negocios establecidos hasta ambulantes que ofertan diversos productos como música, dulces, accesorios, medicamentos, comida, etc. un espacio para el ligue, para el estudio, para manifestaciones, para comer, para dormir eso es algo de lo que podemos observar en el Metro de la Ciudad de México.

Un espacio público en el que los sueños y las esperanzas, las tristezas y preocupaciones de las y los viajantes, las dificultades del día a día, las miradas que apenas y se cruzan unas con las otras; pero también, en el Metro convive día a día la enorme diversidad cultural de esta Ciudad de México, como un referente de su identidad; los trabajadores del metro, los músicos, los vagoneros como un lugar al que llegar.

Los espacios públicos como el metro, suelen diseñarse para cumplir cierto tipo de funciones, sin embargo, las personas son las que a través del uso rutinario le dan sentido y significación social:

En las ciudades, el espacio público también es incubadora de valores cívicos que nos permiten cooperar con los demás, participar y compartir intereses e iniciativas, así como cultivar el respeto a reglas básicas de civilidad y convivencia social. Por tanto, el espacio público debe ser un espacio abierto, gratificante y seguro para todos, limpio y

con buen mantenimiento, con elementos artísticos o culturales y, por supuesto, con reglas claras de uso que se hagan respetar por las autoridades”(De la Torre, 2013:1).

Esto nos ayudará a entender que día a día la sociedad modifica los usos, las funciones, los significados y la estructura del espacio en el Metro. Se trata de entender las formas de vivir en un espacio específico.

Para averiguar qué tipo de prácticas se ejercen en el Metro se empleó una metodología cualitativa, a través de una observación no participante, para determinar los usos que están haciendo los usuarios del Metro.

De esta manera se observarán las líneas del metro 1, 9, y línea A de metro férreo asimismo se tomará en cuenta los pasillos y los transbordos de cada una de las estaciones de las líneas mencionadas.

Capítulo 1 Planteamiento del problema

En la Ciudad de México se observan diferentes usos de los espacios públicos. Así, la ciudad, “es un espacio de investigación prioritario y privilegiado, en la medida en que no es solamente el escenario de las prácticas sociales, sino fundamentalmente el espacio de organización de la diversidad, de los choques, negociaciones, alianzas y enfrentamientos entre diversos grupos sociales de los sentidos sociales.” (Reguillo,1997:4)

El espacio público corresponde a aquel territorio de la ciudad donde cualquier persona tiene derecho a estar y circular libremente. Supone dominio público, uso social colectivo y diversidad de actividades, de tal manera que tiene dimensiones físicas, sociales, culturales y políticas diversas.

“Los diferentes papeles que desempeña el espacio público pueden ser objeto, escenario o precipitador de los conflictos, o incluso las tres al mismo tiempo. Es decir, puede operar como objeto de conflicto por uso y ocupación, control y disputa en actividades consideradas inaceptables e inadecuadas, según la legitimidad de ciertos públicos a ocuparlos o tomar decisiones sobre él.” (Buerte, 2003, citado en Torres y Moranta, 2012)

Como escenario, el espacio público es una plataforma para manifestarse, así como para el despliegue de violencia urbana sobre personas, inmuebles o mobiliario. Como precipitador, el espacio público puede transformarse en el depósito simbólico de la memoria colectiva que condensa significados y valores que expresan luchas pasadas ocurridas en el espacio público y que forman parte de la identidad y del pasado local. (Burte, 2003, en Torres y Moranta 2012).

La ciudad de México cuenta con diferentes espacios públicos, éste incluye plazas, calles, banquetas, andadores, jardines, parques, paraderos de transporte, estaciones del metro o de autobuses, bajo puentes, mobiliario urbano, monumentos históricos y arquitectónicos, canchas e instalaciones deportivas de uso común, camellones, sitios abiertos destinados a la cultura, así como elementos artísticos y de paisaje urbano.

Estos espacios públicos son importantes porque contribuyen a las relaciones sociales; en el espacio público, por ejemplo, se dan las movilizaciones, las protestas y la violencia, entre otras actividades.

Los espacios públicos no son lugares estáticos, y aunque parecieran, en palabras de Auge (2002), no lugares, muchos de estos espacios se convierten momentáneamente en lugares y esto se debe a que día con día la misma sociedad modifica los usos, las funciones, los significados y la estructura de los mismos.

La ciudad se conforma de muchos de estos espacios públicos, útiles para los encuentros, como los parques, aeropuertos, etcétera, pero también de espacios que además tiene la finalidad del desplazamiento como el transporte público, particularmente el Metro.

El Metro es un servicio al que el gobierno dedica un porcentaje importante de su tiempo y recursos económicos, y es que con el crecimiento de la ciudad, la movilidad de sus habitantes y su traslado de un lugar a otro se ha vuelto un tema prioritario.

Del Sistema de Transporte Colectivo, denominado Metro, sobresale su rapidez, su costo y su servicio, ya que transporta a más de 4.5 millones de usuarios sin embargo en este año incrementó a 5.3 millones de usuarios diariamente; este medio de transporte ocupa el séptimo lugar entre los Metros más largos del mundo¹ y cuarto lugar por la cantidad de usuarios que moviliza anualmente es de mil 387 millones 802, mil 93 usuarios en 2014(Sistema de Transporte Colectivo).

Como dice Benítez (2004), la utilización de los medios de transporte se explica por su existencia, pero también, y quizá de manera previa, por la necesidad que los ciudadanos tienen de moverse por un espacio concreto, en un tiempo determinado y a una velocidad adecuada.

El Metro de la Ciudad de México, que conecta de manera subterránea diferentes puntos de la ciudad, se encuentra en sus recorridos todo tipo de usuarios: hombres de negocios,

¹ En el 2014 el metro de la Ciudad de México cubre alrededor de 201.388 km de la red en servicio (Sistema de Transporte Colectivo, 2014).

mendigos, ladrones, prostitutas, payasos, malabaristas, artistas, amas de casa, estudiantes, etcétera, siendo un espacio de interacciones, de contacto con diferentes manifestaciones.

Si bien el Metro es el transporte público más utilizado en la Ciudad de México esto ha ocasionado, en gran medida, que su razón de ser haya sido y esté siendo modificada por la sociedad que lo utiliza día a día. Hoy el Metro es un espacio para el transporte pero también un lugar para los encuentros, en el último vagón del metro es el preferido por muchos jóvenes gays. A falta de lugares de reunión, muchos jóvenes gays han hecho de las instalaciones del metro su lugar de encuentro, ya que resulta un espacio propicio para conocer gente y ligar. De hecho, han constituido todo un circuito de ligue en las estaciones Hidalgo y Balderas, o en las cercanas a los bares y discotecas gay, como Insurgentes y Sevilla, para el romance, para la convivencia, para la manifestación social, por el grupo Flash Mob DF, viajaron sin pantalones en el metro de Ciudad de México en un acto convocado por redes sociales con el propósito de fomentar actividades conjuntas entre personas desconocidas, para el comercio dentro de sus vagones y pasillos, en este lugar aparecen a toda hora vendedores que ofrecen los artículos y productos más variados, para exposiciones artísticas, para el ocio y actividades culturales.

Lo importante de todo esto es que el Metro, como espacio público, se transforma al mismo tiempo que va reflejando directamente a la sociedad a la que pertenece, mostrándose como un espacio multidireccional, en donde nos vemos y vemos al otro pero en el que no somos capaces de establecer ningún vínculo, según Auge, "en el metro nos dejamos de rozar la historia de los demás sin encontrarla nunca" (Auge, 1998: 26).

A raíz de los diferentes usos que hacen los usuarios del espacio público del Metro éste se ha ido transformando, "Los trenes son espacios de uso colectivo debido a la apropiación progresiva de la gente, que permiten el paseo y el encuentro, que ordenan cada zona de la ciudad y le dan sentido, que son el ámbito físico de la expresión colectiva y de la diversidad social y cultural, es un espacio físico, simbólico y político" (Borja, 2010:8)

En este sentido, y de acuerdo con el Reglamento elaborado por la Asamblea Legislativa del Distrito Federal y publicado en el Diario oficial el 6 de Enero de 1993, las instalaciones del Sistema de Transporte Colectivo deben utilizarse exclusivamente para el transporte seguro y eficiente de pasajeros, prohibiendo el comercio informal en las instalaciones. (Fuentes, 2012). Además, se viola el derecho de los usuarios a un transporte de calidad, cuya circulación no debe ser impedida por cualquier obstáculo.

El ambiente que viven día tras día los usuarios del Metro, puede llegar a ser de fastidio y de estrés. De esta manera, las posibilidades que ofrecen las instalaciones del Metro se han convertido literalmente en un espacio de inseguridad para los usuarios; de septiembre de 2013, en que iniciaron las acciones de fortalecimiento de la seguridad por parte de la Secretaría de Seguridad Pública del Distrito Federal, se han efectuado 726 remisiones con 814 detenidos como presuntos responsables de delitos como robo con violencia, abuso sexual, ultrajes a la autoridad, robo a negocio, portación de armas. El ingeniero Joel Ortega Cuevas agregó que los elementos de la PBI adscritos a la vigilancia en el Metro participan en tareas como inhibir la comisión de delitos y de faltas administrativas, con el propósito de salvaguardar la seguridad de los usuarios. (Sistema de Transporte Colectivo, 2014)

Otro de los problemas que aqueja a los usuarios es la de haberse convertido en un lugar de trabajo para los llamados vagoneros en la Ciudad², que son parte de un grupo de vendedores ambulantes que trabajan en el interior de los vagones, según datos del STC (2014) organizados en 19 asociaciones³ con dos mil 868 afiliados. El Sistema de

² En el último semestre del 2012, se han construido 320 espacios dentro de las instalaciones del metro para formalizar al ambulante y así despejar las instalaciones dentro y fuera del Metro, sin embargo sólo 80 han sido ocupados. (Ocampo, Monica. Me fui de Shopping... a los vagones del Metro. Septiembre, 2012)

³ Se han identificado 15 asociaciones, cada una tiene a un líder que a continuación se muestran los nombres Consejo Asesor de Organizaciones Sociales (28 organizaciones), Daniel Díaz Rodríguez. Ángeles Metropolitanos (siete organizaciones), Amanda Sacasa Flores. Asociación Mexicana por el Trato Humano, Social, Material, Cultural de los Invidentes y Débiles Visuales, Pedro Ariel Ortega Álvarez. Organización Metropolitana de Vendedores Ambulantes A.C. Línea Tres tramo Sur, Guillermo Mendoza Jiménez. Unión de Fuerza de Comerciantes y Vagoneros, A.C. Juan Carlos Cárdenas Díaz. Unión de Vendedores Ambulantes del Metro Constitución 1917, Vagoneros y Pasilleros de Puestos Fijos y Semifijos, A.C, Martín Cruz Mariano, Cirilo Cruz Contreras, Alejandro Pérez Marín, Eduardo Zavala Caballero y Juan Manuel Castellanos Martínez. Fuente Nacional de Comercio Informal. Rufino Meneses Pacheco. Coordinadora por la Regulación y Ordenamiento del Comercio Informal del Metro, A.C y Unión Independiente para el Cambio del Comercio del Metro, A.C, Martín Gutiérrez Reyes y Fermín Arroyo Daniel. Unión de Vendedores Independientes Martín Carrera-Rosario, José Cipriano, Jerónimo Bartolo, Roberto Sánchez y Marco Antonio Juan Ramos.

Transporte Colectivo estima que hay 2 mil 500 vagoneros, de los cuales mil son de los llamados bocineros, 300 están en el grupo de invidentes que venden música y cantan, 500 son conocidos como pasilleros, es decir, extienden sus puestos sobre andenes, escaleras y pasillos, y los restantes venden productos en los 362 trenes que operan en 11 líneas ya que la línea 12 . A principios de febrero se menciona que desde el 13 de diciembre de 2013 se han remitido a 3 mil 210 vendedores informales al juzgado cívico. Además, la Secretaría de Seguridad Pública del Distrito Federal (SSPDF) dio a conocer que durante el operativo que efectuaron 200 elementos de seguridad para sacar a los vagoneros.

El uso y apropiación del espacio urbano está mediado por la frecuencia y disfrute que se hace de él, con fines recreativos, deportivos, de ocio y tiempo libre, de desplazamiento o actividades comunitarias en las que intervienen razones de tipo tanto interpersonales y socioculturales como físico-ambientales.

Lo anterior necesariamente va articulado a una significación del espacio, que permitiría entender cómo el espacio físico llega a convertirse en espacio social, vivencial, de relaciones, de identidad, de referente individual o colectivo.

A partir de las diferentes problemáticas que se pueden percibir en el Metro como espacio público donde confluyen día a día más de 5.3 millones de personas, (Secretaría de Transporte y Vialidad, 2013).

Surge la pregunta que guiará esta investigación.

Unión Única Independiente de Vendedores del Metro, A.C., Francisco Javier Rodríguez Sánchez. Organización 17 de julio A.C., José Julio Pérez Ruiz.

Agrupación de vendedores, acomodadores, lavacoches no asalariados de la Zona Centro, Jesús González López. Organización 19 de Agosto, Fernando Velázquez Nava. Asociación Civil de Vagoneros, Comerciantes del Sistema de Transporte Colectivo Metro, Rafael Miguel Cruz y Mauricio Miguel Cruz Conadep, A.C., José Luis Díaz Ramírez. (Pantoj y Robles, 2009).

Pregunta General

¿Cuáles son los usos sociales y prácticas culturales de los usuarios del Metro en la Ciudad de México más allá de su condición como medio de transporte público?

Preguntas Particulares

¿Qué tipo de usos se le da a los espacios del Metro en la Ciudad de México?

¿Cómo son apropiados los espacios del metro de la Ciudad de México y a partir de dicha apropiación como se resignifica las actividades que se realizan en él?

Objetivo General

Identificar los usos sociales y prácticas culturales que realizan los usuarios del Metro de la Ciudad de Mexico

Objetivos particulares

Conocer los tipos de usos que le dan a los espacios del Metro de la Ciudad de México.

Identificar si los espacios del Metro se resignifican, y cómo a partir de las actividades que se realizan en él.

Antecedentes y Contexto

El Metro como transporte colectivo apareció en el mundo a finales del siglo XIX, el lugar de nacimiento fue Europa, donde se presentó como una solución para regularizar las grandes multitudes urbanas, es un medio de transporte que caracteriza a las principales ciudades a nivel mundial.

Se denomina Metro o Subte a los sistemas ferroviarios de transporte masivo de pasajeros que operan en las grandes ciudades para unir diversas zonas de su término municipal y sus alrededores más próximos, con alta capacidad y frecuencia, y separados de otros sistemas de transporte.

Estos sistemas operan sobre distintas líneas que componen una red, deteniéndose en estaciones no muy distanciadas entre sí. El servicio es prestado por varias unidades de vagones eléctricos que circulan en una formación sobre rieles.

En la siguiente tabla se muestran los Metros más importantes del mundo.

Los primeros Metros del Mundo	
El primer Metro del mundo fue el subterráneo de Londres denominado Metropolitan Raywen	Su construcción fue en 1854, y el 10 de Enero de 1863 fue inaugurado. El Metro de Londres es el más antiguo y uno de los mayores del mundo. Los londinenses llaman al metro the Underground
La siguiente ciudad en tener metro fue Nueva York	El Metro de Nueva York es el mayor del mundo por la extensión de tramos. La longitud total de líneas en funcionamiento es de 1.355 kilómetros. Inaugurado en 1868.
El tercer metro más antiguo del mundo y el más corto es el de Estambul.	El tramo llamado Túnel fue inaugurado en 1876.
Budapest y Glasgow fueron las siguientes ciudades europeas en disponer de metro.	La creación de este metro fue 1869
El primer tren del Metro de Moscú.	El 4 de Febrero de 1935 recorrió el

	trayecto de prueba
--	--------------------

(Andrés Rosenberg. Ciudadanos en red . La voz ciudadana en la metrópoli. Marzo.2013)

- *El Metro y la Ciudad de México.*

En las últimas décadas se han presentado una serie de transformaciones en las urbes cosmopolitas, como el caso de la Ciudad de México, en los espacios que existen para el tránsito, el descanso, la convivencia, etc., como resultado de una serie de fenómenos económicos, sociales, culturales, tecnológicos y sobre todo demográficos.

Frente a estas transformaciones, los habitantes buscan diferentes estrategias y formas de vivir la ciudad y en la ciudad; de acuerdo con sus condiciones económicas y socioculturales, cada habitante tiene formas diferentes de transitar, pensar e imaginar la ciudad, lo que lo lleva a adoptar diferentes prácticas. Según García Canclini, la ciudad “se concibe tanto como un lugar para vivir, como un espacio imaginado”. (Canclini, 1999: 76)

Todos estos aspectos han modificado las formas de vivir, percibir e imaginar la ciudad, porque ésta no sólo es la estructura o el espacio físico, sino el espacio vivido, en el que sus habitantes elaboran ciertas formas de apropiarse de los espacios.

Al observar la Ciudad de México, se puede constatar la diversidad de espacios públicos que son característicos de la planeación urbana. Explorarla es reconocer cada lugar y cada espacio con sus símbolos y significados, como por ejemplo la casa, la calle, la plaza, la escuela, la universidad, la iglesia, la esquina, el centro comercial, los espacios de movilidad como el aeropuerto, o bien el Metro. La ciudad es un lugar donde se realizan múltiples encuentros, intercambios y relaciones entre personas conocidas y desconocidas, donde existen prácticas sociales.

Los espacios públicos en la Ciudad de México han sufrido grandes transformaciones a través de los años, debido al crecimiento acelerado de la población a partir de la década del 50. “En 1950 México contaba ya con 25.8 millones de habitantes, a principios de los 60, cuando la tasa la población se situó en 34.9 millones de habitantes y en 1970 ya

tenía 50 millones de habitantes y pronosticaba que duplicará la cifra”. (Tapía y Mendoza, 200: 13). El incremento de población comenzó por el proceso de urbanización, es decir, que conforme crecía la ciudad, crecía la población.

En una misma ciudad podemos encontrar sectores densamente contruidos, muy habitados y con numerosas actividades, mientras que otros segmentos, aparentemente no tienen ninguna función definida y son percibidos como espacios vacantes. Todos los espacios son geográficos porque están determinados por el movimiento de la sociedad, de la producción. Pero tanto el paisaje como el espacio provienen de movimientos superficiales y profundos de la sociedad, una realidad de funcionamiento unitario, un mosaico de relaciones, de formas, de funciones y sentidos (Santos, 1988: 59).

Los cambios y procesos dentro de la ciudad tienen relación con aspectos culturales, históricos e institucionales, su desarrollo, por tanto, ha estado fuera de una lógica que comprende únicamente procesos de integración nacional e internacional.

El caso de la Ciudad de México, debido a la creciente población desatada , a partir de 1940 México por la etapa llamada “el milagro mexicano”, esta etapa se caracterizó por ser de un crecimiento sostenido y fue el cambio hacia la formación de una nación moderna e industrializada y por el gran sueño de la Capital. Entre 1940 y 1970 la economía creció en más de 6% anual y en más de 3% anual per cápita porcentaje que resultó significativamente superior en ciertos sectores como el manufacturero, este crecimiento se debió a varios factores. En primer lugar durante la década de 1930 se alcanzó la estabilidad política y se institucionalizó en partido único el PRI. Segundo las Instituciones financieras, se convirtieron en vehículos del Estado para brindar apoyos de gran escala. Tercero cambios en las constituciones sociales y psicológicas de la élite así como nuevas oportunidades de movilidad social (Ward,2004:228).

Una de las razones de la expansión física de la ciudad se debió al establecimiento de industrias importantes hacia el norte del área metropolitana; frente a esta situación, para atender la materia de transporte en esta zona de la ciudad, se planeó un sistema de transporte que llevara a los trabajadores de las colonias populares hacia las fábricas;

desde sus inicios el Metro fue diseñado para enfrentar dos problemas: el primero era disminuir la congestión en la zona centro de la ciudad y el segundo ayudar a dignificar y rehabilitar el Centro Histórico.

Como se mencionó, la ciudad empezó a crecer desde la década del 50, por lo que se empezó a planear un sistema de transporte que permitiera desahogar el tráfico en la ciudad; para 1967 la ciudad de México ya tenía graves problemas viales, principalmente en el Centro Histórico, donde circulaba la mayoría de los automóviles.

La historia del Sistema de Transporte Colectivo, Metro, va estrechamente ligada a la de la Ciudad de México, debido a importantes y trascendentales transformaciones realizadas en ella; para su construcción; durante el gobierno del presidente Adolfo López Mateos, 1958-1964, ya se tenía un anteproyecto de realizar un Metro en la Ciudad de México con el fin de resolver los problemas de vialidad que comenzaban a presentarse durante esa época. El sistema subterráneo fue creciendo al ritmo de la ciudad, consolidándose e incorporando nuevas estaciones y líneas para prestar servicios a una población en constante aumento.

El Metro en México surge en 1967 debido a que en la ciudad se presentaban graves problemas de insuficiencia de transporte público y congestionamiento de la red vial, principalmente en la zona centro. En esta zona se concentraba el 40% del total de los viajes realizados, y circulaban en ella 65 de las 91 líneas de autobuses y transportes eléctricos de pasajeros con 4 mil unidades, además de 150 mil automóviles particulares (Ward, 2004: 344).

Esto significa que el Metro de la Ciudad de México inició su construcción en un contexto de transformaciones territoriales y demográficas durante la década que va de los años sesenta a los setenta en esos años la población del Distrito Federal, por una población constante y con actividades muy diversas que excedió los límites administrativos y políticos de la ciudad, fue enorme para la capacidad de los servicios de transporte público, era cuando los viejos tranvías entrecruzaban la ciudad.

Una ciudad en expansión requería de vías de circulación y de un sistema de transporte capaz de llevar a grandes contingentes de la población. “Uno de los principales

promotores para construir un Metro en la Ciudad de México fue el ingeniero Bernardo Quintana, al frente de Ingenieros Civiles y Asociados, ICA.” (Benítez, 2001; 27).

Para la construcción de este transporte se tuvieron que estudiar los movimientos de las personas para elegir las mejores rutas por las que pasaría este nuevo sistema y se tuvieron que idear los métodos más adecuados para la construcción de una obra civil de esta naturaleza, es necesario mencionar que la ciudad de México fue construida sobre un lago y el subsuelo lacustre hace difícil la construcción de un Metro subterráneo en la Ciudad de México.

Por tal motivo el trazo definitivo de cada línea se obtiene tomando en cuenta: el subsuelo, las instalaciones subterráneas de servicios públicos de la zona, los monumentos históricos cercanos, los restos arqueológicos ocultos, las características demográficas de los puntos que enlazan, entre otras.

Del periodo de 1952 al 1957 se realizaron los proyectos para construir un Metro, los estudios para la realización del Metro de la ciudad le correspondía a la empresa mexicana de Ingenieros Civiles Asociados (ICA), que tenía contemplado que el Metro de la Ciudad fuera subterráneo y de neumáticos, el cual eliminaba las vibraciones, tenía más aceleración y subían una pendiente mejor que los de riel, el crédito con el que se contaría venía de un Banco Nacional de París y con la participación de ingenieros Franceses. (Fernández, 2006:37).

Desde sus orígenes el metro es operado por el STC-Metro; un organismo público creado por decreto presidencial el 29 de abril de 1967 por el Lic. Gustavo Díaz Ordaz publicado en el diario oficial de la Federación y que tiene por objetivo la construcción y operación y explotación de un tren rápido con recorrido subterráneo y superficial para el transporte colectivo en el D. F. (Benítez, 1995: 11) En la primera etapa se construyeron tres líneas: las direcciones son este-oeste, norte- sur y la tercera es del noroeste al centro y luego girando al sur.

La modernización del transporte en la ciudad se encontró con su pasado histórico a raíz de la excavaciones que se hicieron, originó una serie descubrimientos en la metrópoli que han enriquecido el conocimiento y acervo material de la Historia de México. Los hallazgos abarcan desde la prehistoria a los primeros pobladores de la Cuenca del Valle

de México, de la cultura mexicana y la época colonial. Gran parte de nuestra historia sigue enterrada y esas obras, por su longitud y profundidad, casi son una garantía de la importancia, calidad y cantidad de lo que puede encontrarse. A cada propuesta del inicio del trazo de una línea, paralelamente se desarrolla un análisis prospectivo en el que intervienen, principalmente, historiadores y arqueólogos del Instituto Nacional de Antropología e Historia.

Las obras del STC se iniciaron el 19 de junio de 1967. El Departamento del Distrito Federal encargó el proyecto a Ingenieros Asociados Civiles (ICA) y esta empresa creó la filial Ingeniería de Sistemas de Transporte Metropolitano (ISTM) para su ejecución.

De tal manera que el grupo de Ingeniería de Sistemas de Transporte Metropolitano (ISTM) se coordinó con el Departamento de Prehistoria del Instituto Nacional de Antropología e Historia (INAH), conocida actualmente como, Dirección de Salvamento Arqueológico, para que supervisara las excavaciones y, en su caso, se recuperara el material encontrado de manera eficiente y permitir el avance de las obras sin contratiempos.

La mayor cantidad de piezas rescatadas en las obras de construcción del Metro pertenecen a los mexicas. Los hallazgos incluyen a los primeros hombres que habitaron el Valle de México y épocas anteriores. El desarrollo de la cultura mexicana está clasificado en la era del Posclásico que inicia alrededor del año 800 y termina en 1521. Cuando se empieza a habitar la meseta central de este valle por las tribus provenientes del norte, ya habían desaparecido los olmecas, la magnífica metrópoli de Teotihuacan y los mayas del período Clásico; los toltecas y otros grupos del Posclásico lograron esparcirse en Mesoamérica cuando desaparecieron sus ciudades.⁴ Hay que hacer notar que gracias a la construcción del metro fueron hechos muchos descubrimientos que son patrimonio cultural.

⁴ Los mexicas logran establecerse permanentemente en un islote en el centro del Lago de México, llamado Metztlipán. En ese lugar fundan México-Tenochtitlán en el año 1325. Patrick Johansson K. sustenta que fue en 1364. Códice Atlas de Durán. Tratado I, Lámina 13. Siglo XVI. Biblioteca Nacional de París. Códice Tira de la Peregrinación. Patrick Johansson. Revista Arqueología Mexicana, edición 26:9)

A partir de junio de 1967, en la avenida José Ma. Izazaga de la calle de San Pablo a Balderas, los arqueólogos rescataron más de 250 piezas. Inicialmente, a lo largo de toda la línea 1, se acumularían más de 1500. Agregando las línea 2 y 3, los hallazgos fueron muy pródigos, pues se encontraron miles de piezas tanto mexicas como coloniales. Un ejemplo es la estación Pino Suárez fue descubierta una pequeña pirámide dedicada al dios azteca de viento, Ehécatl. Ahora, esta pirámide es el símbolo de la estación.

El 4 de septiembre de 1969 se inauguró el primer tramo de la primera etapa de construcción del metro. El contrato entre ICA y el Departamento del Distrito Federal establecía la entrega de la primera etapa el 20 de noviembre de 1970 cumpliéndose así la construcción de 40 kilómetros de metro en un plazo de 40 meses.

Después de dos años la primera línea del metro fue abierta el Sistema de Transporte Colectivo Metro le dio prioridad en su construcción para que circule en las avenidas más concurridas de la Ciudad. La fecha en la que se inauguró este sistema de transporte fue el 5 de septiembre de 1969, con la línea 1 que corría de la estación Zaragoza a Chapultepec (12.6 km). La gente realmente estaba fascinada con esta nueva forma de transporte: rápido, limpio y seguro.

La construcción del Metro originó cambios a la ciudad, pues la mayor parte de las líneas tiene un recorrido subterráneo, ocasionó la transformación de calles y avenidas como Chapultepec y Bucareli fue la obra civil más grande de la historia, tanto por su dimensión y costo, como por los beneficios que este medio de transporte traería para la ciudadanía. Se crearon pasos a desnivel, se levantaron puentes; se modificó el tendido eléctrico e hidráulico de los servicios urbanos. Asimismo, se tomó en cuenta diferentes características el subsuelo, las instalaciones subterráneas de servicios de servicios públicos en la zona, los monumentos históricos cercanos, los restos arqueológicos (Monntiel,2012: 56).

El STC-Metro se encargó de la construcción de las primeras tres etapas de las tres líneas iniciales, posteriormente se limita dejando a Comisión de Vialidad de Transporte Urbano (COVITUR) la supervisión de la obra civil. La planeación a largo y mediano plazo de la expansión de la red siendo la Secretaria General de obras a través de COVITUR, quien se encarga de la elaboración y actualización del Programa Maestro del Metro.

Otro de los cambios que enfrenta la ciudad a causa del Plan la Ciudad sufre una transformación en su sistema vial, ya que se construyen los Ejes Viales, los cuales reestructuran la vialidad en la Ciudad.

Ya que la red vial de la Ciudad de México está compuesta por dos tipos de vías, según la Dirección General de Servicios Urbanos del Gobierno del Distrito

Federal:

a) Vías Primarias, están constituidas por accesos controlados, como los accesos carreteros de Toluca, Puebla, Cuernavaca, etc., además se encuentran las arterias principales que son las que rodean y atraviesan a la ciudad y por último, se encuentra la red ortogonal primaria que está constituida por los Ejes Viales, construida en la década de los años ochenta e incrementada en los años posteriores.

b) Vías secundarias, son vías de menor importancia que las anteriores, pero que también soportan una gran cantidad de tráfico de vehículos.

c) Vías terciarias, son las vías de menor importancia son las que se encuentran dentro de todas las colonias que integran la ciudad de México.

Por lo tanto el Sistema de Transporte Colectivo, se desarrolló en 6 etapas a partir del 19 de junio de 1967.

1. En la primera etapa fue el llamado modelo de cruz consta de la línea 1, que corre desde Zaragoza hasta Tacubaya, línea 2 de Tacubaya hasta Tasqueña, Línea 3 de Tlatelolco hasta hospital General del norte al sur la longitud de esta primera etapa fue de 42.4 kilómetros con 48 estaciones.
2. En la segunda etapa se realiza el 4 de septiembre de 1969 el recorrido inaugural entre Insurgentes y Zaragoza. Con la conclusión de las líneas 4 y 5 se termina la segunda etapa a finales de 1982, la red alcanzó 79.5 kilómetros de longitud y el número de estaciones llegó a 80.
3. La tercera etapa da término a finales de 1985, consta de ampliaciones a las líneas 1, 2, 3 y se inician en las líneas 6 y 7. La red se incrementa a 1147 kilómetros con 105 estaciones.

4. La cuarta etapa termina en 1988, se prolongan las líneas 6 y 7 así como el inicio de la línea 9; agregando a esto 10.4 kilómetros y ocho estaciones a la red.
5. Al finalizar la quinta etapa de construcción del Metro (1994) se incrementó la red con 37.1 kilómetros, añadiendo dos nuevas líneas (L-8 y la Línea A férrea se introduce al Estado de México) y 29 estaciones.
6. La sexta etapa incluye la construcción de Línea “B” de Buena Vista hasta Ciudad Azteca, que al igual que la “A” se interna al Estado de México cuenta con 13.4 kilómetros y 13 estaciones. (Benítez,1998:44)
7. Actualmente se realizó la construcción de la línea 12, que va desde Mixcoac a Tláhuac cubriendo alrededor de 25 kilómetros de recorrido, las características de esta línea permite:

- 1.- Brindar servicio a los habitantes de siete delegaciones, como Tláhuac, Iztapalapa, Coyoacán, Benito Juárez, Xochimilco (desde Tulyehualco), Milpa Alta, Álvaro Obregón. Proporciona conectividad con las Líneas 8, 2, 3 y 7 en el sur de la Ciudad de México. Cuenta con 26 Kilómetros de Línea, 20 Estaciones 15 de paso, 3 de correspondencia y 2 terminales (una de correspondencia) y está conformada por 30 trenes.

El 12 de marzo de 2014 el servicio de pasajeros fue suspendido desde la estación terminal Tláhuac hasta la estación Culhuacán; la línea será sometida a correcciones y mantenimiento mayor y se prevé que el servicio permanezca suspendido hasta por seis meses.

Los problemas que llevaron a la suspensión de una parte del tramo de la Línea 12 del Metro es responsabilidad del consorcio constructor (ICA, Carso y Alstom), la empresa constructora de los trenes (la española CAF) y los funcionarios del Proyecto Metro y del Sistema de Transporte Colectivo (STC). (CNN México Responsabilidad compartida en fallas de Línea 12: comisión de la ALDF. Junio, 2014)

- *Funciones del Metro*

El Metro de la Ciudad de México, cuyo nombre oficial es Sistema de Transporte Colectivo Metro, brinda transporte público al Distrito Federal y parte del Estado de México. Por tal motivo se considera uno de los más caros en cuanto a su construcción, operación y mantenimiento, sin embargo es considerado eficiente ya que este se encuentra subterráneamente y en algunas partes es elevado dando paso a la no obstrucción con otro tipo de transporte y además con la movilidad peatonal.

El total de las líneas con que cuenta el metro son 12, la primer línea en construir fue la línea 1 y la última la 12, el total de las estaciones en la red son de 195, las estaciones que tienen correspondencia son 44, estaciones terminales y con correspondencia son 12, estaciones terminales 24, estaciones de paso 127, estaciones subterráneas 115, estaciones de superficie 54 y estaciones elevadas 26. (Sistema de Transporte Colectivo. 2014)

De las 195 estaciones con las que cuenta la red del Sistema de Transporte Colectivo las de mayor afluencia del 2014 son veinte estaciones, entre los primeros lugares son Indios Verdes con un total de 121 mil 950 usuarios, Cuatro Caminos con 118 mil 791 usuarios, Constitución de 1917, con 93mil 269 usuarios, Tasqueña 82mil 297 usuarios, Observatorio 74mil 140 usuarios. Las estaciones de menor afluencia señalan un total de veinte pero de igual manera solo indicare las principales Tlaltenco con 1,652 usuarios, Santa Anita 2,401 usuarios, Deportivo 18 de Marzo 3,270 usuarios, Instituto del Petróleo 3,672 son las de menor afluencia. (Sistema de Transporte Colectivo, 2014)



Fuente;STC,2012.

El tiempo de espera de un tren es de 2 a 3 minutos dicho por el sistema de transporte colectivo Metro, sin embargo comúnmente se observa que el Metro tarda más tiempo en llegar ya que existe un caos dentro de este debido a que suben demasiados usuarios, es decir que las personas tardan en esperar un tren a veces dejan pasar a más de tres trenes para poder abordar uno.

Los horarios de funcionamiento son lunes a viernes de 05:00 am a 12:00 am, sábados de 06:00 am a 12:00 am domingos de 07:00 am a 12:00 am.

Costo: 1 viaje por \$ 5 pesos. El Metro en ciudad de México es gratuito para mayores de 60 años y discapacitados.

Justificado el aumento del boleto con el argumento de que los ingresos serían usados para varios proyectos, como mejorar el mantenimiento de 45 trenes, adquirir otros 57,

rescatar e reincorporar 112 trenes más, incluir más de 1,200 policías para mejorar la seguridad, sustituir 50 escaleras eléctricas, entre otros.

El Sistema de Transporte Colectivo (STC) Metro otorga una Tarifa Especial que mantiene el costo del boleto en tres pesos, para mujeres jefas de familia, estudiantes de escasos recursos y personas desempleadas.

Aproximaciones Teóricas

- *Michel de Certeau*

En la presente investigación se toma en cuenta la propuesta de Michel de Certeau, desarrollada en el libro “La invención de lo cotidiano, Artes de hacer” (1999).

Michel de Certeau fue historiador interesado por la epistemología, la mística y las corrientes religiosas de los siglos XVI y XVII. Además de incansable viajero, ejerció como historiador de la medicina y la sociedad, como teólogo y como psicoanalista, fue jesuita e impartió clases de historia y de antropología.

La investigación que se realizó nace de una interrogante sobre las operaciones de los usuarios, supuestamente condenados a la pasividad y a la disciplina. Las maneras de hacer cotidianas van a ser el centro de atención de la investigación. Partiendo de la relación producción y consumo.

En este libro desarrolla algunos conceptos como: el uso y el consumo, la creatividad cotidiana y la formalidad de las prácticas.

El autor señala que en los espacios públicos se muestran diferentes tipos de trabajo, modos de empleo, estas maneras de hacer crean un espacio de juego con funcionamientos diferentes e interferentes operaciones de empleo o de un nuevo empleo se multiplican con la extensión de los fenómenos de aculturación, es decir, con los desplazamientos que sustituyen las maneras o "métodos" de transitar por medio de la identificación con el lugar.

Estos elementos configuran lo social, de Certeau los menciona con el nombre de usos, si bien la palabra designa con más frecuencia los procedimientos estereotipados, recibidos y reproducidos por un grupo, sus usos y costumbres. Estos usos, tratan precisamente de

reconocer acciones en el sentido militar del término que tienen su formalidad y que organizan el trabajo del consumo.

También el usuario es un consumidor de los productos que se venden en las instalaciones del Metro, “El consumidor no sabría identificarse o calificarse conforme a los productos comerciales entre el que se sirve de ellos y estos productos que se le impone, hay una distancia más o menos grande del uso que hace de ellos. El caso del consumo, uno podría casi decir que la producción proporciona el capital y que los usuarios, como inquilinos, estos usos competen al consumo”(De Certeau: 1996: 57).

Siendo el Metro un espacio ordenado por las técnicas organizadoras de sistemas, si bien las prácticas del consumo, constituyen el principio multiforme y oculto de la actividad productora.

Se puede considerar el espacio del Metro como un lugar de estrategia. “La estrategia postula un lugar susceptible de ser circunscrito como algo propio y de ser la base donde administrar las relaciones con una exterioridad de metas o de amenazas, es decir, los clientes o los competidores, los enemigos, el campo alrededor de la ciudad. ” (De Certeau: 1996: 78).

La partición del espacio permite una práctica panóptica a partir de un lugar desde donde la mirada transforma las fuerzas extrañas en objetos que se pueden observar y medir, controlar por tanto e incluir en su visión.

Las múltiples miradas de lo social hacia las dinámicas que se establecen en el Metro, es un cruzamiento de movilidades. Espacio es el efecto producido por las operaciones que lo orientan, lo circunstancien lo temporalizan y lo llevan a funcionar como una unidad polivalente de programas conflictuales o de proximidades contractuales. El espacio es al lugar lo que se vuelve la palabra al ser articulada, es decir cuando queda atrapado en la ambigüedad de una realización, transformado en un término pertinente de múltiples convenciones, planteado como el acto de un presente (o de un tiempo), y modificado por las transformaciones debidas sucesivas.

Como dice de Certeau, “el espacio es un lugar practicado”. En este sentido, el metro es un espacio de múltiples prácticas sociales y culturales en donde se tejen múltiples miradas sobre lo social” (De Certeau, 1996: 110).

El Metro es un espacio sistémico que se autorregula por el sistema social, regulado por el Gobierno de la Ciudad de México, autoridades que lo ponen en marcha, es decir controlan su funcionamiento, mantienen un orden, sin embargo los usuarios le asignan diferentes usos y prácticas.

De acuerdo con de Certeau, en los espacios hay una serie de prácticas ritualizadas por las cuales, los sujetos se apropian del espacio, en este sentido se puede tomar como punto de partida la definición de Miller y Jonson-Laírd, al que denomina como región “es un espacio creado por una interacción ya que resulta que, en el mismo lugar, hay tantas regiones como interacciones o encuentros también que la determinación de un espacio es dual y operacional, y entonces, en una problemática”. (De Certeau, 1996: 36) Todos estos sucesos ocurren en el Metro, existen puntos de encuentro, de apropiaciones y desplazamientos sucesivos de intercambios y de encuentros.

Para comprender las dinámicas que se establecen en la ciudad, de Certeau, refiere que se realizan una serie de prácticas culturales.

Para Certeau las prácticas culturales del espacio se refieren a que

El usuario da cuenta de la casi totalidad de sus pasos, entonces se puede entender mejor el concepto de práctica cultural el conjunto más o menos coherente, más o menos fluido, de elementos cotidianos concretos a la vez dados por una tradición la de una familia, la de un grupo social y puestos al día mediante comportamientos que traducen en una visibilidad social fragmentos de esta distribución práctica cultural (De Certeau, 1999: 46).

Ahora bien, el barrio es, casi por definición, un dominio del entorno social. ES decir que este espacio tiene una doble dimensión por las prácticas que al interior se realizan pero también como estas se prolongan hacia fuera del barrio donde se genera la apropiación del espacio. “Esta apropiación implica acciones que recomponen el espacio propuesto por el entorno en la medida en que los sujetos se atribuyen de este espacio todo proceso de apropiación del espacio como lugar de la vida cotidiana pública (De Certeau, 1996: 10).

Generalmente la apropiación del espacio está marcado por la necesidad, con relación al Metro sus espacios son lugares de consumo los cuales son apropiados por los usuarios.

- *Jordi Borja*

Otro de las propuestas teóricas que se toman en cuenta es el Jordi Borja en el texto “Ciudadanía y Espacio Público”, en este, el autor expone el espacio desde una perspectiva del reconocimiento y del derecho del sujeto al espacio.

El espacio público es un concepto jurídico: un espacio sometido a una regulación específica por parte de la Administración pública, propietaria o que posee la facultad de dominio del suelo y que garantiza su accesibilidad a todos y fija las condiciones de su utilización y de instalación de actividades. El espacio público moderno proviene de la separación formal (legal) entre la propiedad privada urbana (expresada en el catastro y vinculada normalmente al derecho de edificar) y la propiedad pública (o dominio público por subrogación normativa o por adquisición de derecho mediante cesión) que normalmente supone reservar este suelo libre de construcciones (excepto equipamientos colectivos y servicios públicos) y cuyo destino son usos sociales característicos de la vida urbana (esparcimiento, actos colectivos, movilidad, actividades culturales y a veces comerciales, referentes simbólicos monumentales, etc. (Borja, 2000: 9).

De tal forma, el Metro es un espacio controlado por el gobierno y se ha transformado en un espacio de diferentes expresiones y manifestaciones que la sociedad hace en él, es decir que “El espacio público supone pues dominio público, uso social colectivo y multifuncionalidad. Se caracteriza físicamente por su accesibilidad, lo que le hace un factor de centralidad. La calidad del espacio público se podrá evaluar sobre todo por la intensidad y la calidad de las relaciones sociales que facilita, por su fuerza mixturante de grupos y comportamientos y por su capacidad de estimular la identificación simbólica, la expresión y la integración culturales.”(Borja, 2000: 15).

En resumen, al espacio público se le pide ni más ni menos que contribuya a proporcionar sentido a nuestra vida urbana o por lo menos muy necesario, para desarrollar el proceso de socialización incluyendo la infraestructura y los equipamientos, puede ser un importante mecanismo de redistribución e integración sociales. Depende de cómo se diseñen, o mejor dicho de cómo se conciban, las grandes operaciones urbanas.

El espacio público contribuirá más a la ciudadanía cuanto más polivalente sea funcionalmente y más favorezca el intercambio. Es preciso conocer bien el uso social de los espacios públicos. Este uso dependerá de muchos factores, el diseño, la accesibilidad, la belleza, la monumentalidad, la promoción, el mantenimiento, la diversidad de usuarios posibles, etc.(Borja,2000: 11).

Otros autores, como Joseph señalan que el espacio “son aquellos espacios donde se desarrolla una faceta de lo social que hace posible observarnos a nosotros mismos como sociedad y cultura. Sin embargo en el caso específico, lo social va relacionado con el tema de la movilidad, pues estos espacios peatonales de hoy serán la transición del mañana al sistema integrado de transporte masivo de la ciudad.” (Joseph 1999; 16).

Un espacio público es un orden de interacciones y de encuentros de competencias, desencuentros, etc., es decir, de prácticas culturales, saberes prácticos detentados no sólo por quienes conceptúan (arquitectos o urbanistas), sino también por los usuarios ordinarios. (Joseph, 1999: 28).

Desde la perspectiva de Marc Auge, es un concepto antropológico del lugar, se refiere a los no lugares son tanto las instalaciones necesarias para la circulación acelerada de personas ya sean vías rápidas, empalmes de rutas, aeropuertos como los medios de transportes, o también los campos de transito prolongado.” (Auge, 1996: 37)

Hablar del espacio como reproducción y apropiación de los sujetos que lo viven y sobreviven; y de lo público como forma de interacción basada en lo fragmentario, lo superficial y lo visible.

El espacio urbano es un escenario de luchas entre contendientes desnivelados y posicionados históricamente en un enfrentamiento por el poder de enunciación, capaz de imponer, mediante la coerción o la seducción, una representación a las prácticas sociales”, escribe en su libro sobre bandas Rossana Reguillo (1991).

Si bien la idea de que el espacio se modifica cuando es practicado parece una obviedad una vez enunciada, en la experiencia cotidiana no siempre se tiene conciencia de la carga de significados que la propia acción produce sobre un territorio, como muestra Halbwachs (2004: 132).

El uso del espacio público por parte de todos es la diversidad; diversidad de funciones y de usuarios. La diversidad favorece la multifuncionalidad y se vuelve un elemento de potencialidad evolutiva.

El uso del espacio público no siempre está igualmente garantizado para todos, para poder ser utilizado en igualdad de condiciones por hombres y mujeres.

Joseph

Apartado Metodológico

La metodología implica una selección de estrategias y técnicas de investigación ya que de éstas depende la validez de sus resultados de la investigación que se realiza.

En este sentido es necesario señalar que la metodología siempre implica una reflexión y argumentación sobre los pasos y operaciones decisiones que el investigador tiene que dar para construir información y conocimiento sobre su objeto de estudio.

- *Estrategia Metodológica*

Existen por lo menos tres tipos de estrategias metodológicas: las cualitativas, las cuantitativas y las de triangulación. Cada una de ellas, se usa para cosas particulares y distintas porque cada una nos brinda un tipo específico de información y acercamiento a la realidad.

Para esta investigación se utiliza la estrategias metodológica cualitativa. Es importante por lo siguiente, produce datos descriptivos: las propias palabras de las personas habladas escritas y la conducta observable.

De tal forma que “Consiste en más que un conjunto de técnicas para recoger datos. Es un modo de encarar el mundo empírico: La investigación cualitativa es inductiva. En la metodología cualitativa el investigador ve al escenario y a las personas, considerados como un todo“ (Gómez: 1996,32).

Asimismo conlleva diversas actividades como la producción de descripciones a partir de observaciones que adoptan la forma de entrevistas, narraciones, notas de campo, grabaciones, transcripciones de audio y vídeo casetes, registros escritos de todo tipo, fotografías.

Desde la investigación cualitativa se pretende la comprensión de las complejas interrelaciones que se dan en la realidad.

Este tipo de estrategia permite que el investigador se involucre de forma directa con los sujetos que estudia, ya que las técnicas cualitativas exigen que el investigador interactúe y muchas veces se comprometa con los sujetos que estudia. Es una estrategia que en términos éticos busca la igualdad.

Busca la comprensión significativa y el entendimiento de lo que viven las personas. No busca lo verdadero, busca conocer la versión, la percepción e interpretación particular y único de los sujetos.

- *Definición de técnicas de investigación*

Entre las técnicas cualitativas para la recopilación de la información se encuentra la observación participante. Esta permite descubrir la conducta habitual en instituciones y grupos concretos. Su herramienta básica es la observación participante, consiste en observar y registrar las conductas participando en las actividades. Se obtiene así una visión desde adentro.

Como primera etapa de la investigación consiste en: observación y descripción; es decir, trabajando sobre el terreno (trabajo de campo), hacemos una descripción sistemática de las ideas y comportamientos de los individuos de una cultura que obtenemos a partir de la observación participante. :

De modo de que la etnografía como técnica en investigación, permite describir la conducta habitual en espacios concretos, instituciones y grupos, aloja básicamente lo que a la “observación participante” compete como técnica de apoyo a la etnografía, centrándose en la recepción de datos primarios, actividad propia del trabajo de campo que se refiere a la recopilación de datos, o insumos a través de la observación donde el investigador es el antropólogo que convive con los individuos y se convierte dentro de lo posible en miembro activo del grupo durante un periodo significativo. En ésta se utilizan las entrevistas formales, los cuestionarios, las genealogías y las historias orales (Quiroz:2003,34).

Con la observación participante se puede ver las actividades de las personas, las características físicas de la situación social y qué se siente ser parte de la escena.

Estas tres clases de observación corresponden a tres tipos de preguntas etnográficas.

1. Hacer un registro etnográfico: Esto incluye hacer notas de campo, tomar fotos, elaborar mapas, y usar todo tipo de registro disponible.

Estos tipos de registros construyen un puente entre la observación y el análisis.

2. Análisis de los datos etnográficos: Este paso no se puede hacer si no se cuenta con una cantidad numerosa de información. En la etnografía, el análisis es un proceso de preguntas-hallazgos. 3. Escribir una etnografía: Esta parte del ciclo ocurre casi al finalizar el proyecto de investigación. Sin embargo, también puede llevar a nuevas preguntas y más observaciones. Escribir una etnografía obliga al investigador a un nuevo intensivo tipo de análisis, requiere de una retroalimentación constante para dar al estudio una dirección. (Spradley, 1980: 13-15)

Por tal motivo se observaron diferentes líneas del metro y en diferentes horarios permaneciendo en los pasillos, en los vagones, y en horarios distintos de dicha manera se tomo un registro, observando a los sujetos, al espacio y la relación que tienen con éste.

Capítulo 4 Análisis de la etnografía de los espacios del Metro de la Ciudad de México

- *Etnografía del metro*

Partiendo del instrumento de observación se realizará una serie de etnografías, durante el mes de mayo, de las estaciones siguientes Terminal Pantitlán de las líneas 1, 9 y A. Después de cada una de éstas líneas se observaron el tipo de usuarios, es decir, sus prácticas que se generan dentro de un vagón y en cada una de las estaciones de las líneas mencionadas anteriormente. Por último se observaron las estaciones siguientes, Tacubaya que corresponde a la línea 9, Chapultepec, Cuauhtémoc, Balderas, Salto del Agua y San Lázaro todas éstas estaciones son de la línea 1. En cada una de éstas líneas se hizo un recorrido por los pasillos, andenes y vagones, haciendo una descripción de los lugares que se recorrían además tomando un registro de fotografías con respecto a los usos o prácticas que generan los usuarios.

Estación Pantitlan dirección línea A Metro Férreo, día 6/05/14.

Terminal Pantitlan línea A , tuvo 86,539 usuarios, siendo la penúltima de mayor afluencia diaria registrada en esta estación. Además da servicio a dos delegaciones y un municipio del Estado de México: Iztacalco, Iztapalapa y Los Reyes La Paz.

En la observación siguiente se muestran aspectos económicos, de socialización, amor, amistad, etc.

Me encuentro en la parte de enfrente del andén, hay que señalar que andén es el espacio que está destinado para ascenso y descenso en la estación por las mañanas está muy aglomerado y es peligroso porque los usuarios rebasan la línea amarilla y es notable que puede ocurrir un accidente. Son las 8:00 AM, en la mañana, la parte de enfrente es para mujeres y la de atrás para hombres, sucede lo mismo en el horario de la tarde a partir de las 3:00 PM, observo que todos los usuarios, salen corriendo del vagón hacia las escaleras, todos caminan de prisa, para poder subir las escaleras. En el andén se escuchan varios gritos, ya que son vendedores ambulantes gritando ¡gelatinas a cinco pesos! Personas se detienen y se las llevan comiendo otros bajan con el mismo vendedor para comprar lápiz de ojos, otros con toallitas quita esmalte! o bien ¡lleve los audífonos universales para todo tipo de celular!

Los usuarios en cuanto suben las escaleras, se encuentran un pasillo que va hacia las diferentes direcciones como la línea 9,1 y 5. En el pasillo se encuentra un tumulto de personas comprando pan de Pan titlán, se oye “qué le voy a dar ¡ un café! Un dona qué va a lleva” En el cruce que se hace de la línea A, la rosa, se ve mucha gente parada porque están entrando a los baños se escucha una alarma que es la que te permite el acceso. Gente esperando o consiguiendo cambio para poder entrar a los sanitarios.



(Fotografía 1: “Ropa para toda la familia”. Estación observatorio. Autor : Ana Karen Martínez Rojas)

En el pasillo también se encuentran otros negocios como el de Productos Naturista, una persona invidente vendiendo, aguas, chiclets, un puesto de periódicos y de libros.

En la parte del andén dirección la Paz, permanecí durante treinta minutos y de ahí miraba hacia mi alrededor observé que los usuarios que esperan en el andén miran su celular pero en cuanto llegan el vagón suben inmediatamente, la mayoría de los usuarios se empujan para poder ganar un asiento.

A partir de las 11: 00 am, no está dividido y no hay muchos usuarios, por lo que en el andén se observan las personas distribuidas. Sin embargo el día Miércoles 7 de Mayo desde las 11: 30 hasta la una de la tarde, no hubo servicio, debido a una falla en uno de

los metros y no podían avanzar hasta que movieran ese Metro, el andén estaba lleno y se oía toda la gente muy molesta aunque varios se fueron aun así se volvía a llenar de usuario y se escuchaban los chiflidos y gritos de inconformidad, muchos usuarios fueron a exigirles a los operadores que a que hora llegaría el Metro, las señoras eran las que más le decían y como ya habían entrado muchas personas a preguntar llegaron policías para que ya no dejaran entrar, señoras, señores, jóvenes, adultos mayores comentadaba entre ellos, ¡ Que cuando en las combis se descompone les regresan su pasaje y que los del Metro deberían darle su cinco pesos! ¡No ha Cambiado nada con los cinco pesos sigue pero el servicio! ¡No es justo sólo se estan riendo que poca tienen! ¡hay que exigirles!pero aun así la gente se espero a que llegara el Metro.

Fecha 8 de mayo 2014, éste día recorri los mismos espacios pero en difernte horario, que es de las doce hasta las cico de la tarde.

El horario de la mañana hasta las una en adelante es cuando se empieza a llenar de bastantes usuarios el andén, y con algunos vendedores ambulantes que se colocan en el inicio de las escaleras, obtruyen el paso ya que hay cuatro escaleras y de todos lados vienen personas, pero del lado de los hombres y las escaleras que están cerca de la entradas del Metro, totalmente se obstruyen y no permiten el paso.

La parte de enfrente del andén, es decir donde va el conductor del vagón para ver algún usuario tenía contacto con él pero ninguno, hizo relación alguna.

En la entrada se pude observar, que los usuarios cuando no sabían hacía que dirección ir se dirigian con los policías que están en los torniquetes o cuando su tarjeta no pasaba él policía les decía que pasaran donde él estaba.

En la parte de a tras ahí pude observar que los usuarios que van en grupos son señoras y señores de edad de 30 a 50 años, me moví en la parte de en medio del andén ahí por los regualr los usuarios vienen corriendo para subir al vagón. Aunque durante mi observación de cada lado del andén se encontraban cuatro policías ante esto, los usuarios sólo los observaban cuando los veían pasar, los policías hacían un reccorrido desde atrás del andén hasta enfrente.

Me percaté que los usuarios, no respetan las señales, porque la mayoría rebasa la línea amarilla. Otra de las cosas que observe es que algunos usuarios aunque ya esten cerradas las puertas del metro intentan entrar, uno de ellos pone su mochila para entrar

de esta manera pueden abrir las puertas además los usuarios que están dentro del vagón le ayudan y abren las puertas, esto se ve muy frecuente por los ambulantes ya que éstos quieren cambiarse de vagón.

Siguiendo con la terminal Pantitlán de la línea 1 color rosa, la observación se realizó el día 13/05/14, en un horario de 9:00 AM. La Línea 1 del Metro de la Ciudad de México es la línea más antigua de la red, entró en operación el 4 de septiembre de 1969. Tiene un total de 20 estaciones y un tramo de 18,828 km de los cuales 16,654 km se usa para servicio y el restante para maniobras, todas de forma subterránea, sólo Observatorio que es una estación en superficie. Es la segunda más utilizada de la red, con una afluencia total de 269,003,426 usuarios. Fue inaugurada el 19 de Septiembre de 1984 (Sistema de Transporte Colectivo, 2014).

Para llegar a la línea 1, terminal Pantitlán, se transborda de la línea A y la línea 5, un aspecto relevante es que en esta Terminal se encuentra un paradero, por consiguiente suben más usuarios del estado de México, porque muchos de los pasajeros que vienen en el Mexibús entran al metro.



(Fotografía 2: “Refrescate con una congelada”. Pasillos de la estación Pantitlán. Autor Ana Karen Martínez Rojas)

En los pasillos que día con día recorren los usuarios que se dirigen a esta línea, siempre escuchan el grito de vendedores, los cuales están fuera de las instalaciones del Metro pero están en las rejas que pertenecen al Metro y algunos gritos son de los que venden agua o donas colocan su agua embotellada dentro de los huecos de las rejas, cuando uno pasa se oye gritos como “Lleve su dona a 3 pesos” o desayunos a 10 pesos, “Aguas de a cinco pesos” “Tortas de 10” Mujeres y señores se detienen para comprar alguno de los productos.



(Fotografía 3: “Adentrate en la lectura”. Pasillos de la estación Pantitlán. Autor: Ana Karen Martínez Rojas.

Antes de llegar a la estación para que no se sature el andén, hay unas rejas que las cierran los trabajadores del Sistema de Transporte Colectivo, por unos cinco a diez minutos, los usuarios no pueden pasar, sin embargo muchos entran en desesperación debido a que llevan demasiada prisa, es por eso, que algunos usuarios gritan la mayoría son señoras que visten de forma casual, son las que dicen “Ya dejen pasar. Llevamos prisa” Sin embargo, los trabajadores del Metro no les hacen caso hasta que se escucha el silbido de un policía y esa es la indicación para dejar pasar, de esta forma es cuando abren la reja, mientras pasan los minutos en que abran las rejas, se acumula la gente, es un espacio tan reducido por donde uno tiene que pasar, los usuarios tienen que tocar a

las otras personas para poder avanzar , los que tienen prisa por llegar éstos corren en cuanto se abre la reja, otros caminan rápido y son lo que llegan a pegar con sus mochilas o con los brazos a los otros usuarios. Cuando uno avanza en el pasillo que te lleva a la estación podemos observar una pareja de esposos invidentes los dos se encuentran sentados, en una especie de mesa, ahí ofertan productos como churros, gorditas de nata, dulces, chicharrones por la mañana sólo están ellos dos y ya por la tarde están dos niños de una edad aproximada de ocho a diez años y se los llevan.

Otra de las entradas de está estación es por donde vienen usuarios del paradero, para entrar a la estación Pantitlán siempre por la mañanas hay una señora de uno 40 años gritando “periódico Basta a 3 pesos”, los señores de 35 a 45 son los que compra este periódico.

También se puede observar un Bimbo o un expendio de pan ahí pasan jóvenes a comprar pan y se lo llevan comiendo, por la tardes son señoras las que pasan y se llevan varios productos.



(Fotografía 4: “Fíla de boletos, debes esperar”. Estación Pantitlán. Autor: Ana Karen Martínez Rojas.)

La taquilla que se encuentra en esta entrada siempre por la hay una fila grande muchos se desesperan, y mejor deciden pasarse el torniquete, la mayoría son señores de 30 años ya qué dicen ¡Llevó prisa!.

Cuando llegas a la estación se encuentran tres escaleras, las mujeres bajan por las primera escalera si uno viene del paradero y si viene por lo pasillos es la tercer escalera debido a que por la mañanas dividen la parte de atrás del vagón es para mujeres y niños y la parte de enfrente es para hombres, en la parte de arriba de la escalera y la parte de abajo se encuentra un policía vigilando que ningún hombre pase por el lado de las mujeres.

Cuando uno baja al andén está dividido en dos uno es para el Metro que llega y va a dirección observatorio y el otro es para los que llegan a Pantitlán y el siguiente es para los Trenes que se encuentran en las vías.

En la estación por las mañanas no hay vendedores ambulantes, porque se encuentran tres policías vigilando y observando a los usuarios, van de un lado a otro para observar que no suba ningún vendedor al vagón, en su inspección también les dicen a los usuarios que deben estar atrás de la línea amarilla. Para los policías todos hay usuarios que se les hacen sospechosos y están observando detenidamente sus movimientos y sus objetos que traen, a pesar de sus revisiones hay vendedores que logran subir y vender en el vagón.



(Fotografía 5: “Sin perder el glamour” Dentro del vagón línea rosa. Autor Ana Karen Martínez Rojas)

En la parte de las mujeres en el andén hay señoras que van vestidas de jeans y blusa o ropa casual, algunas se colocan en la pared y pasan unos diez o quince minutos y están viendo su celular o esperando a sus amigas algunas debajo del reloj.



(Fotografía 6: “El ritual de maquillarse por las mañanas”. Dentro del vagón línea café. Autor: Ana Karen Martínez Rojas)



(Fotografía 7: “Esperando el tren”. Estación observatorio. Autor: Ana Karen Martínez Rojas.)

Otras señoras que van de vestir o también que van de ropa casual son las que se ponen en la entrada de la puerta del Metro para poder ganar un asiento, en cuanto llega el Metro, las señoras con tal de ganar un asiento abren las puertas y se empiezan a meter hay algunos usuarios que se quedan dormidos y es cuando los policías los despiertan o las misma gente los mueven y estos usuarios salen corriendo antes de que se cierren las puertas.

En la parte de atrás donde van los hombres que son señores, jóvenes, señores de la tercera edad, ahí todos bajan corriendo en cuanto llega el Metro se ponen en las puertas y ahí se empujan, se pegan para poder ir sentados, los que llevan mochilas no les importa pegar a los demás, algunos se dicen de cosas. Los señores que van leyendo su periódico prefieren esperar hasta que entren todos y se sienten en el suelo del vagón y van leyendo. Los de la tercera edad son los que entran al último ya que prefieren que alguien les ceda su lugar, debido a que muchos traen bastón.

En las tardes es diferentes ahí ya no esta dividido pueden ir mujeres, hombres niños juntos, es evidente observar parejas de jóvenes homosexuales en la parte de atrás del

andén la mayoría son chavos con pantalones muy ajustados, peinados muy extravagantes es decir , cabello peinado hacia arriba y la mayoría trae lentes oscuros, ahí se nota como se están mirando entre ellos, a veces las personas como señores se sienten incómodos y mejor se mueven hacia enfrente., estos jóvenes se suben en la parte de atrás del vagón en la última puerta. Pero también hay parejas de gay, parejas heterosexuales , se esconden porque se ponen detrás de las escaleras por donde las personas no pasan.

En el anden por la tardes ya se puede ver como tres vendedores, ofreciendo productos como accesorios para el cabello como diademas o donas para el cabello. Otro comerciante ofertaba productos como dulces, chocolates, a un peso



Éste hombre estaba dormido en las escaleras, por su apariencia se notaba que estaba alcoholizado y se quedó dormido, ninguna persona lo despertó pero si sorprendía a los usuarios que bajaban del vagón.

(Fotografía 8: “La ciesta”. Terminal Pantitlán. Autor: Ana Karen Martínez Rojas

Otra de las prácticas fue haber encontrado a una señora con su hija comiendo en el pasillo.



(Fotografía 9: “Un refrigerio”. Pasillos de línea uno. Autor: Ana Karen Martínez Rojas.)



(Fotografía 10: “Comida rápida”. Estación Balderas línea 1. Autor: Ana Karen Martínez Rojas)

Continuando con la observación de la Terminal Pantitlan correspondiente a la línea 9, realizada el día 13/05/14, en un horario de 9:00 AM. La Terminal Pantitlán línea 9, color café, cuenta con 12 estaciones, la construcción de esta estación está en elevado, desde el andén puedes ver un poco de panorama de lo que es el paradero y otras cosas.

Con dirección de oriente a Poniente, los usuarios son procedentes de municipios mexiquenses como Nezahualcóyotl, Los Reyes o Chimalhuacán o delegaciones como Iztapalapa y Venustiano Carranza se dirigen hacia el Centro- la aglomeración se presenta en los andenes de las líneas 9, 5 y 1 (Sistema de Transporte Colectivo, 2014).

Los usuarios que van a esta Terminal son los que viene de la línea A o del paradero, pero antes de llegar tiene que subir unas escaleras, por las mañanas se acumula mucha personas para poder subir a las escaleras, casi todo van hombro como hombro uno tiene que ir muy pegado hacia la otra personas y si no caminas rápido ya te pisaron, o te pegaron, algunas se molestan porque quieren pasar primero, esto sucede, cuando subes las escales eléctricas porque para subir las escaleras normales , no hay gente porque son muy pocos los que prefieren subir por éstas y la mayoría son hombres que suben corriendo.

En la parte de arriba, el andén está completamente lleno por las mañanas son la llamadas hora pico, se oyen gritos, se ven jalones, empujones y hasta manoseos al intentar abordar el metro. Por tal motivo se deben dejar pasar al menos tres trenes para poder alcanzar un espacio y poder transportarse, esto significa que deben pasar hasta 20 minutos pegados contra otras personas y soportando calor, malos olores, empujones e insultos. Sin embargo mucho de los usuarios, para evitar estos problemas tienen como estrategia sentarse en el suelo, recargarse en las paredes, esto lo hacen las señoras de 40 años en adelante, ellas no quieren que las empujen, y sí las señoras llevan a sus hijos se sientan en la parte donde están los supervisores del Metro, esperan hasta que puedan subir al vagón.

En está estación esta dividido en dos andenes uno que esta en la parte donde llega el Metro con usuarios, y en el cual suben los que están esperando y el otro lado donde ya están los Trenes, en está estación no intentan abrir las puertas los usuarios, ya que estas no se pueden abrir, pero cuando llega de un lado el Metro o los dos al mismo tiempo la personas corren en el que abra primero sus puertas.

Ante esta situación, hay usuarios que demuestran su enojo, comentando “ en vez de que se apuren, sólo están platicando” Y es cuando todos los usuarios empiezan a silbar de desesperación, sin embargo los servidores del sistema del Metro no hacen caso.

Para poder salir de esta Terminal, tiene dos escaleras para bajar, las dos te llevan a la línea A pero una te lleva a la parte de enfrente del vagón y la mayoría de las mujeres jóvenes y señoras son las que bajan por esa escalera debido a que ya esta dividido hombres y mujeres, pero por las escaleras que bajan el espacio es muy reducido y también tiene que bajar con cuidado ante esta situación a los vendedores se colocan bajando las escales y se reduce aun más el espacio, éstos tienen bocinas en el suelo es una chica joven y un hombre vende pilas.

Los hombres se van por las escaleras de atrás para que salgan en la parte de los hombres de la Línea A, en este parte te puedes encontrar una local con productos que dice todo a 3 pesos entre los cuales son productos de belleza para mujeres y además hacen recargas telefónicas. Un hombre de la tercera edad vende el periódico Basta, que pasa de 3 pesos a 2 pesos.

Es evidente que en los pasillos de esta estación, hay vigilancia por parte de los trabajadores del Metro sin embargo sólo están en la entrada, porque en los pasillos hay vendedores ambulantes, aunque se escuchan su gritos ellos no hacen nada, sumando a esto que hay policías observando a todo aquel usuarios sospechoso, es decir , sí llevan bolsas grandes o mochilas es cuando los siguen y ven qué hacen, esto sucedió con una mujer y su pareja, el hombre de complexión alta con una bolsa muy grande y negra le gritaron y lo siguieron para saber que llevaba y más porque detrás del hombre iba una chica con una bolsa blanca y grande los detuvieron los policías y de manera muy grosera les querían quitar sus cosas pero el hombre no se dejo y la chica igual. En realidad era vendedores ambulantes al señor simplemente lo sacaron.



(Fotografía 11: “Paciencia en tu recorrido”. Dentro del vagón línea 1. Autor Ana Karen Martínez Rojas.)

En el metro, los vagones constituyen uno de los espacios sociales, porque es el lugar ideal para observar el cúmulo de usos, valores culturales, expresiones colectivas y fenómenos sociales, interacciones en mayor o menor medida con diferentes personas, para determinar los tipos de usuarios; por tal motivo se hace una observación de la línea 9, línea 1 y línea A de todas las estaciones que corresponde a cada una de éstas permaneciendo en un vagón desde el inicio y final de la estación.

Comencé con la línea 9 en un horario de 8:00 AM. Estación Pantitlán, en ella se puede observar que en este horario se acumula demasiada gente, los usuarios se acercan demasiado al andén para poder entrar, es muy peligroso porque conforme va llegando gente uno cada vez se tiene que acercar más al andén.

Son las 9:15 y es cuando subo al vagón, me colocó en la parte de en medio para poder conocer el espacio en el que los sujetos, interactúan con otros individuos, pero qué es lo que se vive dentro del vagón cuando los vagones van muy llenos se percibe de todo desde aromas de todo tipo, contacto físico, empujones, gritos, groserías, los asientos reservados para las personas con discapacidad, mujeres embarazadas o adultos mayores,

no son respetado por ninguna todos quieren sentarse. Aun así un vendedor sube siendo una mujer con su bebé vendiendo 3 limas para pies a diez pesos.

Aunque ya esta bastante aglomerado el Metro, sin embargo suben en la estación Puebla más usuarios ya todos van apretados, y algunos usuarios les dicen a los de afuera que lo empujen para que puedan entrar, en esa situación todas las personas va muy apretados, se oyen los gritos “ya no caben, y contestan pues si se acomodan sí podemos entrar”

Los usuarios van tan apretados que lo único que se oye es como se quejan de que el Metro aparte de ir lleno va lento y cuando se detiene, los usuarios se van de un lado y aplastan a los que van recargados en las puertas.

Pero con todo y estos apretones hay usuarios que no les gusta, que los empujen y es cuando empiezan aventarse, o decirse de cosas, hay otros que escogen colocarse en la entrada de las puertas y los que van a bajar son lo que le dicen para que se ponen en la puerta si bajan hasta la última, hay otros que eligen ponerse en el pasillos entre los asientos pero hay algunos que traen mochilas bastante estorbosas y llevan algún libro y aún así no bajan la mochila., no hay conciencia del buen uso del transporte, porque no les interesa poner atención en que estorban al no dejar pasar o golpear al otro.

En la siguiente estación Ciudad Deportiva sube una Mujer indígena y trae cargando a su hijo en la espalda, no trae zapatos, ella pasa en cada lugar entregando a cada usuarios un papel con un mensaje el cual dice “yo vengo del lugar más pobre de México, yo no tengo para comer, te pido que me ayudes con una moneda gracias”. Las mujeres la observan algunas le dan dinero pero otras no la voltean a ver porque la mayoría se va arreglando, maquillándose, a pesar de que se encuentre una joven embarazada o cargando a un bebé, o una mujer mayor de edad, no se respetan los asientos, Por otro lado lo hombres los que van de pie, los adultos mayores si van sentados y solo van viendo a todas las personas.

Así como va avanzando cada vez en las estaciones hay más usuarios pero en la estación velódromo bajan varios jóvenes que son estudiantes, porque traen uniforme, un pans para ser precisos es de color azul, también bajan hombre que salen corriendo en cuanto se abren las puertas. De está forma sube una mujer con su hija de cinco años vendiendo 50 pastillas de Listerine a 10 pesos, dos mujeres le compran las pastillas.

En la estación chabacano bajan varios usuarios se ve de inmediato qué personas son las bajan porque se empiezan acomodar para poder salir o de plano hay de los que en cuanto abren las puertas se levantan en ese momento y avientan a la personas ya con algunos usuarios que bajan, el espacio ya esta un poco libre así que se quedan algunos asientos vacíos pero suben otras personas entre ellos, Dos jóvenes y se sientan al lado de una señora y ellos vana platicando, riendo y la señora se duerme.

Pero de igual forma así como bajan suben usuarios y es el momento en que suben mas vendedores, suben en la estación Lázaro Cárdenas, una vendedor ofreciendo un CD con la mejor Biblioteca Virtual, como el Diario de Ana Frank, el retrato de Dorian Grey entre muchos otros a diez pesos.

En la estación centro Médico bajan chicas que van con batas blancas o bien toda su ropa es blanca algunas van acompañadas, y sube una mujer vendiendo un CD como título Estrategias de estudio para todos aquellos que vayan en la Preparatoria en el CCH etc. a diez pesos.

En la estación Chilpancingo sube un vendedor con discos sobre reflexiones de la vida a 10 pesos.

En la estación patriotismo sube otro vendedor de discos que es música de reggaeton sube un chico con cabello largo y vestido de negro y empieza a cantar una canción de rock y pide algún apoyo o si bien desean vende discos de rock.

Ya para llegar a la estación Tacubaya ya esta un poco vacío el vagón y van unos 8 usuarios hasta la última estación, en esta estación se hizo un recorrido por los pasillos de está estación.

Tacubaya perteneciente a las líneas 1, 7 y 9, siendo a la vez la estación terminal poniente de la última línea. Está localizado en la colonia Tacubaya perteneciente a la delegación Miguel Hidalgo. En septiembre de 1970 esta estación funcionó como terminal de la línea 1, hasta que finalmente en junio de 1972 fue ampliada a Observatorio; mientras que en agosto de 1985 lo hizo en la línea 7 hasta que en diciembre de ese mismo año fue llevada a Barranca del Muerto en su tramo sur. Desde 1988 hasta ahora es la terminal actual de la línea 9 (Sistema de Transporte colectivo,2014).

En esta estación se aprecian varios tipos de prácticas y usos por parte de los usuarios, en los pasillos, cuando uno se dirige hacia la dirección Barranca del Muerto se encuentran vendedores como un puesto de libros y de aguas de a 5 pesos, siguiendo por el pasillo una tienda de Productos de belleza, a un lado tienda de abarrotes, enseguida una tienda de productos Naturista, expendio de pan, y un puesto de sorteo enseguida se baja por unas escaleras eléctricas y esta dividido en dos pasillos los que van hacia Barranca del Muerto y hacia la línea café en este pasillo hay personas vendiendo periódico el gráfico, dulces y gorditas de nata a un lado de estos vendedores se puede observar un puesto con la imagen de zapatos Andrea donde se afilian las personas para vender zapatos, después se sigue por el pasillo y se observa un espacio donde venden pizzas Domino's y a un lado esta un centro de monitoreo del Metro más adelante hay dos tiendas de abarrotes y de periódicos.

Siguiendo en los pasillos para la Línea café se sigue observando negocios de Telcel de igual forma de Productos naturista de libros, tiendas de botas y zapatos, de artículos para el hogar y de dulces productos de 3.50 como pasadores, ligas, donas par cabello etcétera.



(Fotografía 12: "Helados McDonalds". Pasillos de estación Balderas. Autor : Ana Karen Martínez Rojas)

En otros de los pasillo que va hacia la línea rosa esta una Unidad Médica y aun lado una Francia estos doctor hacen examen de la vista y se colocan en lo pasillos que van hacia la dirección rosa



(Fotografía 13: “Salud y bienestar a los usuarios”. Pasillo línea café. Autor: Ana Karen Martínez Rojas)

Los usuarios en el horario de las doce de la mañana se detienen a comprar comida o en las tiendas de abarrotes refrescos en lo puestos de telcel hacer recargas en los libros los observan pero no llevan nada.



(Fotografía 14: “Sabores y olores”. Pasillo de línea café. Autor. Ana Karen Martínez Rojas.

Línea 1, hora de inicio de la observación es a las 4:00 PM, me encuentro en el andén estoy en la estación Pantitlán no hay muchas personas en el andén por lo tanto subo inmediatamente al vagón. En seguida suben un vendedor ambulante en la estación Gómez Farias, subió una mujer, vendiendo 100 pastillas de listerine a 10 pesos La estación siguiente es Zaragoza sube una señora con su hija y trae a un bebé cargando, las mujeres y su hija tiene pintada la cara de payaso y una se ponen de un lado del vagón y las otra del otro así empiezan a gritar para contar chistes al termino de su presentación piden una ayuda económica. Después sube una persona invidente ofertaba discos musicales que eran canciones románticas y él lo título “Sólo para enamorados” él subió acompañado de un señora y ella era la que traía los discos y los entregaba a los usuarios que le compraban.

En la estación aeropuerto suben dos personas un vendedor de discos y joven vendiendo audífonos para todo tipo de teléfono. El vagón va un poco vacío sin embargo el Metro va deteniéndose en los túneles por lo que los usuarios van impacientes ya que no están funcionando los ventiladores y hace demasiado calor, los usuarios van acompañados y van platicado se aprecian mujeres con su hijas que van platicando sobre el servicio del Metro, “es injusto no cambio nada a pesar de que subieron el costo del boleto”. Otras señoras de igual forma comentan lo mismo, el metro se retraso unos quince minutos. Al

llegar a la estación Balbuena sube demasiada gente debido al retraso del metro, ya los asientos están ocupados, se escucha muchas voces, van señoras con sus hijos se escuchan gritos, hablan entre ellos sobre que van a comprar. En donde se bajaran, o regañando a sus hijos ya que algunos van jugando.

Para llegar a la estación San Lázaro suben demasiadas personas en esta estación se hizo un recorrido por toda la estación, saliendo del vagón se tienen que subir unas escaleras eléctricas ya estando en los pasillos se observa un puesto de libros, más adelante sanitarios en medio del pasillo un puesto de invidentes con churros chiclets, gorditas de nata enfrente un señor de periódico, se aprecia muchas personas comiendo en el comercio de Tacos de canasta Don Lucho, mujeres, hombres, niños jóvenes se detienen a comer.

Para dirigirse hacia la línea de Buenavista se encuentran una señora vendiendo paquetes de plumas a diez pesos pero es llevada por policías del Metro solo se observa que la sacan de las instalaciones.

En la entrada de la estación, se notan usuarios esperando sentados en los mobiliarios del metro. En la entrada de esta estación hacen conciertos y una gran número de personas se detiene a escuchar un poco de música.

Siguiendo con el recorrido dentro del vagón de la línea 1, en la estación Candelaria subió un hombre y con un grito bastante fuerte vendiendo lámparas a diez pesos.

En la estación Merced subió una mujer vendiendo tijeras para cortar el cabello y decía “para que lo haga usted misma corte esas puntas abiertas”, a diez pesos. Varias mujeres bajan en la estación la Merced otras suben con bolsas o carritos de mandado otros con piñatas para fiesta.

En la estación Pino Suárez suben dos personas uno de ellos es invidente, él es el que trae la bocina y grita “20 temas de Juan Gabriel” va calado y garantizado su acompañante es una mujer y es la que recibe el dinero y entrega los discos. Mujeres y los niños son los que observan a estos sujetos.

La estación Salto del Agua es una de estación de correspondencia de las Líneas 1 y 8 del Metro de la Ciudad de México localizada en la delegación Cuauhtémoc

Está estación se ve un mayor número de prácticas desarrolladas por los usuarios debido a que existe un mayor número de negocios y que la gran mayoría de usuarios se detienen a preguntar, comprar, y observar etc. Saliendo del vagón se encuentran los famosos, lo digo porque en las estaciones mencionadas anteriormente hay uno de éstos negocios, los Tacos de canasta Don Lucho la orden esta a 20 pesos, otros negocios son los de billetes rasca o de lotería, usuarios se detienen a comprar la mayoría son hombres, con suerte y pueden ganarse algo, siguiendo por el pasillo está un revelado de fotografías.

Con motivo del mundial, en las vitrinas que están en éste pasillo, están presentando toda una revelación del fútbol , de todas la edades se detienen a ver las fotografías que se presentan.



(Fotografía 15: “El mundial en México”. Pasillo de la estación Balderas. Autor : Ana Karen Martínez Rojas)

Otra de las estaciones que se nota mayor tipo de prácticas es Balderas tiene de las Líneas 1 y 3, localizada en la delegación Cuauhtémoc.



(Fotografía 16: “Rock en el Metro”. Pasillo estación Balderas. Autor. Ana Karen Martínez Rojas.)

Varios usuarios al pasar enfrente de la escultura del cantante del rock mexicano, Rockdrigo González, le toman fotos o se ponen a un lado, el cantante compuso el tema de la estación Balderas. Esto se encuentra en los pasillos aquí también hay un puesto de productos de belleza, de pan y señores vendiendo periódicos. En una de las escaleras se encuentra un mujer de la tercera edad pidiendo dinero, las mujeres son las que la apoyan y le dan una moneda. En los negocios los usuarios se detienen para comprar.



en tu celular.

Dentro del vagón, se observa que algunos usuarios van leyendo y por eso cualquier lugar dentro del metro es válido para leer. No es necesario estar demasiado cómodo como condición necesaria para disfrutar de un buen libro, periódico o

(Fotografía 17: “Un viaje de lectura”. Dentro del vagón línea café. Autor: Ana Karen Martínez Rojas)

En la estación Cuauhtemoc suben tres personas dos son mujeres una señora y una joven, la tercer persona es invidente, él hace mención de lo que vende “110 éxitos de Joan Sebastián a diez pesos”

Chapultepec localizada entre las delegaciones Miguel Hidalgo y Cuauhtémoc. En la salida de esta estación se encuentran demasiados comercios desde comida ropa, tiendas de abarrotes, etc la mayoría de los comercios tienen gente que entra y compra de todas las edades se puede ver muchos se quedan viendo los paradores los vestidos los pantalones, los ven por fuera.

En la entrada se encuentra un señor indígena pidiendo una ayuda económica pero la mayoría que pasa a su lado no le hace caso y pasan veinte minutos y el hombre de aproximadamente unos 48 años entra al Metro y se sube al vagón y ahí pasa por todos los lugares dejando un hoja donde pide ayuda.

En una de las salidas de se encuentra un estacionamiento de bicicletas de todo tipo y a un lado chicos esperando a sus amigos, se puede observar de todas las edades ya que

algunos traen uniformes de secundaria, otros ropa casual y las señoras con su hijos y familias.

La siguiente estación es Observatorio, es la terminal poniente de esta línea, localizada en la delegación Álvaro Obregón.



(Fotografía 18: “Periódico Basta”. Terminal Pantitlán. Autor : Ana Karen Martínez Rojas).

El comercio informal rodea las entradas de la estación por lo tanto los usuarios que entran pueden ver puestos de comida tacos, pizzas, churros, pan dulce, tamales, tortas música y discos pirata, además técnico de celulares,,

En cada una de las entradas de la estaciones se encuentran policías los cuales te dicen que tienes que pasar por un detector de metales para que no entre ningún sujeto con alguna arma ya que en tiempo atrás sucedió un accidente y mataron a un personal del sistema de Transporte Colectivo Metro.

Se notan las filas en la taquilla todos van de prisa casi corriendo entran al andén y se acumula la gente se ponen hasta el frente para ir sentados, algo que en todas las estaciones se puede ver.

Estando en la terminal algunos usuarios cruzan un puente donde se observa un negocio de pizzas y de celulares afuera hay uno de ropa y de naturista, para las personas discapacitadas esta el elevador.

En la mayoría de las estaciones que son Terminales, el personal de limpieza sube de inmediato para poder barrer y limpiar el vagón, hay que señalar que cuando un usuario se queda dormido los de limpieza y los policías, según como son la autoridad, se dirigen de una manera irrespetuoso.

Línea A metro férreo, se observo en el horario de las 3:00 PM, inicie en la estación La Paz , es una Terminal , en este horario sube muy poca gente, en la parte del anden hay una vendedora ofreciendo delineadores para ojos muchas mujeres se acercan y le compran y se llevan de dos a tres delineadores de ojos. Los demás usuarios están distribuidos por el anden, los de limpieza se ponen a limpiar el vagón , y los pasillos pero cuando van pasando por el pasillo para limpiar golpea a una joven de aproximadamente 22 años , el hombre de limpieza le grita a la joven que se quitara porque él esta limpiando, la chica sólo se quita , sin embargo el hombre regresa y la insulta, por tal motivo la joven se acerca con el personal , sin embargo no le hacen nada al personal de limpieza. Subo al vagón y los usuarios están distribuidos en los asientos en la siguiente estación que es Los Reyes se sube un joven con guitarra y una bocina y empieza a cantar, después imita las voces del Pato Donald y de la India María, y termina diciendo que lo pueden contratar como payaso o imitador para fiestas pasando unas tarjetas donde vienen sus datos y correo para contratarlo. Los usuarios le dan una moneda y una mujer le pregunta que sí puede contratarlo y bajan en la siguiente estación. En la parte de la entrada del metro se encuentra un Expendio de Bimbo y un local de productos de abarrotes.

En la siguiente estación, Santa Martha sube una señora con su hija y la joven pasa primero ofreciendo paletas y la señora chiclets, varias señoras le compran, los usuarios que van acompañados van platicando temas sobre su familia, problemas en casa, las jóvenes van hablando sobre su novios. Los hombres que van con sus parejas sólo se van abrazando y riendo.

Los comercios formales que se observa en esta línea se encuentra un Expendio de Bimbo y uno de Productos Naturista.



(Fotografía 19: “Delicias y gustos”. Pasillo estación Balderas. Autor: Ana Karen Martínez Rojas).

La siguiente estación es Acatitla, sube un hombre con su esposa e hijos, el hombre en la mano trae una playera con pedazos de vidrios, la coloca en el suelo del pasillo del vagón, él sujeto hace una pirueta y se tira en lo vidrios provocando que corte su espalda, la mujer al parecer era su esposa, la cual se dirigía a los usuarios pidiendo dinero pero antes le explicaba porque hacían eso debido a que no tenían dinero para comer además porque ya no tienen un trabajo, por delitos que cometieron ocasionando que estuvieran en la cárcel y de tal manera no pueden tener trabajo. Los usuarios ante esto sólo los observaban haciendo gestos de horror y admiración, sin embargo no les dan muchas monedas mientras los usuarios siguen platicando o durmiendo.

En la estación Peñón viejo, sube una señora vendiendo paletas de caramelo a un peso, chocolates marca Frescas a cinco pesos y palanquetas de cacahuete a un peso. Además sube un hombre vendiendo pulseras y se las da a cada usuario para que la pueda ver y revisar a 10 pesos, aunque están vendiendo, los vendedores se van cuidado de los trabajadores del Metro y los usuarios se percatan de esto, porque se mueven o se esconden los vendedores.

En la estación Guelatao sube una pareja de señores y sube un payaso, que intenta hacer reír pero las personas no lo ven así porque se burla de los usuarios y por lo mismo los usuarios, se voltean o se hacen los dormidos,

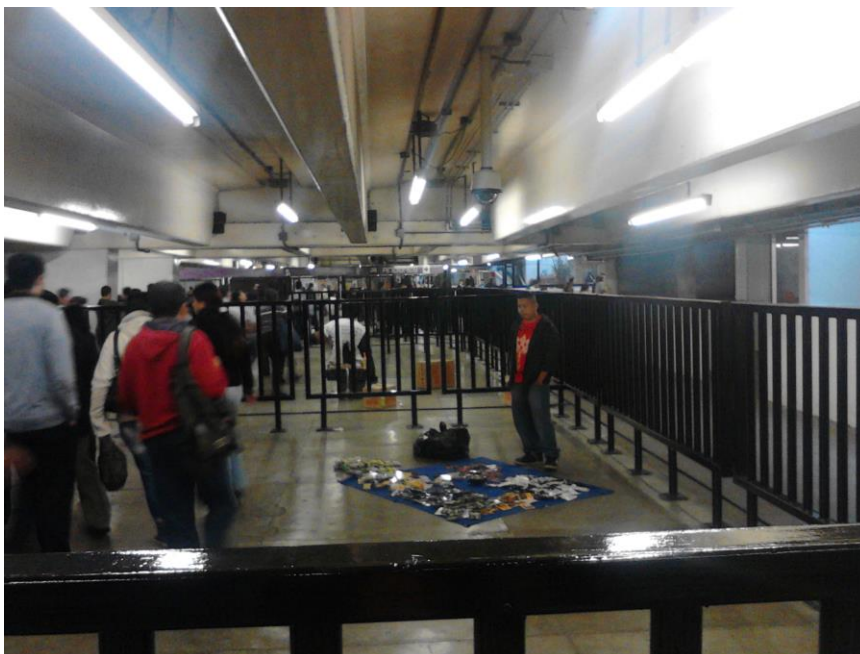
En esa misma estación suben dos chicos que hacen una especie de rap en contra de la sociedad y de su vida o todo lo que han tenido que pasar y en esta situación los usuarios hasta los voltean a ver y si les dan dinero.

En Tepalcates sube un vendedor con disco gritando “150 canciones del reventón 2014 a 10 pesos” y sube una mujer entregando hojas con un mensaje esto para recaudar fondo a una Instituciones que ayuda a personas con VIH, está mujer se detiene y se queda en medio del vagón observando a los trabajadores del Metro ante esto una usuaria le dice, “ya ni los dejan trabaja” y ella responde “no, si no estamos haciendo nada malo todo por Mancera , malo es lo que le hacen a la país todos son unos rateros” y otras usuarias opinan y dicen “todo el gobierno es lo mismo”.

En la estación Canal de San Juan suben dos vendedores al parecer eran pareja de esposos, la mujer trae cargando a su bebé galletas Marinela a 5 pesos mientras que el hombre vende chiclets a un peso, después sube una mujer con su hijo vendiendo paletas, el niño va caminando por todo el vagón y las miradas de los usuarios algunas son de enojo porque el niño es tan pequeño que no se puede mover en el vagón y cae.



(Fotografía 20: “Convivencia ”. Dentro del vagón línea café . Autor Ana Karen Martínez Rojas).



(Fotografía 21: “El mejor precio” . Terminal Pantitlán, Línea A. Autor: Ana Karen Martínez Rojas).

En la estación Pantitlán una señora vendiendo Frituras a 5 pesos varios usuarios hombre y mujeres compran y se suben en el vagón, una señora que no habla bien pidiendo dinero y antes de la señora sube un hombre vendiendo manitas rascadoras para el cuerpo, sube un niño corriendo pero como ya estaban apunto de cerrarse las puertas el niño aun así se sube y al cerrarse la puerta le aplasta su dedo y no lo puede sacar hasta que lo intento y lo saco con dolor aún así paso a vender galletas a cinco pesos varios usuarios le compraron y entre ellos unos niños de su mismo tamaño de estatura y edad y simplemente se le quedaban viendo con curiosidad. A lo lejos se nota como los usuarios se van moviendo debido a que un hombre que tiene una enfermedad según lo que él dice es que le hacen diálisis y trae su brazo descubierto mostrando evidencia de lo que padece, ante esto los usuarios desconcertados se van alejando para poder dejarlo pasar.

- *Análisis*

El espacio público del Metro, utilizado por más de 5 millones de usuarios, se ha ido modificando por diferentes personas que han hecho usos, prácticas y apropiaciones dentro de las Instalaciones del Metro ya sea en los pasillo, andenes, vagones o entradas de las estaciones, distintos usos que se pueden ver cuando uno viaja en el Metro, toda una diversidad de personas que podemos encontrar, tener contacto, vivir situaciones buenas, desagradables, todos caminan, corren, gritan, se sientan, platican historias vivencias, preocupaciones, alegrías, señoras, señores, jóvenes todos comparten un mismo espacio.

En diferentes estaciones, pasillos, vagones del Metro de la Ciudad de México se pueden observar diferentes prácticas o usos que hacen los usuarios en éste espacio público.

Partiendo de la observación realizada en el espacio se ha podido identificar las siguientes características y efectos en el uso de los espacios públicos por parte de los usuarios.

En cada una de éstas, se observaron que diferentes usuarios se apropian del espacio, al apropiarse del espacio público como menciona Borja El espacio público es un concepto jurídico: un espacio sometido a una regulación específica que posee la facultad de dominio del suelo, que garantiza su accesibilidad a todos y fija las condiciones de su utilización” de tal manera que el espacio público del Metro en donde circulan diferentes usuarios desde mujeres, niños, jóvenes, hombres, etc., se distingue de las diferentes apropiaciones, prácticas y usos que de esta manera, el espacio Borja lo asocia a la dimensión sociocultural lo que significa que es un lugar de relación, identificación, contacto y expresión comunitaria.



(Fotografía 22: “La gran espera”. Estación Observatorio. Autor : Ana Karen Martínez Rojas).

Por las mañanas y tardes son los momentos del día en que se concentra los tumultos esto implica la utilización de espacios donde se producen encuentros entre usuarios y actividades, siendo el metro un lugar de uso intenso donde los usuarios llenan todos los espacios en el metro, generando diferentes sensaciones visuales, olfativas, específicamente en las horas pico, la aglomeración de usuarios en los andenes y al interior de los vagones se transforma en molesta por el problema de incomodidad, por tal motivo varios usuarios implementan varias estrategias como caminar hacia los pasillos del vagón, es decir cada usuario intenta encontrar o buscar un lugar para evitar el contacto con lo otros.



(Fotografía 23: “Pasividad”. Dentro del vagón línea café. Autor: Ana Karen Martínez Rojas).

Los usuarios conocen los horarios, los tiempos, los espacios, las personas, cada una de las diferentes situaciones que se enfrentan cuando usan el Sistema de Transporte desde los que saben donde colocarse para no ser molestado o no recibir empujones hasta los que se ven muy diferentes en su forma de vestir o actuar . En el Metro se observan diferentes usuarios de diferentes sexos, edades, personas solas, en pareja o en grupos, que desarrollan actividades diversas, dinámicas y pasivas.



(Fotografía 23: “Antojos”. Pasillo estación Balderas. Autor: Ana Karen Martínez Rojas)

Los usuarios circulan en diferentes direcciones pero también se detienen ya sea a comer en los puestos de tacos, en las tiendas de pan o en las tiendas de abarrotes que podemos ver en los pasillos de la estación Tacubaya y en otras más.



(Fotografía 24: “Colores , sabores”. Línea A. Autor: Ana Karen martínez Rojas)

Cada una de las estaciones que se recorrieron y se observaron tiene diferentes prácticas que se asocian o se determinan de acuerdo a la zona en la que se encuentre.

El Metro es un Transporte que lleva a diferentes pasajeros que recorren grandes distancias en la ciudad, además de ser un transporte se ejercen un uso social diferente y que depende en gran medida de la accesibilidad y la diversidad de usuarios y las actividades que se ejercen dentro, por tal motivo se pueden ver toda una diversidad de usuarios, donde se produce el intercambio y se aprende a tolerar diferentes situaciones.

En ciertos momentos viajar dentro del Metro, es decir, correr, bajar, subir, entrar salir, puede significar el espacio público una expresión colectiva, de la vida, del encuentro y del intercambio cotidiano.

El uso del espacio público no siempre está igualmente garantizado para todos, para poder ser utilizado en igualdad de condiciones por hombres y mujeres debe ofrecer características de seguridad en el Metro se observan diferentes vendedores que comúnmente los encontramos todos los días y todas las horas en las instalaciones de Metro pero a finales del año pasado ha cambiado un poco ya que se incremento el costo del boleto y con esto se podría sacar a todos lo vagoneros ya que ahora se ven más policías caminando por los pasillos y llevando a los vagoneros sin embargo no significa que no haya vendedores porque aún se pueden observar de todo desde dulces, discos piratas, audio libros, revistas, plumas,

Agregando a esto que los usuarios en especifico las mujeres tiene un ritual por las mañanas maquillarse, se van arreglando para llegar a su destino.

Los hombres van con su periódico y, lo más jóvenes, con sus audífonos. Otros van dormidos dentro de los vagones. El espacio público es indispensable, o al menos muy necesario, para desarrollar el proceso de socialización.

Como dice de Certeau, “el espacio es un lugar practicado”. En este sentido, el metro es un espacio de múltiples prácticas sociales y culturales en donde se tejen múltiples miradas sobre lo social”. (De Certeau, 1996: 110)

Se observó que en las estaciones que tienen transbordos hacia otras estaciones son las que las que tiene mayor negocios establecidos como por ejemplo salto del Agua, Chapultepec , Tacubaya, Pantitlán.

Las pláticas que pueden oír desde las señoras que van con sus amigas conversando sobre sus problemas que tienen en casa, los jóvenes riendo de la escuela, los hombres de su trabajo.

Los señores que se hacen los dormidos para no dar el asiento a las mujeres, al abrir las puertas los hombres que no dejan bajar y quieren subir de inmediato,

Los que se sientan en el suelo esperando a su compañeros.

Los lugares establecidos, como tiendas de pan, productos naturistas, de regalos de cosméticos, los baños públicos, los centros de salud, las tiendas de ropa etc. se apropian de un espacio por el que circulan cientos de personas. “Esta apropiación implica acciones que recomponen el espacio propuesto por el entorno en la medida en que los sujetos se atribuyen de este espacio todo proceso de apropiación del espacio como lugar de la vida cotidiana pública. (De Certeau, 1996: 10).

En el transcurso de los viajes diarios, las personas están dispuestas a interactuar con su entorno, con otros usuarios, con mensajes, señales y objetos, lo que lleva a una serie de interacciones deseadas o no deseadas.

De la forma que los usuarios perciben e interactúan con el espacio, lo modifican al implementar prácticas concretas de cómo ocuparlo y lo resignifican.

Uso en el Sistema de Transporte Colectivo .	Apropiaciones en el Sistema de Transporte Colectivo.	Prácticas en el Sistema de Transporte Colectivo.
Más de cinco millones de usuarios utilizan el Metro para viajar grandes distancias y poder llegar a su trabajos, escuelas, hogares un sin fin de lugares que los conecta el transporte.	Es un lugar de encuentro , en el que las parejas homosexuales se han ido apropiando, ya que es frecuente observar a estás parejas como un espacio para ligar, convivir. El último vagón es un lugar	Usuarios desde mujeres niños, jóvenes, ancianos a hombres, cada uno de ellos realizan dentro del vagón. En las mañanas las mayoría de las mujeres se van maquillando, peinando cambiando de zapatos o

	de encentro para las parejas homosexuales.	desayunando ya sea una torta. Otras de las mujeres jóvenes señoras van dormidas recargadas en las ventanas. Las que van de pie van con sus audífonos o un libro y van leyendo.
El uso del transporte público colectivo supone una alternativa más ecológica.	Exposiciones en varias instalaciones del metro a veces depende del momento o época para poder color el tema de exposición .	Los hombres llevan el periódico y van leyendo o van dormidos. Los que van acompañados van platicando del trabajo o de su familia.
El uso del Metro para algunos representa un espacio donde uno tiene que soportar las diferentes situaciones que se pueden enfrentar con otras personas desde agresiones por los empujones o por los roces,	Vendedores en los pasillos o dentro del vagón de las estaciones del Metro ofertan productos baratos los más comunes son dulces galletas, audífonos. Los jóvenes que se suben a hacer una obra artística o cantar o hacer un rap en contra del gobierno, Niños indígenas, hombres con alguna enfermedad o discapacidad piden dinero.	Existen espacios como el cibercentro o clínicas de prevención de salud los usuarios asisten a estos lugares, para informarse.
	Negocios establecidos los usuarios pasan a estos	Los usuarios contribuyen a las compras de los

	lugares ya sea en las pizzas tiendas productos de pan o naturistas	productos ofertados en las instalaciones.
--	--	--

Conclusiones

Diferentes usuarios transitan por distintas estaciones por pasillos, andenes, bajan y suben escaleras, la mayoría se apresuran para alcanzar el tren, todos ellos comparten un mismo espacio donde se refleja la sociedad y sus múltiples acciones, usos y prácticas cotidianas. Con respecto a esto Thompson 1993, nos habla de la reconstrucción y apropiación se ha ido constituido de expresiones a partir de las dinámicas sociales. Nos habla sobre el patrimonio cultura y este viene siendo la construcción social donde se articulan niveles de la realidad e interactúan diferentes actores implicados en su delimitación y apropiación, las prácticas sociales los usos.

De esta forma las personas, cuando usan el espacio público lo transforman en lugar, es decir, generan ciertas relaciones y vínculos entre ellas y el espacio, de tal forma que, éste, se modifica paulatinamente. Sin embargo para Borja precisa que existen espacios públicos que crea la ciudadanía a partir de sus expresiones y dinámicas sociales, espacios que no son considerados dentro de las normas jurídicas de la ciudad o que nunca fueron previstos, en todos estos casos lo que define el espacio público es su uso y no el estatuto jurídico.

Cada uno de los usuarios forma parte del espacio con su manera distinta de hacer uso de éste, dentro del vagón los usuarios conocen como moverse como utilizarlo desde que entran o suben al vagón, tácticas o estrategias personales que emplean, están dispuestos a viajar incómodos y apretados, interactúan lo menos posible determinan diferentes interacciones en los vagones y al manifestarlas describe el contexto en el que vivimos, como por ejemplo los sujetos hacen lo posible por estar separados entre sí, sin embargo las personas no se interesan en relacionarse con los otros porque saben que sólo están de paso, los impulsos de impaciencia o desesperación, de fastidio de estrés etc. Marc Augé, en su libro Los no lugares, espacios del anonimato. Una antropología de la sobremodernidad (2008). Auge que se articulan en torno a la noción de espacio como territorio, como lugar de socialización, de construcción de identidades y de memoria. El espacio público es “un lugar” en los términos del autor. El propone que el espacio

contemporáneo se vuelve progresivamente un lugar de tránsito y por necesidad o por interés aumentan los no-lugares, es decir aquellas instalaciones necesarias para la circulación acelerada como los medios de transporte.

En cuanto al espacio del Metro se desarrollan prácticas que dan cuenta del mundo, esas prácticas, o usos, implican apropiaciones del espacio. Más de un autor ha propuesto distinciones cuyos términos varían según el caso lugar y espacio, espacio y territorio, espacio geométrico y espacio antropológico o existencial (Augé, 1993: 85)

También se ha observado otro tipo de actividades o prácticas que se generan por usuarios como vendedores, artistas, músicos, discapacitados, indígenas sin zapatos, niños, ancianos, mujeres con bebés en brazos, los payasos que suben a contar sus chistes, son actividades que constituyen la base para desarrollar acciones colectivas, para el intercambio de bienes, información y otros recursos, para efectuar contactos, para generar, difundir y mantener determinados valores y normas sociales. Sin embargo se convierten en espacios poco transitados e inseguros, pero peculiares porque se combina con la forma de vida y cultura a la que pertenecemos porque se pueden observar como los usuarios hacen un uso correcto e incorrecto del Transporte respeta o seguir reglas que son aptas tanto para su propia seguridad como la seguridad de todo el personal que se encuentra dentro de este medio, cada uno de los distintos usuarios maneja y utiliza este medio de transporte de acuerdo a sus actitudes y comportamientos que enfrentan estando dentro del Metro.

El libro de Olivia Domínguez (2010) *Trovadores posmodernos. Músicos en el Sistema de Transporte Colectivo Metro*. La autora utiliza una metodología interdisciplinaria para articular el Metro y la Ciudad, describe el espacio a través de una etnografía. Se enfoca en la línea 3 del Metro para su estudio, considera que esta línea tiene territorios muy diversos que representan una heterogeneidad de la ciudad. Agregando a todo esto que la autora enfrenta al problema de abordar a los usuarios y enfrentarse a las políticas culturales, en función de dos ejes de observación articulados: lo estructurado e institucional así como lo reglamentado y normativo, la relación entre lo público y lo privado, al hacer que el metro sea un medio de transporte sino de proliferación de actividades comerciales, culturales y de toda índole.

Este libro me ayudó a entender cómo describir el espacio ya que tomé el enfoque de la etnografía para la realización de mi investigación.

la investigación de Sandra Ruiz (2008) *La identidad colectiva y acción colectiva en los*

vagoneros del metro, quien presenta una investigación sobre la apropiación colectiva del espacio Metro enfocando su estudio sobre las características de los vagoneros, en el cual menciona que el trabajo de un vagonero tiene aspectos comunes con los de un tianguista. y de esta manera nombra al Metro como un “tianguis ambulante” aporta a su investigación que el ambulante en el Metro se ha convertido en parte intrínseca del transporte. Con relación a lo que menciona la autora es importante ya que durante mi observación hubo una disminución de estos usuarios debido a las nuevas reglas implementadas por el aumento al boleto del Metro sin embargo aun se llegan a ver los vagoneros por las instalaciones del Metro.

Otro elemento que caracteriza al espacio y que enfrentan los pasajeros es lo visual, publicidad que es colocada en ciertas partes por donde cruzan los usuarios, marcas de productos reconocidos, mensajes, trabajos, temáticas de exposiciones, que pueden enriquecer al usuario por la información o datos que presentan. Al consumir los productos que venden los comerciantes tanto formales como informales existe un consumo. Gilberto Giménez (2004), En su libro habla de la apropiación del espacio, este se manifiesta en dos líneas utilitaria-funcional” y “simbólico-cultural”. De tal manera, la cultura, es entendida como una pauta de significados, constituye una dimensión fundamental del territorio, porque la apropiación del espacio los considera lugares simbólicos, se consideran para poder determinar la resignificación del Metro. Esta apropiación del espacio, se da en función de imperativos económicos, políticos, sociales y culturales.

La tecnología se hace presente en el metro con las pantallas de televisión que han sido colocados en el andén de las estaciones de la red de Transporte Colectivo haciendo un viaje ameno antes de subir al vagón, y hasta dentro del vagón con la última línea creada, cambios tanto en la construcción del Tren y las instalaciones. Asimismo los cibercentro un espacio asignado por el Metro, una práctica para que los usuarios tengan un mayor acercamiento a una fuente de información tecnológica, con un tiempo de 30 minutos permanecer en estas instalaciones que sirven de gran ayuda para poder tener un conocimiento a las nuevas tecnologías.

Daniel Malet Halbwachs (2004). La memoria colectiva y el espacio, en: La memoria colectiva. El autor parte de la idea de que el espacio se modifica cuando es practicado

con la cotidianidad de una sociedad no siempre se tiene conciencia de la carga de significados que la propia acción produce sobre un territorio.

El espacio público y las prácticas sociales que allí se generan pueden reagrupar a los individuos en torno de una misma actividad y un mismo espacio. Joseph Isaac El transeúnte y el espacio público, Es un conglomerado de reflexiones sobre el papel del individuo-actor ese transeúnte-vagabundo al que tanto han aludido diferentes figuras de la literatura como Virginia Wolf, en el espacio dramático que constituye la ciudad, un espacio aparentemente caracterizado por la superficialidad y precariedad y el intento de guardar las apariencias para proyectar una imagen determinada de uno mismo.

Si bien mi trabajo es sobre el espacio, específicamente en aquellos usos que hacen los usuarios, es valioso el aporte de esta tesis ya que identifique algunas de las expresiones culturales que se viven a diario en el espacio del Metro, por tal motivo

la tesis de Gerardo Pérez (2011), Indigentes, ejecutivos, adictos, amas de casa, delincuentes, obreros, vendedores, artistas, estudiantes todos juntos en un mismo lugar ¿Dónde? el Metro de la Ciudad de México. En la que desarrolló un trabajo periodístico sobre algunas de las miles de situaciones que se viven a diario dentro de las instalaciones del STC, donde los usuarios pueden ser parte ya sea en esas expresiones culturales que se exhiben en vitrinas, carteles, fotografías, murales, bailes.

El término de espacio es tan indefinido como el concepto que representa. Es por eso que resaltan algunas investigaciones por aquellos autores que han tratado el tema del espacio con relación entre un sujeto y su entorno es decir un ser humano y un lugar.

Las distintas apropiaciones del espacio no deben entenderse en términos de una competencia entre dos proyectos alternativos, sino como el resultado de interacciones sociales que ocurren en el espacio vivido y que pueden dar lugar a diversos significados y propósitos.

A través de la investigación se mostraron los diferentes usos y apropiaciones del espacio público del Metro mencionados anteriormente.

Bibliografía

Aramburu, Mikel (2008). *Usos y significados del espacio público*. Instituto de gobierno y Políticas Públicas. Universidad Autónoma de Barcelona. Editorial ACE: Arquitectura, Ciudad y Entorno,

Augé, Marc (1993). *Los no lugares, espacios del anonimato. Una antropología de la sobremodernidad*. Barcelona: Editorial Gedisa.

Auge, Marc (1998). *El viajero subterráneo*. Barcelona: Editorial Gedisa

Benítez Navarro, Bernardo (2001), *Prácticas de desplazamiento y horarios laborales*. México Editorial UAM Xochimilco.

Benítez Navarro, Bernardo (1995), *Gestión del transporte público de la Ciudad de México*. Editorial UAM Xochimilco

Benítez Navarro, Bernardo (1989), *Metro, Metrópoli, México*. México. Editorial UNAM.

Borja, Jordi. (2000) *Ciudadanía y Espacio Público*. CLAD Reforma y Democracia. Caracas: No.12,

Cedeño, M.C. (2005) *Usos y prácticas sociales en un parque público. El caso del parque Metropolitano Les Planes d L'Hospitalet de Llobregat..*

De Certeau, Michel (1996). *La invención de lo cotidiano*. México D, F: Universidad Iberoamericana.

Estrada Cabrera, Cynthia Paola. *Señalética en el Sistema de Transporte Colectivo Metro*.

Fernández Guevara, Alejandro (2006). *El Metro de la Ciudad de México*. México, Sistema de Transporte Colectivo, México

García Canclini, Néstor.(1995) *Consumidores y ciudadanos, Conflictos multiculturales de la globalización, México*, Editorial Grijalbo.

Giménez, Gilberto (2004) *Introducción al estudio de las identidades urbanas*”, en conferencia presentada en el Seminario Permanente de Estudios sobre la Ciudad, de la Universidad Autónoma de la Ciudad de México.

Giménez Gilberto (2005) *La concepción simbólica de la cultura*. En Estudios sobre las culturas y las identidades sociales. México Instituto de Investigaciones Sociales (IIS) UNAM.. En dictamen

Gorelik, Adrián (1998). *La grilla y el parque. Espacio público y cultura urbana en Buenos Aires, 1887-1936*. Editorial Universidad Nacional de Quilmes.

Guzmán Pantoja, Cristina (2005), *Comercialización del espacio aire en el Sistema de Transporte Colectivo Metro, Ciudad de México*

Halbwachs, Maurice (2004). *La memoria colectiva y el espacio, en: La memoria colectiva*. Prensas Universitarias de Zaragoza.

Joseph Isaac (1998) *El transeúnte y el espacio urbano*. Barcelona Editorial Gedisa

Lladó Mónica (2010) *Representaciones sociales: adultos mayores y espacios públicos en la Ciudad de Montevideo*.

Mondragòn, Pineda (2005) *Las responsabilidades de los servidores públicos en los organismos descentralizados en el Distrito Federal: el caso del Sistema de Transporte Colectivo (METRO)*. México,

Mundó Tejada Josefina (2002), *El Transporte Colectivo Urbano: Aplicación del Enfoque de Sistemas para un mejor Servicio*. Mérida - Venezuela editorial Fermentum

Quiroz, Ma. Esthela (2003) *Hacia una didáctica de la investigación*. Ediciones Castillo.

Rosa Gutiérrez, Jorge(2008), *El Sistema de Transporte Colectivo Metro como una solución viable al problema del transporte en la ciudad de México 1994- 2006*.

Rodríguez Gómez, Gregorio; Gil Flores, Javier y García Jiménez, Eduardo (1996). Tradición y enfoques en la investigación cualitativa. Capítulo I. En el libro Metodología de la investigación cualitativa. Ediciones Aljibe.

Páginas electrónicas

Héctor Berroeta Torres y Tomeu Vidal Moranta, La noción de espacio público y la configuración de la ciudad: fundamentos para los relatos de pérdida, civilidad y disputa , Polis [En línea], 31 | 2012, Puesto en línea el 12 diciembre 2012, consultado el 25 mayo 2013. URL : <http://polis.revues.org/3612> ; DOI : 10.4000/polis.3612

Gómez, Cristasl vivir México. La contaminación auditiva en metro es muy alta. Mayo,2011)<http://vivirmexico.com/2009/05/la-contaminacion-auditiva-en-metro-es-muy-alta>

Animalpolitico, Los usuarios del metro, los más blindados contra el robo en la Ciudad de México)<http://www.sinembargo.mx/12-09-2012/361925>

<http://aunamnoticias.blogspot.mx/2012/01/de-vagon-en-vagon.html>

(Fuentes César. aunam noticias. De vagón en vagón. Enero 2012)<http://ciudadanosenred.com.mx/>

(Metro de la Ciudad de México, Historia Línea 12, línea dorada. Abril. 2013)

<http://www.metro.df.gob.mx/sabias/linea12.html#3>

De la Tore Gabriel (2012) La ciudad de México y el espacio público

<http://eleconomista.com.mx/columnas/columna-especialempresas/2012/01/12/ciudad-mexico-espacio-publico>. Consultado el 20 de Septiembre 2013

CNN México Responsabilidad compartida en fallas de Línea 12: comisión de la ALDF. Junio, 2014) <http://mexico.cnn.com/nacional/2014/06/10/responsabilidad-compartida-en-fallas-de-linea-12-comision-de-la-aldf>

ANEXOS

Instrumento: GUIA DE OBSERVACIÓN ETNOGRAFICA VISUAL

GUÍA DE OBSERVACIÓN

La aproximación será tanto cualitativa como cuantitativamente.

Dimensiones: económica, política, comunicacional, socialización, amor, amistad, seguridad/delincuencia, movilidad, etc.)

Sujetos: tipología de usuarios; tipología de trabajadores (legales e ilegales, establecidos y ambulantes)

Interacciones entre los sujetos, incluyendo las disposiciones (condiciones de posibilidad) que supone el espacio.

Espacios: interior y exterior, estaciones y trenes.

Comunicación: Medios y tecnologías: consumo de medios de comunicación (prensa, TV, radio, publicidad estática, audio metro, etc.).

Intervención: comunicación de los usuarios sobre la comunicación y los espacios institucionales: rayones, pintas, estickers, graffiti, estencil, etc.).

Uso de dispositivos móviles (conexión/desconexión).

Experiencias singulares.

Registrar diálogos, frases, etc.

Realizar croquis.

Tomar fotografías.