



CENTRO DE ESTUDIOS DEMOGRÁFICOS,  
URBANOS Y AMBIENTALES

**GOBERNAR BAJO LA CIUDAD:  
ETNOGRAFÍA SOBRE LA GOBERNANZA DEL  
COMERCIO POPULAR EN EL METRO DE LA CIUDAD DE  
MÉXICO.**

Tesis presentada por:

**Erick Serna Luna**

para obtener el grado de:

**Doctor en Estudios Urbanos y Ambientales**

Directora de tesis:

**Dra. Verónica Crossa Neill**

Lector:

**Dr. Carlos Alba Vega**

Ciudad de México, 20 de marzo de 2020



CENTRO DE ESTUDIOS DEMOGRÁFICOS,  
URBANOS Y AMBIENTALES

**Doctorado en Estudios Urbanos y Ambientales**

**Constancia de aprobación**

CIUDAD DE MÉXICO, 20 DE MARZO DE 2020

Directora de Tesis: Dra. Verónica Crossa Neill

Aprobada por el Jurado Examinador:

Presidente

Dr. Carlos Alba Vega

Firma: \_\_\_\_\_

Vocal

Dra. Marianne Braig

Firma: \_\_\_\_\_

Secretaria

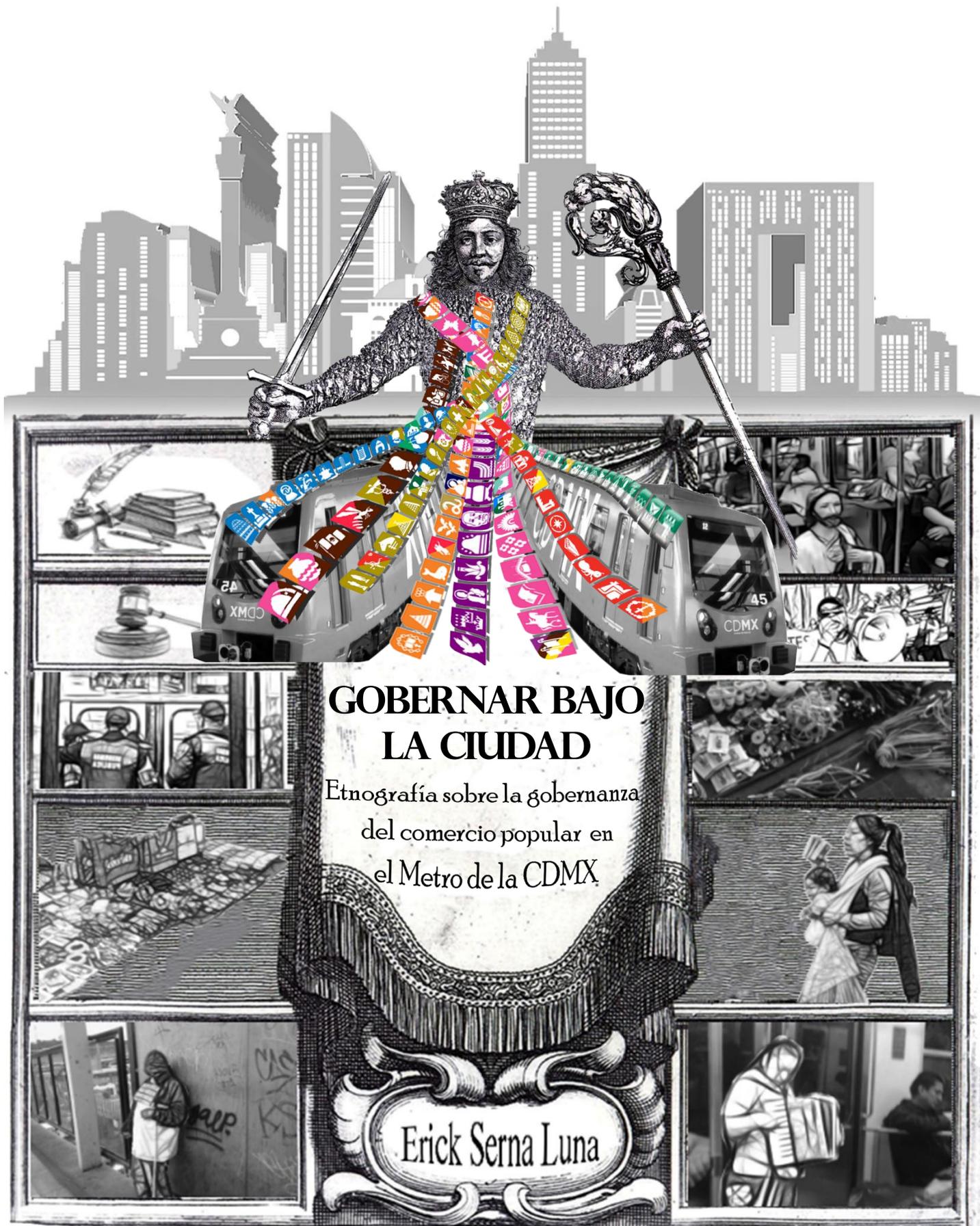
Dra. María Edith Pacheco Gómez Muñoz

Firma: \_\_\_\_\_

Sinodal suplente

Dra. Tiana Bakić Hayden

Firma: \_\_\_\_\_



# GOBERNAR BAJO LA CIUDAD

Etnografía sobre la gobernanza del comercio popular en el Metro de la CDMX.

Erick Serna Luna

Diseño: José Luis Ávila Romero, 2019. ASIICSO-Habitus

## AGRADECIMIENTOS

Un parte importante del trabajo que implica realizar una investigación de tesis se realiza en soledad. No obstante, aunque esto sea cierto, sin evadir mi responsabilidad por cada una de las palabras que integran este trabajo, reconozco que esta tesis ha sido el resultado de un largo proceso de trabajo colectivo. A continuación, mencionaré a los actores, las actrices y uno que otro actante, quienes han sido parte fundamental de mi formación profesional, personal y en la producción de esta investigación.

Gracias a mis padres, Guadalupe Luna Bermúdez y César Serna Flores, quienes me dieron la vida y, con su ejemplo, me dieron los valores esenciales para aprender a vivirla. Fueron mis primeros maestros y, en verdad, siento que no pude haber tenido mejores padres que ellos. Los amo profundamente. Gracias a mis hermanos, Marina Serna Luna y Julio César Serna Luna, con quienes crecí y de quienes aprendí muchas cosas, que me han servido a lo largo de mi vida. Gracias por todas las alegrías y el apoyo.

Desde que dejé el hogar de mis padres, hace ya casi 10 años, tuve la fortuna de que la señora Aridai y el señor Gabriel, me recibieran como su inquilino en su casa, ubicada en el barrio de santo Domingo del Pedregal. Les agradezco mucho por su hospitalidad, por todo el apoyo y el cariño. Gracias por brindarme un espacio para establecer mi pequeña cueva. Sin temor a equivocarme, ni Sherlock Holmes tuvo en la señora Hudson, mejor casera que yo.

A pesar de mi carácter y de todos mis defectos, tengo la gran fortuna de contar con muchos amigos y amigas. Gracias a los amigos y amigas de la Unidad en la que viví junto con mi familia por más de 25 años, con quienes crecí y sigo compartiendo memorables momentos de mi vida. Agradezco especialmente el cariño de: Gustavo; *Joy*; Don Migue y a la familia Cruz Bastida; a *Pikoro* y su familia; Oliver; Emmanuel, Sandy y sus hijas; *Tata*; Héctor y la familia Trejo; Ernesto y Sergio Neri; a don Toño y doña Betty. Un agradecimiento especial a Saúl Gama y a su familia, y a Judith Camberos, quienes tuvieron un papel muy importante en este trabajo de investigación.

Muchas gracias a Fátima Urbán, por el apoyo intelectual y tributario; a Mauricio y Nayelli Cazares, queridos amigos; a Grizel Robles, por estar pese al tiempo y la distancia; con especial cariño a Karina García, quien también es mi vecina. Ellas y ellos, son las personas con quienes he formado la organización civil, ASIICSO Habitus A.C., un sueño conjunto que busca hacer ciencia social independiente en favor de los grupos más vulnerables de la ciudad. Con especial cariño, agradezco a José Luis Ávila, quien es parte fundamental de este trabajo colectivo y quien, además, ha sido un gran amigo y excelente colega. Gracias, querido Luis, por acompañarme en mis locuras de investigación y por enseñarme que “las cosas pueden ser tan locas, que pueden ser realidad”. Un fuerte abrazo, carnal.

Un especial agradecimiento a *Professor Sapo, Raposa, a Pataxo y a Maritaca* (gracias por hacerme padrino del pequeño Naim), *Truta, Camomila, Sacerdote, Miudinha, Charmosa, Bombril, Moranguinho y Carangueijo*, personas con quienes practico *Capoeira* y a *Jiujitsu* brasileño desde hace siete años. Gracias al grupo *Gracie Berlin Jiusitsu*, por permitirme continuar con mi aprendizaje marcial en Berlin, especialmente, al *sensei* Felipe Cançado y al *professor* Gustavo Maçaneiro. En Amberes, gracias a *Professor Neguinho* y a *Professor Golfinho*. A Mamãe *Abelha* y a *Lenço* por la hospitalidad. En Brasil, gracias a *Mestre Ray*, por el apoyo y las enseñanzas.

En las aulas de El Colegio de México, además de adquirir una gran gama de conocimientos académicos, tuve la oportunidad de conocer a gente maravillosa. Gente como: Jakob, Kelly, Ramón, Dardón, Arturo Díaz; gracias a Acel Jardón, a quien reencontré en Holanda; compañeros y amigos de la Maestría en Estudios Urbanos. A quienes se suman mis compañeros y compañeras en el Doctorado en Estudios Urbanos: Victoria, Lucy, Laura, Carlos (Vampo), Daniel Puente, Ignacio Delgado (El Nacho), Luz y mi querido amigo Alejandro Sánchez, con quien he tenido la dicha de cursar la Maestría, el Doctorado y una parte importante de nuestro andar profesional. Un infinito agradecimiento a todas las personas de otros programas, centros y generaciones que he conocido a lo largo de los 9 años que llevo en El Colegio. Disculpen si no menciono a todo mundo, pero, si lo hago, en realidad que no termino.

Esta investigación no hubiera sido posible sin la dirección de la Dra. Verónica Crossa Neil, quien no sólo guió mi investigación, sino que, también, me enseñó a investigar con libertad. En Verónica encontraba la calma, el orden y la esperanza que me hacían tanta falta cuando mi espíritu menguaba y sentía que no sería capaz de culminar mi investigación. Agradezco todo el apoyo y la confianza del Dr. Carlos Alba Vega, quien, con paciencia y humildad me enseñó el oficio de hacer ciencia “desde abajo”. Sin la intervención del Dr. Alba, hubiera sido imposible entrar al complejo mundo de las organizaciones que controlan al comercio popular en el Metro.

Del mismo modo, quiero agradecer a la Dra. Edith Pacheco, quien, con sus comentarios y observaciones, me ayudó a pulir la versión final de esta investigación. Además, debo decir que fue un privilegio que fuera mi lectora, pues, desde los tiempos de la Maestría, ella fue una de mis primeras referencias sobre el tema de la precariedad laboral. Otro honor fue contar con los comentarios y observaciones de la Dra. Marianne Braig, quien, además, fue mi tutora durante la estancia doctoral que realicé en la Universidad Libre de Berlín. Son muchas las lecciones que he aprendido de ella, una profesora por demás gentil y sabia, quien tiene una gran esperanza en la juventud.

Existen profesores y profesoras que han influido en la construcción de esta investigación e incluso, han sido personas esenciales a lo largo de toda mi trayectoria profesional. Quiero agradecer al profesor Felipe García Vargas, mi primer profesor de sociología en la Preparatoria 9; al Maestro Antonio Blanco Lerín, quien sentó las bases de MI conocimiento metodológico en la FCPyS; a la Dra. Olga Sabido Ramos, a quien quiero mucho y le estoy muy agradecido porque, desde el inicio, ha estado presente y me ha impulsado a lo largo de toda mi trayectoria académica y profesional.

En El Colegio de México he tenido el gusto y el privilegio de ser alumno de grandes profesores y profesoras quienes, en distintos momentos, influyeron en la construcción de mi investigación. Muchas gracias a: el Dr. Valentín Ibarra, quien no sé porque, pero siempre ha confiado en mí; al Dr. Vicente Ugalde, de quien nunca fui el mejor alumno, pero de quien he aprendido cosas muy valiosas; al Dr. Gustavo Garza, de quien aprendí importantes fundamentos sobre la economía política urbana; a la Dra. Martha Schteingart y a la Dra. Clara Salazar, con quienes cursé un inolvidable seminario de

investigación; al Dr. José Luis Lezama, gracias por su cariño y confianza; al Dr. Boris Graizbord, por su apoyo y confianza; a la Dra. Alejandra Trejo, por las lecciones de economía espacial y los mercados de trabajo; al Dr. Luis Jaime Sobrino, de quien aprendí muchas cosas de economía urbana y quien me apoyó institucionalmente como Director del CEDUA; del mismo modo, gracias a la Dra. Judith Domínguez, por las gestiones y el apoyo desde la Coordinación del Doctorado en Estudios Urbanos.

Más allá de los estudios urbanos, conté con el apoyo del Dr. Nitzan Shoshan, quien fue una gran inspiración para hacer un trabajo etnográfico y a quien me hubiera encantado tener como lector de tesis. Gracias a la Dra. Solagne Alberro, quien me ayudó a construir la perspectiva histórica que caracteriza a mi investigación. Gracias a la Dra. Laura Flamand por todo el apoyo. Gracias a la Dra. Silvia Giourguli, por todo el apoyo y por ayudarme a desarrollar mi “imaginación demográfica”, como ella le llama. Desde el corazón, gracias a Francisco Alba, de quien tuve el privilegio de ser asistente de investigación y gozar de lo que llamé como, “predoctorado”. Con todo mi cariño agradezco a Claudia Escobar, quien fuera bibliotecaria del CEDUA, por su trabajo tan eficiente, el cual me brindó todos los materiales bibliográficos que requerí. Gracias, Claudia, por todo el amor que le pones a tu trabajo.

Casi una década de estar en El Colegio, me ha brindado la oportunidad de querer a ese lugar como si fuera mi hogar y de apreciar todo el trabajo que realizan las personas de mantenimiento, servicios de cómputo, servicios escolares, eventos especiales, administración, cafetería, intendencia y seguridad. Sin el trabajo que realizan todas estas personas sería imposible que nos pudiéramos dedicar al trabajo de investigación. Muchas gracias por su valioso trabajo.

Tuve el privilegio de presentar avances de esta investigación en diversos espacios nacionales e internacionales. Por ello, quiero agradecer al Dr. Peter Birle de la Biblioteca Iberoamericana de Berlín; al Dr. Patrcik Le Gales de SciencePo- París; al Dr. Hiroyuki Ukeda de la Universidad de Tokio, quienes me brindaron la oportunidad de presentar mi trabajo en sus instituciones. Gracias a los demás investigadores que leyeron y comentaron alguna versión de mi trabajo, entre ellos: Dr. Lenin Pires, al Dr. Matías Dewey, al Dr. Fernando Rabossi, al Dr. Efrén Sandoval, al Dr. Andrés Bielh, la

Dra. Cristina Herrera, al Dr. Patricio Solís. Con especial cariño, gracias a la Dra. Tiana Bakić por su amistad y apoyo profesional.

En México, debo agradecer a quienes dirigen el seminario “El (des)orden urbano” en el IIS-UNAM, al Dr. Antonio Azuela, a la Dra. Alejandra Leal y al Dr. Rodrigo Meneses, quien leyó una primera versión del capítulo de esta tesis destinado al orden jurídico. En este espacio académico, germinó la semilla de mis reflexiones sobre la gobernanza del comercio popular, gracias a la interacción de las personas que integran el seminario, en especial, la Dra. Angela Giglia, la Dra. Priscila Conolly, la Dra. Diana Silva, la Dra. Diane Davis, y a todos los y las invitadas y asistentes del seminario. De igual modo, gracias al Dr. Ugalde, a la Dra. Crossa y la Dra. Boudreau, quienes dirigen el seminario “Gobernando lo urbano” de El Colegio de México, en donde pude consolidar gran parte de mis reflexiones gracias a las oportunidades que me brindaron al ser comentarista de los trabajos que son parte del seminario y al conocer a célebres personalidades académicas que estudian temas sobre la gobernanza urbana.

Del mismo modo, gracias a la Dra. Marina Ariza, quien coordina el seminario de “Sociología de las emociones” del IIS-UNAM, gracias a todas las y los colegas con quienes he aprendido a investigar con y sobre las emociones. Un agradecimiento especial a Priscila Cedillo, por las lecciones sobre Bourdieu en el seminario que dirige en la UAM-Azcapotzalco, al Dr. Héctor Vera y al Dr. Jorge Galindo, quienes dirigen el Seminario Interinstitucional de Teoría Sociológica. Gracias a toda la gente del Seminario de Juventud del SIJ-UNAM por apoyarme a lo largo de mi trayectoria como “joven investigador”.

Llevo en mi corazón a las personas que me ayudaron a lo largo de mi aventura académica en Berlín. Gracias a Settimio, a David, a Claudia, a Luisa, Fabián, Antonio de Murcia y Florencia, a Francisca, a Jana y a toda la gente que me hizo sentir no tan extraño en Berlín. Al Dr. Wuilliam Rodrigues y a Frau Kloth, quienes me brindaron un hogar. Con especial cariño, gracias a Carlos Nazario y a Franca. Con todo mi cariño agradezco a Victoria Reitig, a quien conocí un verano en El Colegio de México y me recibió en su hogar al llegar a Berlín.

Gracias a todas las personas que leyeron, comentaron y criticaron alguna sección de este trabajo. Sus ideas y comentarios me ayudaron a formar una mejor versión de mi investigación. Gracias a Tania Espinosa y Yuleina de WIEGO. Gracias a Antonio Rueda, por las indirectas lecciones sobre Derechos Humanos. Gracias a Flor Estrada, por el apoyo y la confianza. Gracias a Rosario Aparicio, por las charlas y el café. Gracias a Ignacio Lanzagorta, editor del Blog digital “La brújula”, por el apoyo y la confianza. A todas las personas de la secundaria, la preparatoria, familiares, amigos, conocidos y demás gente que sigue los gustados “Melodramas de la ñoñez”, quienes me brindan su alegría y compañía ciberespacial.

Todos los conocimientos que adquirí a lo largo de tantas aventuras académicas no hubieran podido ser posibles sin el apoyo financiero de la beca de doctorado que me brindó el CONACYT, institución que, además, me apoyo con una Beca de Movilidad para realizar una estancia doctoral por seis meses en la Universidad Libre. Gracias a la Fundación COLMEX y el programa “COLMEX en Movimiento” 2017, por apoyarme con el vuelo para mi estancia doctoral en Berlín. Gracias a los apoyos que me brindó la Fundación Bancomer durante tres semestres como parte del programa “Excelencia Académica COLMEX”. A estos fondos debo sumar el invaluable apoyo que me brindó la Fundación SYLFF por medio de la beca Young Leaders Fellowship Fund 2016; como, también, por la beca Research Abroad 2018, sin la cual hubiera sido imposible sustentar mi estancia doctoral en Berlín.

Por último, quiero agradecer a las y los protagonistas de esta investigación, las personas vagoneras que trabajan en el Metro de la Ciudad de México. Sin su confianza y apoyo, mi investigación no hubiera sido posible. Tuve que cambiar los nombres y situaciones para guardar su anonimato, pero, ustedes saben de quienes hablo. Del mismo modo, agradezco a los actores involuntarios: autoridades del STC Metro, autoridades del gobierno de la Ciudad de México, intermediarios, policías, jueces cívicos y demás personajes que voluntaria o involuntariamente fueron parte de esta investigación.

**Ciudad de México, 4 de marzo de 2020**

## RESUMEN

“Gobernar bajo la ciudad”, es una investigación de corte etnográfico que tiene como propósito describir y analizar el proceso histórico de la gobernanza del comercio popular en el Metro de la Ciudad de México. Para lograr este cometido, emplee una amplia gama de métodos cualitativos, que tienen como base la etnografía multisituada, la investigación permite conocer las relaciones que han integrado, en las distintas escalas y situaciones, la gobernanza del comercio popular a lo largo de los 50 años que tiene el Metro recorriendo las entrañas de la Ciudad de México.

Las relaciones que logré identificar, fueron: la relación del comercio popular con un medio de transporte urbano, las relaciones socio-morales entre el comercio popular y el público usuario, la historia y consolidación de las organizaciones de vendedores, las relaciones socio-corporales de las y los comerciantes con el espacio de los vagones, las relaciones económicas entre el mercado popular y otros mercados nacionales y globales, la relación entre comerciantes y los marcos jurídicos y la compleja relación entre comerciantes, policías y jueces cívicos.

Así, a lo largo de ocho capítulos, describí las relaciones interdependientes que se tejen entre los distintos órdenes: el moral, el político, el social, el económico, el corporal y el jurídico; los cuales, en su conjunto, sostienen el entramado de la gobernanza del comercio popular bajo la ciudad. Con base en ello y en apoyo a una concepción elisiana del poder, muestro que la gobernanza del comercio popular es el resultado de un histórico y cambiante del equilibrio del poder que se ha tejido entre los actores que, a lo largo de cincuenta años, han sido partícipes del comercio popular en el Metro de la Ciudad de México.

Los hallazgos que encontré, entre otras cosas, permiten comprender cómo una actividad prohibida, como lo es el comercio popular en el transporte público, se ha realizado, y se sigue realizando pese a todas las prohibiciones, por más de medio siglo. Con ello, mi propósito fue avanzar en el reconocimiento de la importancia que han jugado los grupos populares para el establecimiento del orden en la ciudad de México, así como la funcionalidad que tienen el comercio popular para el funcionamiento de los órdenes económicos, sociales, jurídicos y políticos en la Ciudad de México.

No obstante, pese a que la investigación ofrece evidencias claras sobre la funcionalidad del comercio popular, las conclusiones que ofrezco no son nada alentadoras respecto a las relaciones entre comerciantes populares y autoridades del gobierno capitalino, pues, entendiendo los fenómenos urbanos desde una perspectiva procesual, identifique que, en la coyuntura del pasado reciente, las autoridades han avanzado en una política de “erradicación del comercio popular” con base en el aumento de la presencia policiaca en las estaciones del Metro y en el endurecimiento de los marcos jurídico administrativos encargados de sancionar el comercio popular en los espacios y el transporte público de la Ciudad de México.

Una postura que contraviene aquella garantista y promotora de los derechos humanos que sustenta la Constitución Política de la Ciudad de México. De tal modo, entiendo que el presente y el futuro no es nada halagador para las poblaciones que viven del comercio popular en el Metro de la Ciudad de México, pues, el equilibrio de los poderes que componen la gobernanza del comercio popular tiende a ser mucho más desigual. Lo cual, deja a las poblaciones de comerciantes, como de otras poblaciones que integran el mercado popular del Metro, en una situación mucho más precaria y vulnerable, que se presenta mucho más álgida en un contexto de avance del Estado neoliberal urbano, de contracción del empleo y de reducción de las políticas de bienestar social en la ciudad.

## INDICE

AGRADECIMIENTOS .....	iv
RESUMEN.....	x
ÍNDICE DE ILUSTRACIONES.....	5
ÍNDICE DE ESQUEMAS .....	5
ÍNDICE DE TABLAS .....	6
INTRODUCCIÓN .....	7
<b>La subterránea celebración</b> 50 años del comercio popular en el Metro de la Ciudad de México .....	7
<b>Las formas de lo popular</b> Contra la supuesta “informalidad” del comercio popular.....	11
<b>Gobernando bajo la Ciudad</b> El proceso histórico del gobierno del comercio popular bajo la Ciudad de México .....	18
<b>Los estudios sobre el comercio popular en y bajo la Ciudad de México</b> Un recuento sobre las formas de negociación y resistencia del comercio popular .....	23
<b>Vivir bajo la ciudad</b> La reflexividad biográfica como condición de posibilidad para una etnografía multisituada.....	31
<b>Los órdenes de la gobernanza del comercio popular bajo la Ciudad</b> Guía para no perderse en el caótico viaje de leer esta tesis.....	39
Capítulo I DEL TRANSPORTE SUBTERRÁNEO AL TROME. La heterotopia del comercio popular como forma de uso del Metro de la Ciudad de México .....	44
<b>Entre la política y el desarrollo urbano</b> Un recuento histórico sobre el Metro de la Ciudad de México.....	45
<b>¿El Metro es (casi) de todos?</b> .....	57
La heterogeneidad de habitantes y usos del Metro.....	57
<b>Del buhonero al vagonero</b> La sociogénesis del oficio del vagonero.....	69
<b>El Trome</b> Las relaciones sociales de los comerciantes populares en el Metro.....	76
<b>Habitar bajo la Ciudad desde el comercio popular</b> .....	81
<b>Conclusiones capitulares</b> .....	83
Capítulo II EL ESTIGMA DEL VAGONERO El orden socio-moral de las relaciones sociales entre las poblaciones populares y el público usuario del Metro.....	84
<b>El subterráneo orden socio-moral</b> .....	84
<b>La estigmatización del vagonero</b> .....	87
La construcción del criminal económico del Metro .....	87
<b>El escenario del subterráneo.</b> El orden socio-moral de las relaciones sociales entre poblaciones populares y el público usuario del Metro. ....	96
<b>La gestión del estigma en la presentación de las poblaciones populares en el Metro cotidiano</b> .....	102

<b>El pueblo en el subterráneo</b> El orden socio-moral al interior de las poblaciones populares del Metro de la Ciudad de México.....	109
<b>Un día sin vagoneros.</b> El clamor digital de los usuarios del Metro .....	117
<b>El orden socio-moral en la gobernanza del comercio popular en el Metro</b> .....	126
<b>Conclusiones capitulares</b> .....	128
Capitulo III EL MERCADO POPULAR BAJO LA CIUDAD Las actividades comerciales de los grupos populares en el espacio subterráneo .....	129
<b>El valor del subterráneo</b> .....	129
<b>La riqueza bajo la ciudad.</b> La explotación económica del Metro de la ciudad de México .....	130
<b>El mercado popular</b> Otra forma de explotar la riqueza bajo la ciudad .....	135
<b>Las economías grises:</b> Los mercados de riesgo en el Metro.....	146
<b>“Son chinaderas”.</b> Las economías digitales de origen asiático en el Metro .....	151
<b>Los matices del gris.</b> La economía de las paletas de hielo.....	158
<b>El valor del papel.</b> Las economías de las mercancías impresas.....	160
<b>Alegrías y congeladas.</b> Mercancías tradicionales del comercio popular .....	163
<b>Las formas de lo popular.</b> Repensar el papel de los grupos populares en el proceso productivo. ....	164
<b>Conclusiones capitulares</b> .....	167
Capitulo IV EL OFICIO DE VAGONERO El ser del vendedor popular bajo la Ciudad.....	169
<b>El telón del vagón</b> .....	169
<b>Entre ser y parecer:</b> como ser un “vagonero” y no fracasar en el intento. ....	170
a) <b>1 de mayo 2017</b> “Como cualquier hijo de vecino”.....	171
b) <b>20 de julio del 2017.</b> “Sólo es cosa de que se te quite la pena” .....	171
c) <b>27 de julio del 2017:</b> “Yo pensé que no te ibas a aventar” .....	172
<b>La necesidad.</b> ¿La semilla de la que nace el “vagonero”? .....	175
<b>“El buen vendedor es aquél que te logra vender mierda”:</b> racionalidad y creatividad en el oficio del vagonero.....	179
<b>El oficio en acción.</b> La representación del oficio del vagonero.....	187
1) <b>Las trsbambalinas del oficio:</b> aprender verbos.....	187
2) <b>Las trsbambalinas del oficio:</b> El trabajo del cuerpo .....	192
3) <b>Las trsbambalinas del oficio:</b> El trabajo emocional .....	194
<b>Ser un vagonero:</b> los apodos.....	197
<b>El oficio de ser vagonero como representación del ser popular</b> .....	200
<b>Conclusiones capitulares</b> .....	201
Capítulo V LA LEY DE LA SELVA Los orígenes políticos de la organización del comercio popular en el Metro .....	203

<b>Los orígenes: 1969-1989</b> .....	204
<b>Retratos del poder</b> Historias de los líderes del comercio popular.....	212
<b>a) La Muerte del “Oso”</b> .....	213
<b>b) Silverio: “un líder diferente”</b> .....	214
<b>c) El carnero: Un viejo líder</b> .....	217
<b>d) Demetrio: “Todos fuimos depredadores”</b> .....	220
<b>e) El “hambre” de Moisés</b> .....	223
<b>El mapa subterráneo del poder: Posiciones y disposiciones de los liderazgos en el comercio popular del espacio subterráneo</b> .....	227
<b>Conclusiones capitulares</b> .....	229
Capítulo VI EL DERECHO AL DERECHO. La resistencia y la negociación de las Leyes que regulan el comercio popular bajo la ciudad.....	231
<b>El derecho y el comercio en el espacio y el transporte público</b> .....	231
<b>Las normas jurídicas y la configuración del espacio urbano</b> .....	232
<b>El equilibrio se altera: Contextos, discursos y acciones contra el comercio popular</b> .....	234
<b>El endurecimiento del derecho. Cambio jurídico y criminalización del comercio popular en el transporte público de la Ciudad de México</b> .....	240
<b>De la selva a la Organización</b> La evolución de los liderazgos en el Metro de la Ciudad de México.....	248
<b>La negociación y la tolerancia. Los proyectos de regulación del comercio popular en el espacio subterráneo.</b> .....	255
<b>a) 1997</b> De la “romería” subterránea a la librería más grande de México .....	256
<b>b) 2008-2010</b> De la “erradicación” a la regulación del “comercio ambulante” .....	257
<b>Entre “simios y sabios” Distinciones entre los liderazgos del espacio subterráneo</b> .....	262
<b>a) El “ojitos de Búho”</b> .....	262
<b>b) Lozano. “Mira cómo ha crecido”</b> .....	265
<b>c) El Rambo: “por un vagonero digno”</b> .....	267
<b>d) El licenciado. El nuevo rey del Metro</b> .....	269
<b>La nueva configuración de los liderazgos bajo la ciudad</b> .....	270
<b>Conclusiones capitulares</b> .....	272
Capítulo VII LA FUERZA DE LA LEY El orden policiaco en el espacio subterráneo.....	273
<b>Los órdenes ilegales en relación con el comercio popular</b> .....	274
<b>En nombre de la ley</b> La política de “Cero tolerancia” en el Metro .....	277
<b>El hurto bajo la ciudad</b> Crimen e impunidad en el Metro .....	286
<b>a) 5 de noviembre del 2018. Estación Mixcoac. Transbordo Línea 12-Línea 7pm</b> .....	286
<b>b) 29 de julio del 2017</b> .....	288

c) <b>Crónica de un robo</b> .....	289
<b>Los “guardianes del orden”</b> . Las voces de los policías y otras autoridades.....	295
<b>La fantasía de la seguridad</b> .....	300
<b>Conclusiones capitulares</b> .....	304
Capítulo VIII <b>POLICÍAS Y VENDEDORES</b> El juego de negociar y aplicar la ley en el Metro.....	306
<b>“Enemigos comunes”</b> Cercanías y distanciamientos entre policías y vendedores .....	307
<b>Un cambio en las “reglas del juego”</b> .....	310
<b>El caso de Roberto Cruz Martínez</b> .....	311
1) <b>El proceso de Roberto Cruz Martínez</b> .....	316
2) <b>En las Galeras</b> .....	318
3) <b>La “Tremenda corte” La audiencia de Roberto Cruz Martínez</b> .....	321
4) <b>El caso de Alberto Martínez Guevara</b> .....	322
<b>De aplicaciones y evasiones.</b> La estructura cotidiana de la Ley en el espacio subterráneo .....	324
<b>Un juego sin enemigos ni vencedores</b> .....	333
<b>Conclusiones capitulares</b> .....	335
LA <b>BALANZA DE LA GOBERNANZA, HOY</b> ¿La cuarta transformación del comercio popular en la Ciudad de México?.....	337
<b>De confederaciones, alianzas y tequios</b> La configuración de las organizaciones del comercio popular.....	339
<b>“Cero tolerancia” recargada y la simulación de la negociación.</b> La postura de las autoridades del STC Metro y de la Ciudad de México.....	341
<b>Tres perspectivas y dos Cámaras</b> Las agendas legislativas sobre el comercio popular en la Ciudad de México .....	344
<b>Relatos para una historia futura</b> ¿Cuál es el destino del comercio popular bajo la ciudad?... ..	345
REFLEXIONES FINALES El leviatán subterráneo.....	352
BIBLIOGRAFÍA.....	359

## ÍNDICE DE ILUSTRACIONES

<i>Ilustración 1 Boleto conmemorativo del 50 aniversario del Metro.</i>	5
<i>Ilustración 2 Mapa de la red del STC Metro</i>	57
<i>Ilustración 3 Vendedor de audífonos con su hija. 18 de marzo 22 de diciembre del 2015</i>	80
<i>Ilustración 4 Campaña oficial STC Metro 2007</i>	88
<i>Ilustración 5 Campaña oficial</i>	90
<i>Ilustración 6 Campaña Oficial en contra de los bocineros 2015</i>	91
<i>Ilustración 7 Campaña oficial en contra de la mendicidad 2011</i>	115
<i>Ilustración 8 Primera imagen publicada</i>	119
<i>Ilustración 9 Segunda imagen publicada</i>	121
<i>Ilustración 10 Imagen publicada el 24 de agosto del 2013</i>	125
<i>Ilustración 11 Pasillo de correspondencia. Estación 18 de marzo</i>	144
<i>Ilustración 12 Vagonero con múltiples productos a la venta Vagones de la Línea 6</i>	145
<i>Ilustración 13 Promoción de dos chocolates por 10 pesos, adquirida en la estación Zapata. Línea 3</i>	150
<i>Ilustración 14 Paleta "rockaleta", comprada en la estación Santa Martha. Línea A</i>	150
<i>Ilustración 15 Tendido de mercancías chinas</i>	155
<i>Ilustración 16 Audífonos imitación de Iphone. 85 pesos. Tienda Steren</i>	157
<i>Ilustración 17 Audífonos. Imitación de Iphone. 20 pesos. Adquiridos en una estación del Metro</i>	157
<i>Ilustración 18 Hielera con paletas Néstle. Estación Pantitlán. Línea 9</i>	158
<i>Ilustración 19 Revista sopa de letras</i>	162
<i>Ilustración 20 Vendedores de congeladas y golosinas a granel. Andén de la estación Zapata</i>	163
<i>Ilustración 21 Niños vendiendo burbujas de plástico</i>	183
<i>Ilustración 22 Joven recitando un verbo</i>	191
<i>Ilustración 23 Rumbo a la Basílica. Fuente: Toma propia. 24 de enero del 2018.</i>	214
<i>Ilustración 24 Mapa de los liderazgos que actualmente conviven en la Línea 1</i>	217
<i>Ilustración 25 Mapa de los liderazgos que actualmente conviven en la Línea 1</i>	220
<i>Ilustración 26 Acreditación "Colaborador comunitario"</i>	254
<i>Ilustración 27 Recibo de multa de Roberto Cruz Martínez</i>	322
<i>Ilustración 28 Recibo de multa "Alberto Martínez"</i>	324
<i>Ilustración 29 Nueva multa expedida a las poblaciones de comerciantes populares</i>	343

## ÍNDICE DE ESQUEMAS

<i>Esquema 1 Proceso histórico-político del gobierno del comercio popular en el espacio público</i>	25
<i>Esquema 2 Proceso histórico-político del gobierno del comercio popular bajo la ciudad</i>	30
<i>Esquema 3 Proceso histórico-político interrelacionado del gobierno del comercio popular bajo la ciudad</i>	31
<i>Esquema 4 Cronología de la etnografía multisituada</i>	38
<i>Esquema 5 Elenco de personajes</i>	39
<i>Esquema 6 Espacio socio laboral y moral del espacio subterráneo de la Ciudad de México</i>	112
<i>Esquema 7 Procesos comparativos de las mercancías</i>	147
<i>Esquema 8 Curvas de indiferencia de los costos de producción y el precio de las mercancías en dos mercados</i>	149
<i>Esquema 9 Cadena de distribución de las mercancías en el mercado popular del espacio subterráneo</i>	149
<i>Esquema 10 Cadena de distribución de las mercancías chinas en el espacio subterráneo</i>	156
<i>Esquema 11 Proceso del "Neoliberalismo urbano en la Ciudad de México"</i>	349

## ÍNDICE DE TABLAS

<i>Tabla 1 Desarrollo histórico del STC Metro de la Ciudad de México</i>	51
<i>Tabla 2 Los Metros con mayor afluencia del mundo</i>	53
<i>Tabla 3 Serie histórica sobre el costo del Boleto del Metro de la Ciudad de México</i>	54
<i>Tabla 4 Déficit Presupuestario del STC Metro 2008-2015</i>	56
<i>Tabla 5 Cifras históricas sobre las personas que ejercen el comercio popular en el Metro de la Ciudad de México.</i>	138
<i>Tabla 6 Remisiones por Línea 2016-2018.</i>	139
<i>Tabla 7 Mercancías de Origen asiático</i>	154
<i>Tabla 8 Marcos jurídicos en contra del comercio popular en el Metro</i>	241
<i>Tabla 9 "Intentos de regulación del comercio popular "</i>	256
<i>Tabla 10 Oficio del STC Metro sobre informe de avalúos</i>	259
<i>Tabla 11 Resumen de locales entregados en 2010</i>	260
<i>Tabla 12 Número de oficiales contratados</i>	281
<i>Tabla 13. Remisiones al Juzgado Cívico por comercio informal en el STC Metro Línea 2</i>	282
<i>Tabla 14 Remisiones registradas en los Juzgados Cívicos</i>	283
<i>Tabla 15 Presupuesto de contratación de policías 2017</i>	302

## INTRODUCCIÓN

### La subterránea celebración

50 años del comercio popular en el Metro de la Ciudad de México

El 4 de septiembre del 2019 el Metro de la Ciudad de México celebró su quincuagésimo aniversario. Como cada año, a propósito del onomástico del transporte subterráneo, se emitió un boleto conmemorativo y se realizaron eventos especiales<sup>1</sup> sobre la historia de los 50 años del Metro. Es una casualidad que este



Ilustración 1 Boleto conmemorativo del 50 aniversario del Metro  
Fuente: <https://www.milenio.com/politica/comunidad/metro-cdmx-celebra-50-aniversario-boleto-conmemorativo> (30 de septiembre de 2019).

trabajo haya coincidido con estas celebraciones. Sólo que, es necesario reconocer que dentro de las albricias que causa el festejo existen otro tipo de conmemoraciones que, lejos de ensalzar la monumentalidad del transporte subterráneo de la Ciudad de México<sup>2</sup>, muestran una cara oculta dentro del progreso que simboliza el Metro en la historia de la Ciudad de México (Serna, 2019). Me refiero al medio siglo de vida que también celebran las poblaciones que realizan sus actividades económicas en las instalaciones del Metro de la Ciudad de México- en especial, me refiero a las personas que comercian sus productos al interior de los vagones de los trenes, los llamados: “vagoneros”.

Poblaciones que realizan una actividad prohibida, con base en la Fracción XIII del artículo 230 del “Reglamento de la Ley de Movilidad del Distrito Federal” (GOCM, 15/09/2017): “Se prohíbe a los usuarios del servicio público de transporte masivo de pasajeros: Ejercer el comercio ambulante, en las unidades, carros y/o vagones, andenes, estaciones, túneles, corredores, escaleras, zonas de acceso, salidas y zonas de distribución”. Sin embargo, pese a

<sup>1</sup> El 4 de septiembre se inauguró la exposición “Galería Metro” en el transbordo de la estación Bellas Artes (correspondencia de Línea 2 con Línea 8). Mientras que en el recinto del Palacio de Bellas Artes se expuso, del 5 de septiembre al 10 de noviembre, la colección “METRO 50 Años”. Días después, en el marco de las celebraciones, se inauguró la Galería abierta más grande del mundo con la exposición “*Involuntary México*” en la estación del Metro Hidalgo. A estas celebraciones artísticas, se sumaron los discursos y ceremonias hechas por la Jefa de Gobierno, Claudia Sheibbaum y la Directora del STC Metro, Florencia Serranía.

<sup>2</sup> Existen diversos estudios que se encargan de realizar esta tarea (Navarro, 1984; López y Navarro, 1999; Davis, 1991).

la prohibición, el comercio popular es una actividad se realiza diariamente en los vagones de los trenes, así como en pasillos, escaleras y andenes del Metro. Fue esta relación contradictoria entre la norma y la realidad, la que me permitió formular una inicial pregunta inductiva: ¿Cómo se gobierna el comercio popular en el Metro de la Ciudad de México?

El análisis en torno a una actividad que, pese a estar prohibida, se realiza día con día, me llevo a formular los siguiente: el gobierno del comercio popular es un problema de la economía política urbana<sup>3</sup> en la medida en la que se busca la administración o el control de la explotación y usufructo de las riquezas que se obtienen de la apropiación comercial de los espacios públicos, en este caso los medios de transporte. Espacios que recaen en la administración del gobierno de la ciudad, pues, son entendidos como espacios públicos o para el bien común. Una problemática económico-política que, como mostraré a lo largo del trabajo, es un proceso histórico que, en tiempos recientes, se ha vinculado con fenómenos como el revanchismo, la recuperación y la gentrificación (Swanson, 2007; De Azevedo, 2009). Esto debido a las políticas de captación de plusvalías urbanas que, desde la década de los años ochenta, se han implementado en distintos centros históricos de las ciudades latinoamericanas<sup>4</sup> y que han coincidido con las políticas recientes en contra del comercio popular que se encontraba en los Centros Históricos y, como es el caso, debajo de ellos.

Así, el núcleo de la investigación se concentra en analizar el proceso histórico de la gobernanza del comercio popular en el Metro de la Ciudad de México. El cual, considero que es el producto de las relaciones de interdependencia que se han tejido entre los distintos actores que, siguiendo a Norbert Elías (1982), constituyen la configuración de la gobernanza del comercio popular. Desde esta perspectiva, las personas son parte integral de una serie de asociaciones que les configuran como miembros activos de las mismas figuraciones sociales de las que son parte, así: “...el esquema básico típico de la conceptualización predominante de tales agrupaciones sociales y de la experiencia propia que se expresa en ellas coincide en gran medida con la figura reproducida, que presenta a la persona individual, al «yo»

---

<sup>3</sup> Entendido en un sentido clásico del término como: “... un tipo de intervención característica del gobierno que va a ser la intervención en el campo de la economía y la población.” (Foucault, 2006: 104).

<sup>4</sup> Un recorrido histórico de este proceso desde una perspectiva cultural, con base en el caso de la Declaración de la UNESCO sobre la Capoeira como bien inmaterial de la Humanidad, se puede encontrar en Serna (2018).

individual rodeado por «figuras sociales» concebidas conceptualmente como si se tratase de objetos más allá y extraños al «yo» individual.<sup>5</sup>» (Elías, 1982: 15).

Con esta idea en mente, es que considero que a lo largo de medio siglo se han construido una serie de asociaciones políticas entre distintos actores, tales como: líderes de comerciantes, las autoridades del STC Metro, los policías, los jueces cívicos, diputados de partidos políticos; como, también, en relación con otros actores económicos, tales como distribuidores de empresas y mayoristas. No menos importante, son las interdependencias que han establecido las poblaciones de comerciantes con las personas usuarias/consumidoras del STC Metro, como, también, con el propio espacio que constituye el Metro de la Ciudad de México. Estas interdependencias (Elías, 1982: 86) son las que, entiendo que, han construido la configuración histórica de la gobernanza del comercio popular en el Metro de la Ciudad de México.

En términos analíticos, propongo entender la gobernanza como el resultado de las relaciones interdependientes que existen entre los distintos órdenes que componen el proceso histórico del comercio popular en el Metro de la Ciudad de México. Los órdenes que menciono comprenden las relaciones políticas, sociales, económicas, geográficas y jurídicas que las poblaciones de comerciantes populares han establecido, a lo largo de medio siglo, con los demás actores que habitan en el Metro. El proceso histórico de la configuración de la gobernanza del comercio popular se ha caracterizado por las confrontaciones, resistencias y negociaciones que se han establecido en el interior de cada uno de estos órdenes, como en las relaciones entre los distintos órdenes que configuran la gobernanza del comercio popular en el Metro.

Esta forma de entender la gobernanza se sustenta en la concepción de Elías en torno a las relaciones sociopolíticas, quien las concibe como “equilibrios de poder”. Para Elías, “Los equilibrios más o menos fluctuantes de poder constituyen Un elemento integral de todas las relaciones humanas (...) Hay que tener en cuenta, que todos los equilibrios de poder, como todas las relaciones, son como mínimo fenómenos bipolares y en la mayoría de los casos

---

<sup>5</sup> En consonancia, la interpretación de Zabudovski (2009: 14) destaca que: “En cuanto al análisis de la propia sociedad, la interdependencia es la perspectiva central para comprender las relaciones entre los seres humanos (...) Elías afirma que los seres humanos no son autónomos sino interdependientes y forman figuraciones o interrelaciones y no sistemas o estructuras. Sus personalidades y comportamientos responden a los *habitus* específicos de una sociedad y de una etapa histórica”

fenómenos multipolares. (Elías, (1982: 87). En consonancia, al igual que la noción de interdependencia, la idea de “configuración” es la representación de las redes de interdependencia que soportan los “balances del poder”, las cuales, siguiendo el dinamismo de las asociaciones políticas entre los actores, dan forma a la “gobernanza del comercio popular”. Una cuestión que Gina Zabłudowski (2009: 14), puntualizó al mencionar que “La categoría de interdependencia constituye a su vez la guía conductora para el análisis de los fenómenos estatales e interestatales”.

Con base en este esquema teórico, considero que es fundamental realizar un análisis histórico sobre el proceso de construcción de la gobernanza del comercio popular en el Metro de la Ciudad de México. Cuestión que contrasta con la perspectiva coyuntural que ha caracterizado a los estudios precedentes sobre, entre otras cosas, las relaciones sociopolíticas del comercio popular en el Metro de la Ciudad de México (Sánchez, 2009; Castillo, 2009; Domínguez, 2010; Ruíz, 2011; Pérez, 2013; Serna, 2013; Alonso, 2015; Juárez, 2018). En contraste, la perspectiva histórica permite identificar las fluctuaciones sociopolíticas que han caracterizado a la gobernanza del comercio popular en los cincuenta años que tiene de haberse establecido en el Metro. Fluctuaciones que incluyen: las resistencias, tensiones, negociaciones coerciones y las resoluciones que, en distintas etapas del proceso, han realizado los actores que son parte de esta red de interdependencias sociales, políticas y económicas, que constituyen a la gobernanza del comercio popular bajo la ciudad. El resultado de este proceso histórico nos permite apreciar la configuración contemporánea del fenómeno y comprender porque, a pesar de los esfuerzos que han emprendido las distintas administraciones del Gobierno de la Ciudad de México y del STC Metro por “erradicar” el comercio popular del Metro, esta actividad prevale hasta el día de hoy.

De tal modo, el fenómeno del comercio popular en el Metro, se podría insertar, aunque respetando sus particularidades, dentro de los estudios históricos que se han realizado sobre el comercio popular en el espacio público (Cross, 1996; Barbosa, 2008; Meneses, 2011; Crossa, 2018), pues, brinda un horizonte comprensivo sobre los siguientes aspectos: 1) el proceso histórico de las interdependencias entre los grupos populares y las autoridades, que se podría denominar como “el gobierno de los grupos populares” 2) los procesos históricos de negociación del uso comercial popular de los espacios y el transporte público 3) observando estos procesos históricos en su devenir, también nos ofrece una perspectiva sobre

la situación contemporánea del comercio popular en la Ciudad de México. Sobre estos aspectos y otros de índole teórico y metodológico, hablaré en los siguientes apartados.

### **Las formas de lo popular**

#### Contra la supuesta “informalidad” del comercio popular

En esta sección me posiciono respecto al concepto de informalidad y explico porque he optado por hablar de “comercio popular” para referirme a las actividades económicas que realizan los comerciantes en el Metro de la Ciudad de México. Sobre ello, aclaro que no pretendo resolver las múltiples discusiones en torno al concepto de informalidad<sup>6</sup>, tampoco pretendo hacer una descripción de las distintas tradiciones de pensamiento que han empleado este concepto<sup>7</sup>. De hecho, en distintos momentos del trabajo, dialogo con algunos de los trabajos que han problematizado el concepto de informalidad, principalmente con corriente crítica de mediados de los años noventa (Lomnitz, 1995; Castells y Portes, 1995), con los apuntes críticos de Castells y Haller (2004), y con las observaciones que se ha realizado la corriente de los nuevos estudios subalternos de oriente medio (AlSayyad, 2004; Bayat, 2004; Roy, 2005; 2011). De igual modo, al final del trabajo, converso con la bibliografía que Matías Dewey (2012; 2015; 2016) y sus colaboradores (Dewey, et. al, 2017), han producido en torno a la relación que existe entre, lo que ellos denominan como “mercados informales” y otras prácticas ilegales. No obstante, considero que es necesario realizar un análisis sobre origen del concepto de informalidad, pues, en ellas se encuentra el fundamento epistemológico que del concepto de lo popular que retomo.

Keith Hart, quien bebe del manantial de Marx (Hart, 2013: 2), elaboró el concepto de la economía informal para entender las actividades económicas del “subproletariado africano”<sup>8</sup>, las cuales no tenían la forma de las actividades económicas que Hart había visto en Inglaterra.

---

<sup>6</sup> En el texto “*From the marginality of the 1960s to the new poverty of today*” (González, et. al, 2004), se ofrece un panorama general sobre los distintos paradigmas que han abordado el tema, incluyendo a la informalidad.

<sup>7</sup> Excelentes resúmenes de esta discusión se pueden encontrar en: Víctor Tokman (1995), Pacheco (2004), Conolly (2014) y Crossa (2018: 71-92).

<sup>8</sup> Se debe de recordar que el objetivo principal del estudio original de Hart (1973) era estudiar las actividades económicas que realizaban las poblaciones migrantes conocidas como *Frafras*. Bajo la pregunta general de investigación: “¿El “ejército de reserva de los desempleados y subempleados urbanos” realmente constituye un pasivo, mayoritariamente explotado en ciudades como Accra, o sus actividades económicas informales poseen alguna capacidad autónoma para generar crecientes incrementos para los pobres urbanos (rurales)? (Hart, 1973: 61)

Así, debido a que no obedecían a la misma forma y racionalidad, les otorgó, en contraste el mote de informal. Sin proponérselo así<sup>9</sup>, este estudio sería el principio de una tradición de pensamiento avocada al estudio de las actividades económicas y al estudio de las poblaciones que las realizan. Actividades que no se realizan al interior de las fábricas o empresas, y que no se rigen bajo el esquema de la relación tradicional de producción entre trabajo y capital<sup>10</sup>. Ahora bien, esta idea de “subproletariado” con la que Hart entiende las actividades de las poblaciones de migrantes rurales en la ciudad de Accra, encuentra un referente directo en el pensamiento clásico del materialismo histórico de Marx y Engels. Este referente se refleja en el impreciso término de lumpenproletariado. El cual, sin buscar ser exhaustivo Marx clasificó de la siguiente manera<sup>11</sup>.

Los últimos despojos de la superpoblación relativa son, finalmente, los que se refugian en la órbita del *pauperismo*. Dejando de lado a los vagabundos, los criminales, las prostitutas, en una palabra, al *proletariado andrajoso* (“lumpenproletariado”) en sentido estricto, esta capa social se halla formada por tres categorías: *Primera*: personas *capacitadas para trabajar*. Basta consultar superficialmente la estadística del pauperismo inglés para convencerse de que la masa de estas personas aumenta con todas las crisis y disminuye en cuanto los negocios se reaniman” *Segunda*: huérfanos e hijos de pobres. Estos seres son candidatos al ejército industrial de reserva, y en las épocas de gran actividad, como en 1860 por ejemplo, son enrolados rápidamente y en masa en los cuadros del ejército obrero en activo. *Tercera*: degradados, despojos, incapaces para el trabajo. Se trata de seres condenados a perecer por la inmovilidad a que les condena la división del trabajo, de los obreros que sobreviven a la edad normal de su clase y, finalmente, de las víctimas de la industria, cuyo número crece con las máquinas peligrosas, las minas, las fábricas químicas, etc., de los mutilados, los enfermos, las viudas, etc. El pauperismo es el asilo de inválidos del ejército obrero en activo y el peso muerto del ejército industrial de reserva. Su existencia va implícita en la existencia de la superpoblación relativa, su necesidad en su necesidad, y con ella constituye una de las condiciones de vida de la producción capitalista y del desarrollo de la riqueza, Figura entre los *fraut frais* de la producción capitalista, aunque el capital se las arregle, en gran parte, para sacudirlos de sus hombros y echarlos sobre las espaldas de la clase obrera y de la pequeña clase media (1999: 545- 546).

El fragmento es importante, pues es el único momento en el que Marx se detiene a analizar a un grupo poblacional que, desde su perspectiva, no es del interés de la “economía política (Marx, 1962: 120). Dentro del esquema analítico de las relaciones de clase, las poblaciones

---

<sup>9</sup> Portes y Haller (2004: 9) destacan que “Keith Hart (1990, pág. 158), el antropólogo económico que acuñó el término, la consideró como una forma de expresar “la brecha entre mi experiencia en esa región y todo lo que había aprendido hasta ese momento en Inglaterra”. Según él, era evidente que las observaciones empíricas sobre el espíritu empresarial popular en Accra y otras capitales africanas no tenían nada en común con los conocimientos adquiridos a través del “discurso occidental sobre el desarrollo económico”

<sup>10</sup> Portes y Haller (2004: 9-10) han resumido con precisión la transición que sufrió el concepto de informalidad.

<sup>11</sup> Una problematización más precisa sobre el concepto de Lumpenproletariado, así como sus usos y omisiones dentro del pensamiento de Marx, se puede encontrar en (Draper, 1978).

que integran el lumpenproletariado no son “productivas”, su fuerza de trabajo se ha depreciado o no tiene valor alguno para el capital. Destaco este aspecto conceptual por las repercusiones analíticas que, insospechada e involuntariamente, tuvo respecto del tratamiento de las poblaciones que realizan sus actividades económicas fuera de la relación trabajo-capital industrial.

Desde mi perspectiva, tanto Marx como Hart, parten de una concepción moral de las actividades económicas de la población, por ponerlo en sus términos, lumpenproletariada o subproletariada. En primera instancia, para Marx, las poblaciones del lumpenproletariado no son de interés para la economía política, pues considera que dentro de las relaciones de producción su fuerza de trabajo no tiene valor para el capital, además que son poblaciones desdeñables por ser políticamente adversas a las luchas del proletariado<sup>12</sup> (Marx, 2003: 63-64). En tanto, para Hart las actividades comerciales de los *Frafras* en las calles de Accra, son informales, porque no se ciñen a la racionalidad moderna del trabajo en la industria.

En este sentido, si bien el contexto histórico social que observaron Marx y Hart les permitía entender a estas actividades y las poblaciones que las realizan como “un sector no integrado a la productividad”; hoy en día, con poblaciones como la de México y otros países de Latinoamérica que han tenido por varios años más del 50% del PIB producido por las llamadas “actividades informales”, es complicado hablar de que estas poblaciones “subproletariadas” estén separadas del proceso productivo<sup>13</sup>. Por su parte, el aspecto “moral” que señala al lumpenproletariado como una población “no productiva” y no apegada a las formas “racionales” del trabajo y la producción, considero que es un juicio de valor que nace de la perspectiva de Marx y Hart, quienes, por su contexto sociohistórico, no observaron que estas poblaciones se integran de manera diferente a la economía política.

Esto tiene sentido si se recupera la forma en la que Marx y Engels entendían a la economía política. Por ejemplo, para Engels (1972: 36), “La economía política, en el sentido más

---

<sup>12</sup> En el contexto de las luchas de la Comuna de París, Marx vincula al lumpenproletariado con el apoyo al régimen de Luis Bonaparte. Así, afirma Marx que “...formó Bonaparte la solera de la Sociedad del 10 de diciembre, “Sociedad de beneficencia” en cuanto que todos sus componentes sentían, al igual que Bonaparte, la necesidad de beneficiarse a costa de la nación trabajadora. Este Bonaparte, que se erige en jefe del lumpenproletariado, que sólo en éste encuentra reproducidos en masa los intereses, que él personalmente persigue, que reconoce en esta hez, desecho y escoria de todas las clases, la única clase en la que puede apoyarse sin reservas, es el auténtico Bonaparte” (Marx, 2003: 64).

<sup>13</sup> Una crítica que ya se hacía a las posturas de la informalidad desde inicios de los años noventa (Castells y Portes, 1995).

amplio de esta palabra, es la ciencia de las leyes que rigen la producción y el intercambio de los medios materiales de vida en la sociedad humana”. En consecuencia, “La economía no trata de cosas, sino de relaciones entre personas y, en última instancia, entre clases; si bien estas relaciones van siempre unidas a cosas y aparecen como cosas.” (Engels, 1972: 80). Así, dentro del panorama político de estas relaciones económicas entre personas aglutinadas en clases, Marx va a realizar una categorización de estas en virtud de las relaciones de producción que mantienen entre sí. Dejando de lado a aquellos grupos o clases que no son “productivas”, el llamado lumpenproletariado.

En contraste a esta tradición de pensamiento, la noción de lo popular cumple un papel sociohistórico y político por encima del concepto de informalidad. Esta distinción no radica en el hecho de que la noción de lo popular sea más precisa que el concepto de informalidad, de hecho, como lo muestran los análisis históricos (Ortiz, 1988; Monsivais, 1998; Illeades, 2003) la noción de “lo popular” es cambiante a lo largo del tiempo. Sólo que el cambio histórico del significado que tiene “lo popular” está intrínsecamente imbricado con la relación política que mantiene en la construcción de la representación del Estado-Nación. Como lo destaca el antropólogo brasileño, Renato Ortiz (1988: 2-3), al inicio de su estudio histórico de la noción de “cultura popular”<sup>14</sup>, “Muchembled tiene razón cuando afirma que la cultura popular sólo se tornó objeto de estudio después de que sobre ella se abatió la represión del Estado, de la religión, y el silencio de los historiadores”. Incluso es menester recordar que en la primera parte de “el proceso de la civilización”, Norbert Elias (2009: 57-82) destaca como el naciente Estado alemán trató de recuperar sus historias tradicionales para construir la noción de *kultur* en oposición a la noción de civilización, propia de Francia.

En las investigaciones históricas sobre la noción de cultura popular que realizó Ortiz (1988;2002), tras las huellas de Peter Burke, identificó que existe una estrecha relación entre la cultura popular y la construcción de la idea de nación, así:

...el concepto de cultura popular nace en los inicios del siglo XVII con el romanticismo alemán (Burke, 1990). Los intelectuales románticos quieren recuperar un saber perdido en el tiempo, el tesoro de un patrimonio ancestral en los marcos de una cultura nacional. Durante

---

<sup>14</sup> Agradezco a la Biblioteca del Instituto Iberoamericano de Berlín, que me hayan brindado las facilidades para acceder a este y otros materiales de difícil acceso.

el siglo XIX, con la expansión del romanticismo y la emergencia de una consciencia folclórica, el estudio sobre la cultura popular se disemina en varios países<sup>15</sup>.

En este sentido, aunque desde el punto de vista de la cultura, se puede apreciar el carácter histórico de la noción de “lo popular”, la cual, como una interesante nota lingüística e histórica, deviene del vocablo alemán *Volk* -pueblo- que en inglés pasó a ser el vocablo *folk* que refiere a la noción adoptada por el castellano de folklore. Esta noción, como la rescata Ortiz (1988: 8) del pensamiento de los anticuarios ingleses de la revista *Athenaeum*, es resultado de la “...combinación sajona, *folk-lore* o saber del pueblo”. Si bien en mi estudio me ocupo de las actividades comerciales populares, el referente de la cultura popular, que recuperaré a lo largo del estudio, es importante, pues me permite mostrar la relación histórica y política que ha existido entre “lo popular” y la constitución del Estado-Nación<sup>16</sup> (Monsiváis, 1987; Ortiz, 1989).

Respecto a la noción de “mercado popular”, en concordancia con el esquema de las clases sociales y sus relaciones de producción, para Clara Lida, las clases populares: “...abarcaban a quienes participaban en el mundo del trabajo en el campo y en la ciudad: pequeños labradores, o jornaleros; artesanos, obreros en talleres y fábricas, del pueblo ocupado en servir; actividades del pequeño comercio o el taller, los tenderos, los empleados, los maestros de oficio<sup>17</sup> (Lida, 1997: 4). En este sentido, es necesario notar que las actividades económicas de las clases populares, como las describe Lida, se desarrollan en espacios que no son ni industrias, ni empresas, sino que, algunos de ellos, son espacios públicos.

La relación entre actividades populares y espacio público ha sido mejor desarrollada por Mario Barbosa (2008: 80-107). Con base en las fotografías que tomaron los fotógrafos y

---

<sup>15</sup> Siguiendo esta pista, como parte de esta diseminación mundial, no es extraño que Illeades (2003) identifique el impulso que tuvo la noción de “lo popular” o “el pueblo” dentro de la corriente literaria del “segundo romanticismo mexicano” del siglo XIX.

<sup>16</sup> En el caso del Estado mexicano, Carlos Monsiváis (1987), identificó “...cinco etapas en el nacionalismo popular: primero, la que habría que llamar de la “reaparición de México”, 1910-1920; segundo, el reino del nacionalismo estatal postrevolucionario, 1920-1940; tercero, la era de la unidad nacional, 1940-1960; cuarto, la etapa de la aparición de la sociedad de masas, 1960-1981; quinto, la fase actual, de “postnacionalismo en la crisis”, cuyo rasgo central parece ser un proceso de democratización bárbara de la vida cotidiana y la emergencia de nuevos localismos conectado sin embargo a los contenidos y los instrumentos de comunicación masiva de la aldea global.”

<sup>17</sup> Una reflexión similar a la que realizó Hobsbawm (2001: 153) al hablar de la “turba”: “¿Qué era la turba? Su fuerza principal residía en las capas generalmente descritas en el continente europeo como <<bajo pueblo>> (...) señaladamente el de ciertos barrios antiguos, con unidad propia de las urbes (...) venía a ser una combinación de asalariados, pequeños propietarios y los inclasificables desheredados urbanos”

turistas de la época, Barbosa (2008: 81) construye una clasificación en la que identifica a las personas que trabajan en la calle, según su calidad, su independencia productiva, su especialidad, sus posibilidades económicas y el lugar en donde expendían sus mercancías. Así, identificó a las “Marías” como un tipo ideal de comerciantes de origen indígena que se constituyen como personajes históricos prevaecientes del comercio popular en las calles, con una economía de auto subsistencia en estrecha relación con el campo y el sencillo uso del espacio público.

Dentro del grupo de comerciantes, Barbosa (2008: 87), también destaca a los cargadores, modernos *tlamemes*<sup>18</sup>, que estaban vinculados a la distribución de mercancías que se producían en otros espacios para su venta en las calles. A estos se suman los aboneros (Barbosa, 2008: 90), quienes, maleta en mano, recorrían la ciudad para distribuir de puerta en puerta sus mercancías o para cobrar las sumas en las que se había dividido el costo del producto. Cierra el rubro de los comerciantes con aquellos vendedores que establecían su comercio en las calles sobre pequeños tripies y sencillas estructuras que les permitían establecer y desplazar sus mercancías con facilidad, también estaban los puestos que se establecían bajo sombrillas, conocidos como “sombras” (Barbosa, 2008: 94-95).

A las personas dedicadas al comercio en las calles, Barbosa (2008: 100-102) sumó a los oficios que ofertaban algún conocimiento específico, como los afiladores y boleros. También se encontraban los trabajadores que ofrecían la fuerza de su cuerpo en favor de los comercios establecidos y como medio de transporte de los consumidores, en esta categoría se encuentran los estibadores, aguadores, tamemes y mecapaleros; así mismo, se encontraban los voceadores, merolicos y anunciantes que recorrían las calles para publicitar a algún comercio o servicio (Barbosa, 2008: 95, 103-105). Una última categoría era compuesta por las personas dedicadas a proveer de entretenimiento a las calles de la ciudad, tales como fonógrafos, actores, equilibristas y músicos (Barbosa, 2008: 105-107).

La caracterización que hace Mario Barbosa sobre el comercio en las calles nos permite apreciar el espacio social que se crea en torno al comercio popular, como también nos permite comprender la manera en cómo se apropian y explotan los valores que, a través de las condiciones de aglomeración y localización, se producen en el espacio público. Desde una

---

<sup>18</sup> Proveniente del Náhuatl, la palabra alude literalmente al oficio de las personas indígenas que cargaban a cuestas las mercancías, sea para transportarlas de un lugar a otro, sea para venderlas en su recorrido por las calles de la ciudad novohispana. Un derivado contemporáneo serían el oficio de “diablero”.

perspectiva de la economía urbana, debido a los valores que produce el espacio y el transporte público, estos se convierten en un factor de disputa e interés, pues, actores como el Gobierno y el mercado, están dispuestos a enriquecerse a costa de su explotación. Entonces, el fenómeno del comercio popular, necesariamente nos remite a un problema de la economía política urbana, en la medida en la cual, su complejidad refleja la manera en la que las personas se apropian, disputan y habitan el espacio urbano, construyéndolo a partir de las relaciones económicas, políticas y sociales que establecen los comerciantes populares con las distintas instancias que permiten, negocian o prohíben su apropiación comercial del espacio.

En conclusión, partiendo de la noción de “cultura popular”, para entender al comercio popular, este se podría entender como la realización de actividades económicas tradicionales, esto es, no industriales o modernas. Las cuales, se realizan, regularmente, por medio de una apropiación del espacio público, aunque en el caso del Metro, tendríamos que hablar de una apropiación del transporte público. Ambos aspectos recaen en el dominio de la administración de estos espacios o transportes públicos, que en el caso que me ocupa, serían los gobiernos de las ciudades. Con estos elementos conceptuales, considero que es claro que las formas de gobierno del comercio popular refieren a la manera en cómo se establecen las relaciones socioeconómicas, jurídicas, espaciales y políticas entre las autoridades de la ciudad y las poblaciones de comerciantes.

Por su parte, desde una perspectiva sociohistórica de la interdependencia de los fenómenos sociales (Eliás, 1982) pensar el mundo en dualidades: formal e informal, que son epitomes de las oposiciones morales del bien y el mal, o económicas como el desarrollo y el subdesarrollo; nos impide observar que, con base en la idea de “equilibrios de poder”, las relaciones que unen a las personas que ejercen el comercio popular con otras esferas políticas, económicas y sociales, son mucho más complejas que una simple diferenciación entre lo formal y lo informal, que a veces se entiende como lo legal y lo ilegal.

Es así como, descansando en una perspectiva sociológica<sup>19</sup> dinámica y relacional (Simmel, 2016; Eliás, 1982; 2009) lo que me interesa en este estudio, es, en primera instancia, describir

---

<sup>19</sup> Tanto Simmel (2016) como Eliás (1982) entienden la sociedad como el producto dinámico de los intercambios sociales, quizá sea este uno de los tantos rasgos que unen a ambos autores, nacidos en la cuna del pensamiento sociológico alemán de la Universidad de Heidelberg (Zabludovsky, 2009: 10). Así, como lo reseña

las formas que tienen las apropiaciones económicas que realizan las personas del Metro en relación con otros ordenes, escritos o no escritos, que rigen las actividades sociales, espaciales, corporales, políticas y jurídicas en el Metro de la Ciudad de México. En segunda instancia, partiendo del esquema analítico de Norbert Elias (1982), aunque el caso de estudio no sea suficiente, a partir del proceso histórico de la gobernanza del comercio popular, busco reflexionar en torno a la importancia que han tenido las relaciones de los grupos populares y las autoridades en la conformación de la forma de gobernar la Ciudad de México.

### **Gobernando bajo la Ciudad**

El proceso histórico del gobierno del comercio popular bajo la Ciudad de México

El concepto de gobernanza se enmarca en la discusión que se inició a finales de los años setenta, sobre los cambios identificados en el papel del Estado en relación con su ejercicio de gobierno (Le Gales, 1995: 59). Para algunos autores, la gobernanza es un concepto que deviene del debate sobre la gobernabilidad y el ejercicio de gobierno del Estado (Kooiman, 1993. Citado por Le Gales, 1995: 59). En el análisis teórico del concepto de gobernanza en relación con la administración pública que realizó, Rhodes (2000: 55), identificó siete perspectivas sobre esta relación: la gobernanza corporativa, el nuevo manejo público, “la buena gobernanza”, la interdependencia nacional, los sistemas socio-cibernéticos, la nueva economía política y la gobernanza de redes. A su vez, dichas perspectivas parten de la concepción que se tiene sobre el papel del Estado, aquí Rhodes, apoyándose en Loughlin y Peters (1997:46. Citado por Rhodes, 2000: 70), identifica cuatro tradiciones: la tradición anglosajona -del no Estado-, la tradición germánica -organicista-, la tradición francesa -napoleónica o jacobina- y la tradición escandinava -mezcla de la anglosajona y la germánica. Más allá de las características propias de estas perspectivas y de sus relaciones con las tradiciones sobre el papel del Estado, quiero destacar que la gobernanza no es un concepto que cuente con una definición clara y unívoca, y quizá esto no sea un problema. Como un

---

Esteban Vernik (2016: 12), “Para Simmel, considerar a la sociedad como el objeto de la sociología resulta una hipóstasis –y en esto se desmarca tajantemente de la tradición positivista proveniente de Comte, y en particular de su contemporáneo Durkheim-, por considerar en forma rígida y estática los contenidos dinámicos y cambiantes de lo social (...) sino a las formas de socialización (*Vergesellschaftung*); esto es, formas de acción recíproca o, para decirlo con un término llave del pensamiento sociológico de Simmel: formas de <<intercambio de efectos>> (*Wechselwirkungen*) (...) ...su objeto de indagación no es la sociedad, sino las formas de socialización, las múltiples maneras en las cuales los individuos, instante a instante, entran en acción recíproca”.

aporte metodológico que realizó Rhodes (2000: 68), sugiere que "... la total complejidad de los objetos políticos es construida, en parte, por nuestras teorías del mundo y las tradiciones sobre las cuales ellas parten. Cómo nosotros entendamos "gobernanza", depende, por lo tanto, de las teorías con las cuales lo interpretemos". En este sentido, más que ofrecer un concepto de gobernanza desde el cual partir, lo que busco, siguiendo a Rhodes (2000: 70) es que "...en la búsqueda de interpretar y comprender la gobernanza, nosotros tendríamos que preguntar respecto a cuál interpretación y en qué tradición".

Es por ello que, el concepto de "gobernanza" lo he asociado con la perspectiva política de Norbert Elías, en combinación con otros autores, pues, su perspectiva sociohistórica nos permite observar el desarrollo de los procesos políticos, desde una perspectiva dinámica sobre las relaciones socio políticas que establecen los "balances del poder" (Elías, 1982: 85-87). Esta idea me resulta fértil para desarrollar una perspectiva comprensiva sobre la manera en la que el Estado, en este caso las autoridades del STC Metro y de la Ciudad de México, han buscado gobernar a los grupos de comerciantes populares que a lo largo de medio siglo se han apropiado comercialmente de los pasillos, andenes, vagones y demás espacios del Metro de la Ciudad de México.

Por su parte, haciendo un ejercicio de "alquimia sociológica", la apertura que tiene la perspectiva de Elías con otras teorías sociológicas sobre la construcción social del poder (Elías, 1982: 87<sup>20</sup>), como la de Erving Goffman (1970) y el propio Michael Foucault (2006), entre otros, me brinda la oportunidad de insertar las observaciones etnográficas sobre la manera en cómo se construyen las relaciones políticas entre distintos actores, que interactúan en distintos niveles y situaciones, lo cual, le brinda sustancia a la gobernanza del comercio popular en el Metro. De tal manera, se puede apreciar la manera en cómo actúa el Estado (Foucault, 1990), así como, la manera en la que los comerciantes, resisten, negocian, interpretan, aplican las leyes o buscan evadirlas. En suma, cómo las reglas del "juego político" (Elías, 1982<sup>21</sup>) que se crean y recrean como, la mayoría de las veces, un involuntario de los actores, la gobernanza del comercio popular bajo la ciudad es el resultado de un

---

<sup>20</sup> Muy similar a cómo observa Foucault (2012) al poder como una propiedad intrínseca de todas las relaciones humanas "El poder no es un amuleto que uno posea y otro no; es una peculiaridad estructural de las relaciones humanas -de todas las relaciones humanas-". (Elías, 1982: 87)

<sup>21</sup> La propuesta analítica de Elías (1982) sobre los "juegos políticos" no se debe confundir con la tradición de la Teoría de juegos de la economía neoclásica, pues ambas propuestas parten de presupuestos epistemológicos distintos.

entramado socio político y económico que nos permite comprender la economía política de las clases populares en la Ciudad de México.

Para fundamentar esta propuesta socio histórica, dinámica y relacional que busca reconstruir las interdependencias que muestran las formas del gobierno del comercio popular, es necesario que esclarezca la noción de “economía política”. Para ello, me apoyo en John Scott (1998) y Michael Foucault (2006), quienes, en sus respectivos estudios, señalan el cambio que surgió en la economía política a partir de la instauración del gobierno de las ciudades. El cual, significó la transición definitiva del gobierno medieval a la administración y distribución de las riquezas que producían las poblaciones que habitaban en las ciudades (Foucault, 2006). De tal modo, siguiendo a ambos autores, en el siglo XVIII, con el nacimiento de la economía industrial, se gesta una transición de las formas de gobierno feudales a la constitución de una nueva forma<sup>22</sup> del “arte del gobierno” de los países europeos, principalmente en Francia<sup>23</sup>. Las transformaciones provocadas por la Revolución Industrial y la Revolución Francesa, aunadas al sisma ideológico y espiritual de la Reforma, significaron un cambio en los deberes del Estado, como de las configuraciones de lo público y lo privado<sup>24</sup>.

Por su parte, ahora evocando el análisis del proceso histórico de la constitución del Estado Francés, para Elías, era indispensable la consolidación del monopolio de la violencia física y la consolidación del monopolio fiscal (Elías, 2009: 457-462). La estabilidad de ambos monopolios permite que se diversifique la diferenciación de funciones al interior del Estado, al tiempo que se redirigen los propósitos del gobierno de su territorio. Es así como, una vez pasada la fase histórica de expansión y control de los territorios, el Estado puede enfocarse al gobierno de la producción de mercancías, primero en las naciones, y después en las ciudades, como un factor decisivo para el mantenimiento de los habitantes. Con lo cual, a raíz de este proceso, se constituye el contexto histórico en el que nace el sujeto llamado “población” (Foucault, 2006), el cual va a ser el referente principal de la economía política,

---

<sup>22</sup> Un fenómeno que coincide con los procesos de constitución del Estado que identifica Elías (2009: 400-531) como parte del proceso de consolidación de la civilización

<sup>23</sup> No es casualidad que Norbert Elías (2009) se base en el desarrollo histórico del estado francés para edificar su teoría sobre el proceso de la civilización

<sup>24</sup> En la parte final de su estudio del proceso civilizatorio, aunque por un camino diferente, Elías (603-606) llega a una conclusión similar.

pues es la población quien se encarga de la producción de bienes, como también, de su consumo (Scott, 1998: 91). De tal manera, el papel del gobierno<sup>25</sup> se comienza a centrar en la administración de las riquezas producidas, como de su consumo. Este papel es el sustrato de la llamada: economía política “... un tipo de intervención característica del gobierno que va a ser la intervención en el campo de la economía y la población.” (Foucault, 2006: 104<sup>26</sup>). Con esto, la cuestión central del gobierno es el control de la producción y la distribución de los recursos producidos por la población que habita en su territorio. Uno de los problemas que emerge en este contexto es el de los sectores de la población que no encajaban dentro del modelo productivo, pero que, eran una población que habitaba en el territorio de la nación y, por ende, consumían los recursos que ésta producía. Este es el problema de los grupos populares, de los pobres urbanos, para la economía política.

Cuando se habla del gobierno de los grupos populares, desde un punto de vista de la “economía política”, lo que se busca gobernar es, por un lado, los costos que conlleva el mantenimiento de estas poblaciones con recursos públicos (Himmelfarb, 1988). Por otro lado, la necesidad de introducir a estas poblaciones dentro de la lógica productiva industrial de la economía<sup>27</sup>, la cual, permite la captación de riquezas para el sector privado, como de impuestos que van a las arcas del gobierno<sup>28</sup>. Finalmente, en términos del espacio público, el control de las conductas públicas bajo un esquema “civilizador” (Elías, 2009: 377-381), el cual incluye a las actividades comerciales en el espacio público.

Es así como la “economía política de los grupos populares y pobres urbanos”, a finales del siglo XVIII y principios del siglo XIX, se caracterizó por dos estilos de manejo de los pobres urbanos, el inglés y el francés. El primero enfocado en que las poblaciones estuvieran en condiciones de producir y de sancionar a quienes no quisieran hacerlo. De este modelo surgen

---

<sup>25</sup> Vale la pena anotar que para Elías (2009: 414-427, 469-530), esta etapa es posible gracias al proceso de consolidación del monopolio legítimo de la violencia y el monopolio de la administración.

<sup>26</sup> Foucault dedica una pequeña parte de sus lecciones (2006: 104-110) a esclarecer con mayor profundidad esta relación entre producción, territorio y población, que es la esencia de la “economía política clásica”.

<sup>27</sup> “En cuanto a la disciplina y el cuidado de los pobres, una «parte considerable del bien público» es la eliminación o en todo caso el control de los pobres, la exclusión de quienes no pueden trabajar y la obligación de hacerlo aplicada a quienes son aptos para desempeñarse como trabajadores” (Foucault, 2006:382)

<sup>28</sup> “Como señala Foucault, las técnicas del biopoder —disciplinas y técnicas biopolíticas— han sido la condición de posibilidad del despegue del sistema capitalista, en cuanto han ligado al individuo al aparato de producción y han transformado su cuerpo y el tiempo de su existencia en fuerza y tiempo de trabajo, constituyéndolo en el obrero normalizado que el capitalismo requiere para funcionar” (Irusta, 2014: 51).

las casas de trabajo y los modelos de reinserción de los “menesterosos” a la sociedad, así como la moral del trabajo, como valor fundamental (Himmelfarb, 1988). El segundo modelo de origen francés se enfocó al diseño urbanístico y a la “limpieza” de todos aquellos individuos que “ensuciaran” el espacio de la ciudad con su presencia.

Con la emergencia de la ciudad como el centro de las relaciones políticas y económicas que sustentan la producción<sup>29</sup>, se desarrollaron diversos instrumentos de gobierno que, en relación con el naciente saber científico, emergerían como “tecnologías” empleadas por el gobierno de las poblaciones urbanas. Así surge una serie de saberes como la estadística, la demografía e incluso, el urbanismo, que tenían como finalidad la atención de las problemáticas que acontecían en los espacios urbanos, los cuales presentaban sus propias dinámicas de mortandad, hacinamiento, criminalidad y pobreza (Foucault, 2006: 86-91).

De tal modo, cuando hablo de problematizar las formas de gobierno del comercio popular, en el fondo, lo que me interesa, es analizar la forma en la que históricamente el Estado, en su carácter de administrador de los bienes públicos, ha normado las relaciones de acceso, prohibición o explotación del espacio y transporte público en relación con las actividades económicas populares. No obstante, considero que el modelo analítico de las relaciones políticas que propone el concepto de gubernamentalidad se limita a observar las relaciones políticas desde una lógica *top down*, es decir, del poder que ejerce la autoridad sobre los grupos populares. Este enfoque les resta espacio a las prácticas por medio de las cuales, en el día a día, se establecen las relaciones sociales políticas y económicas que sostienen el “gobierno de los grupos populares”. En este sentido, considero que el concepto de “gobernanza”<sup>30</sup>, desde la perspectiva elisiana que propongo, es una herramienta analítica que,

---

<sup>29</sup> “...permitir la vigilancia desde que la eliminación de las murallas, indispensable en virtud del desarrollo económico, hacía imposible cerrar las ciudades a la noche o fiscalizar con exactitud las idas y venidas durante el día, razón por la cual la inseguridad urbana se incrementaba debido a la afluencia de todas las poblaciones flotantes, mendigos, vagabundos, delincuentes, criminales, ladrones, asesinos” (Foucault, 2006: 37-38)

<sup>30</sup> Si bien existen múltiples concepciones del término “gobernanza”, desde ahora me desmarco de aquella interpretación que se hace desde el seno del entendimiento neoliberal, la cual entiende que “...lo que se conoce como el enfoque de la “gobernanza”. En contraposición al viejo modelo de un Estado jerárquico, de autoridad vertical, centralizada, se trata de imaginar al Estado como “facilitador”, en una relación con la sociedad mucho más horizontal, hecha a base de subcontrataciones, formas de co-producción, asociaciones público-privadas, donde se rindan cuentas a través de la calidad del servicio (la definición de la Real Academia es casi un programa político, un indicador del predominio del idioma neoliberal: “Gobernanza, 1. Arte o manera de gobernar que se propone como objetivo el logro de un desarrollo económico, social e institucional duradero, promoviendo un sano equilibrio entre el Estado, la sociedad civil y el mercado de la economía”; yo subrayo lo de “sano equilibrio”). (Escalante, 2015: 241)

al reconocer la multiplicidad de actores y relaciones que constituyen el entramado político de un espacio, es más adecuado para poder describir y comprender la manera en cómo se construye el gobierno del comercio popular en la Ciudad de México.

### **Los estudios sobre el comercio popular en y bajo la Ciudad de México**

Un recuento sobre las formas de negociación y resistencia del comercio popular

Es vasta la producción de trabajos que se han realizado sobre el comercio popular en el espacio y transporte público de la Ciudad de México. Por ello, mencionaré sólo algunos de los trabajos que se han realizado. Aunque con ciertas posturas mantengo un diálogo más cercano, en su conjunto, me permiten ubicar a este estudio sobre la gobernanza del comercio popular en el Metro dentro de una “tradicción” de estudios que desde los años noventa, como consecuencia de la patrimonialización y revalorización del Centro Histórico, se han encargado de analizar la problemática del comercio popular en el espacio y transporte público de la Ciudad de México.

Los primeros estudios fueron realizados por Antonio Azuela (1990) y José Luis Lezama (1990; 1991), quienes enunciaron los nacientes conflictos que surgían entre las agrupaciones de comerciantes del Centro Histórico y las autoridades del Gobierno del, entonces, Distrito Federal. A partir de entonces se han realizado una serie de estudios que se han desarrollado en tres direcciones: la institucional-jurídica, la socioantropológica y la histórica. A continuación, detallaré algunos de los aportes más significativos de cada una de estas perspectivas de analíticas.

Las primeras han discutido las implicaciones de las regulaciones y reglamentos que han implementado las autoridades para, en primera instancia, controlar y posteriormente, erradicar el comercio en la vía pública del primer cuadro del Centro Histórico de la Ciudad de México. La mayor cantidad de estos trabajos, han criticado la postura del gobierno de la Ciudad en cuanto a las directrices de las regulaciones que, desde el año de 1993, han sido impulsadas por el gobierno para erradicar el comercio en vía pública (Silva, 2007, Avimael, 2011, Crossa, 2015). Mismas que han fracasado, pues las estrategias de regulación del comercio no han sido atendidas ni seguidas por los comerciantes, en la medida en la que dichas propuestas, como la reubicación en plazas comerciales, no resuelven las necesidades de las poblaciones de comerciantes populares (Avimael, 2011).

El segundo bloque de análisis se concentra en los mecanismos de negociación y resistencia que desarrollaron los comerciantes en respuesta a las regulaciones del gobierno. Los estudios narran la vida cotidiana que desarrollan las y los comerciantes para resistir y permanecer en las calles, así como las implicaciones y desigualdades que viven al desarrollar sus actividades (Lezama, 1991; Crossa, 2009). Una mención especial de este tipo de estudios, la merece el trabajo de John Cross (1998), el cual, combina el análisis del fenómeno del combate al comercio en el Centro Histórico a inicios de los años noventa, con un recorrido histórico que permite observar las fluctuaciones de las relaciones entre el gobierno y los comerciantes asentados en el Centro Histórico.

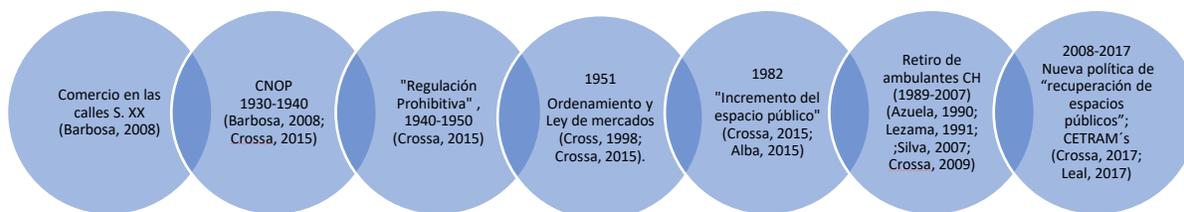
Un proceso histórico que, recientemente, ha sido recuperado por Verónica Crossa (2015), quien identifica los múltiples episodios de permisión y tolerancia del comercio, como los identificados después de 1930, junto con episodios de regulación, persecución e incluso criminalización, como los acontecidos desde la década de 1950, a propósito del Reglamento de Mercados de 1951, hasta la década de los años setenta (Crossa, 2015: 317-318). El recorrido histórico que hace la autora culmina con el combate abierto que se muestra a principios de la década de los años noventa, el cual culminaría con el “Programa de Recuperación de Espacios Públicos” del 2007 (Crossa, 2015: 320-321).

Lo interesante del proceso histórico reconstruido por Cross y Crossa (1998; 2015) es que éste no es lineal<sup>31</sup>, sino que, nos muestra un proceso pendular y contingente. Pendular en el sentido de que va del extremo de la permisión hasta la coerción; y contingente, porque no existe un lapso establecido en el que cambie la acción del gobierno de la permisión a la coacción, sino que, responde en función del desarrollo del propio conflicto. Con base en esta propuesta histórica, he realizado el siguiente esquema, al que he añadido la etapa contemporánea, que considero como una extensión de la política de recuperación de espacios públicos hacia otros centros históricos de la ciudad, una perspectiva que fue identificada por Crossa (2009). Un segundo elemento que he identificado en la etapa contemporánea es el combate al comercio popular que se asienta en los alrededores de los Centros de

---

<sup>31</sup> Crossa (2015: 317-321) identificó los siguientes momentos, primero el de la permisión del comercio a inicios del siglo XX; en segunda instancia, el de la consolidación de los grupos bajo la CNOP de 1930 a 1940; posteriormente un período de “regulación prohibitiva” de 1940 a 1950; el hito del ordenamiento de los mercados públicos a partir de 1951; el incremento del comercio en el espacio público a partir de 1982; y, finalmente, el combate y la regularización de 1992 al 2007.

Transferencia Modal (CETRAM's), conocidos coloquialmente como "paraderos, y en la construcción de los grandes *Malls*<sup>32</sup> (Leal, 2018; Lulle y Paquett, 2007).



Esquema 1 Proceso histórico-político del gobierno del comercio popular en el espacio público  
Fuente: Elaboración propia con base en la bibliografía citada.

No obstante, aún no se ha realizado un estudio que anude los factores políticos, institucionales, etnográficos e históricos, los cuales, considero que son necesarios para comprender el fenómeno contemporáneo del combate al comercio popular en los espacios públicos de la Ciudad de México (Crossa: 2018). A esta propuesta, quiero la perspectiva que Carlos Alba, (2012; 2015) ha desarrollado en torno a las relaciones económicas que el comercio popular en la Ciudad de México ha establecido con otros mercados internacionales. Relaciones a las que, junto con un nutrido grupo de investigadores, han denominado como "la globalización desde abajo" (Alba,. Et. Al., 2015).

Otro camino que se ha comenzado a desarrollar es el de los estudios jurídicos e institucionales (Crossa, 2015; Meneses, 2014), los cuales permiten apreciar la relación que establecen las autoridades y las agrupaciones de comerciantes populares por medio de los reglamentos y leyes. No obstante, considero que falta identificar el impacto que estos instrumentos jurídicos tienen en el desarrollo de la vida cotidiana de las y los comerciantes populares.

Ahora bien, a diferencia de lo que acontece en el espacio público, el estudio sobre la problemática del comercio popular en el Metro de la Ciudad de México no ha sido tan sistemático ni tan abundante. El estudio exploratorio de Méndez y compañía (1990), inaugura la reflexión, principalmente antropológica y descriptiva, de las apropiaciones comerciales que realizan las personas a bordo de los vagones y en los pasillos de las estaciones del

<sup>32</sup> La relación entre los grandes Centros Comerciales y los CETRAM'S es interesante, pues, contrasta con lo que Paquett y Lulle (2005: 347) destacan en su análisis sobre los centros comerciales en el marco de los planes de desarrollo del Distrito Federal en las postrimerías del siglo XXI.

Metro<sup>33</sup>. Este breve estudio se construyó con base en 42 encuestas realizadas a vendedores del Metro (Méndez, Et. Al., 1990: 23). Con base en este instrumento, se calculó que existían 5 mil 500 “vendedores ambulantes” en todo el sistema de transporte<sup>34</sup>. También se insinuaron las relaciones de “regulación-permisión” que existían entre las autoridades (Méndez, 1990: 28) y las redes de trabajo de los comerciantes en el Metro (Méndez, 1990: 26, 28); así como la conversión del público usuario en consumidor de los productos que ofertaban los comerciantes (Méndez, 1990: 23). Asimismo, en el estudio se realizó el primer intento por clasificar las actividades comerciales que se realizaban en el Metro (Méndez, 1990: 24).

Un año después, Diane Davis (1991) publicaría un ensayo en el que presentó su análisis sobre la gobernanza, como un rasgo característico de la construcción política del Metro de la Ciudad de México. En este estudio, teniendo como marco de análisis la narrativa del “desarrollo”, Davis se avocó a describir las relaciones políticas y económicas entre las autoridades, los grupos de empresarios, y los grupos de transportistas que participaron en la decisión de construir el Metro de la Ciudad de México. Es decir, Davis se enfocó en estudiar las relaciones políticas de otro grupo político, el de las élites que toman y ejecutan las decisiones que construyen el espacio urbano en la Ciudad de México.

Pasaron casi dos décadas para que el comercio popular en el Metro volviera a ser parte del debate académico. El reportaje de Sánchez (2009), aunque de manera poca profunda, brinda una primera aproximación sobre las relaciones políticas y económicas que sostienen el “comercio popular” bajo la ciudad. Sánchez identificó a los grupos que controlan y administran el comercio en el Metro, así como las relaciones de “clientelismo y cooptación” que estos grupos de líderes mantenían con algunos personajes que pertenecían a algunos Partidos Políticos. Así mismo, Sánchez realizó una primera reflexión sobre la forma en la que se vive el oficio del vendedor en los vagones del Metro.

---

<sup>33</sup> Aunque la primera investigación del fenómeno fue realizada por Laurence Costes (1988; 1989), quien describió las actividades comerciales que realizaban los grupos de migrantes quienes comerciaban frutas, mercancías y mendigaban en el Metro de París. Por su parte, Tanenbaum, (1995) analizó las regulaciones y negociaciones establecidas por los músicos del Metro de Nueva York. Ambos estudios muestran las relaciones de entre las autoridades y los comerciantes para regular el comercio de mercancías y la cultura musical en los respectivos espacios subterráneos. La temática del comercio popular en el Metro, también se ha comenzado a ser estudiada en el Metro de Rio de Janeiro (Ferreira y Stampa, 2015).

<sup>34</sup> Es con base a estas comparaciones entre cifras y momentos históricos del fenómeno que resulta irrisorio que contemporáneamente, las autoridades estimen entre 2, 500 y 3, 000 mil vendedores, cuando las cifras de las personas que se emplean en la “informalidad”, también han crecido en la última década.

En ese mismo año, Castillo (2009), desde la sociología urbana, realiza un aporte interesante en cuanto a las redes sociales que soportan el ejercicio de la venta y los espectáculos culturales en los vagones del STC Metro. Castillo analizó 3 tipos de redes y sus: 1) la de los vendedores “vagoneros” 2) las de las organizaciones y sus líderes 3) y las de las autoridades. Aunque distante en el tiempo y, por ello, con la necesidad de una actualización de la información que constituye su trabajo, uno de los grandes valores que aporta Castillo, es la sistematización de las relaciones económico-políticas que sustentan el comercio en la Línea 2 del STC Metro. Identificando, a través de ello, las relaciones sociales de corrupción, los pagos para las organizaciones y el propio ejercicio cotidiano de la venta y el show cultural en los vagones del Metro.

Estas referencias hablan sobre la organización en general del trabajo en el Metro. No obstante, se han perdido algunos elementos clave sobre las distintas poblaciones que componen la heterogeneidad del comercio popular. Otros estudios han trabajado con poblaciones específicas que trabajan en el Metro. Domínguez (2010) hace un estudio bastante minucioso sobre los “trovadores” que realizan sus espectáculos musicales al interior de los vagones del STC Metro. A través de la etnografía y las entrevistas con “trovadores subterráneos”, Domínguez identifica que, por sus condiciones espacio temporales, los vagones del STC Metro, son un lugar idóneo para, lo que ella denomina como, difusión cultural (Domínguez, 2010) a través de la música. Lo cual, si bien es cierto, también, habría que apuntar que estos grupos de trovadores, se han constituido en otro grupo comercial que integra el comercio popular bajo la ciudad. Es decir, recordando aquella alusión a la producción cultural de Marx, también, es una industria, en la medida en la que genera un aprovechamiento económico a partir de la apropiación comercial del espacio subterráneo.

Algunos de estos elementos fueron profundizados por Ruíz (2011) en su estudio sobre el trabajo de los *vagoneros*. Un estudio que entiende el comercio en el Metro como una expresión de “trabajo no clásico”, pero no termina por discernir toda la complejidad que se desarrolla en torno a la categoría de “vagoneros”. Sobre la que tampoco profundiza Pérez (2013) en su análisis socio antropológico del comercio en la Línea dos del Metro. Aunque, vale la pena destacar la descripción que realizó Pérez, sobre la organización político social que gobierna esa Línea del Metro. La cual, bien puede extrapolarse a las Líneas restantes. Lo cual, considero que fue un gran aporte a los estudios del comercio popular en el Metro. Del

mismo modo, Pérez muestra cómo se dividen, comercial y políticamente, las estaciones de venta de la Línea 2, el costo que se tiene que pagar para entrar a la organización de vendedores, según el tipo de mercancía que se busca vender. En consonancia, aunque no de manera sistemática, Pérez, aumenta la caracterización de las actividades económicas que se desenvuelven bajo la ciudad, incluido el comercio sexual (Pérez, 2013)

Por otro lado, haciendo una auto crítica, en las indagaciones sobre la “informalidad regulada” de las personas con discapacidad visual que realicé (Serna, 2013), intenté mostrar cómo logran estructurar y vivir el “espacio subterráneo” las personas que carecen del sentido de la vista y cómo su apropiación del “espacio subterráneo”, es económica y políticamente diferente a las demás actividades comerciales que se desarrollan en el Metro. En adición, realicé algunas indagaciones sobre las desigualdades, según sexo, edad y condición de discapacidad, que caracterizaban al grupo de personas con discapacidad visual con quienes trabajé (Serna, 2013b). Por su parte, en un esfuerzo por avanzar en la caracterización de las poblaciones populares que realizan sus actividades en el Metro, abordé el caso de las y los mendigos, supuestamente, provenientes de la Sierra Norte de Puebla (Serna, 2014).

Otro aporte importante fue el que realizó la antropóloga española, Lara Alonso (2015). Si bien su trabajo, al igual que los antecesores, se concentra en una generalización de las actividades comerciales que se realizan en el Metro. Ella parte del concepto de “informalidad”, que si bien recupera de la posición más crítica de la tradición sobre la informalidad (Portes y Haller, 2004), no se discute de fondo, ni teórica ni empíricamente, y termina por resultar una concepción un tanto laxa. No obstante, la riqueza del trabajo de Alonso, radica, entre otras cosas, en el plano metodológico. Pues, es la primera que realiza una reflexión respecto a su ejercicio etnográfico, la influencia de su presencia en los vagones del Metro; y sobre, el propio carácter ético de la etnografía. Adicionalmente, si bien parte de una concepción genérica del ser en el espacio desde el rol del “Vagonero” (Alonso, 2015: 13), es la primera en observar más de una actividad económica que se realiza en el STC Metro, al comparar la organización política y económica de los vagoneros de la Línea 9 y los cantantes de la Línea 3 (Alonso, 2015: 43-57). Por último, la antropóloga busca ir más allá

del mero ejercicio académico al proponer un documental sobre la vida y el trabajo en los vagones del Metro<sup>35</sup>.

El último estudio sobre la situación del comercio popular en el Metro de la Ciudad de México, que registré, fue la tesis de Carlos Juárez (2018), quien se concentró en la coyuntura de la política de “Cero Tolerancia” en contra del “comercio informal” en el Metro. Conflicto que nació como compensación política del incremento en el precio del boleto del Metro en el año del 2013 (Juárez, 2018: 3-5). Entre los aportes que Juárez brinda al estudio del comercio en el Metro, destacan el análisis de las recientes coyunturas de combate al comercio popular y de resistencia ante esta coerción. Por otro lado, el trabajo que Juárez realizó con los comerciantes de la Línea A del Metro<sup>36</sup> es innovador en la medida en la que rompe con la centralidad de análisis referido a la Línea 2 del Metro, que habían establecido los análisis previos. Con ello, Juárez nos brinda un referente sobre cómo se construyen las situaciones socioeconómicas de los liderazgos de comerciantes en la región del Metro que colinda con el Estado de México, así como las formas en que estos liderazgos han negociado con las autoridades que administran el STC Metro y que gobiernan en la Ciudad de México.

En resumen, los estudios que se han hecho sobre el comercio popular, “comercio informal” o como se le guste llamar, en el Metro de la Ciudad de México se han concentrado sólo en algunas Líneas del Metro, principalmente en la Línea 2. Los estudios han sido coyunturales y no han relacionado la problemática del comercio en el Metro con la misma problemática que se desarrolla en el espacio público. Por su parte, los estudios no han reconocido la amplia heterogeneidad de poblaciones que realizan sus actividades económicas apropiándose de los espacios del Metro; como tampoco han analizado la heterogeneidad de relaciones que estas actividades mantienen con los distintos procesos de producción de las mercancías, como de la producción del propio espacio del Metro.

Un elemento adicional del que adolecen todos los trabajos, es que no existe un conocimiento de los trabajos previos. No existe en su aparato crítico un estudio a consciencia sobre los

---

<sup>35</sup> “Bajo la ciudad- vagoneros del metro de México D.F.” fue lanzado a la plataforma de youtube el 25 de junio del 2015. Puede ser visto en: <https://www.youtube.com/watch?v=KMGMNClhhfA> (Consultado por última vez el 5 de septiembre del 2017).

<sup>36</sup> Inaugurada el 12 de agosto de 1991 y con una longitud de 17,192 km, las diez estaciones que constituyen la Línea A, constituyen un enlace sobre el espacio metropolitano de oriente a poniente desde la estación de Pantitlán hasta la estación de La Paz, convirtiéndose en uno de los puntos de conexión que permite establecer el Metro entre la Ciudad de México y el Estado de México.

hallazgos y vacíos que han dejado los estudios precedentes. Lo cual, repercute en cuanto al avance del conocimiento del fenómeno. Esto es importante, pues, los trabajos de Castillo (2009) y Pérez (2013) se desarrollaron en el mismo espacio, la Línea 2 del STC Metro. Por su parte, Ruíz (2011) y Alonso, aunque desde ópticas distintas, estudiaron las dinámicas comerciales de la Línea 9. En cuanto a los trabajos de Domínguez (2010) y de Alonso (2015), ambas antropólogas, estudian las actividades culturales en la Línea 3. No obstante, ninguno de los estudios referidos notó que había alguien que antes había hecho un trabajo similar en el mismo espacio y que podría haber recuperado esa información, especialmente, la de carácter empírico, que es por demás valiosa.

Al respecto, busco establecer una línea de reflexión más compleja sobre el comercio popular en el Metro, la cual, entre otras cosas, reconstruya las relaciones que tiene el fenómeno con otros sucesos que enmarcan el proceso histórico del gobierno de los grupos populares en la Ciudad de México, así como las implicaciones que tiene el actual contexto político y económico. Al igual que con el proceso histórico que ha tenido la gobernanza del comercio popular en el espacio público, he elaborado un esquema para observar cómo se ha desarrollado el proceso histórico-político de la gobernanza del comercio popular bajo la ciudad.

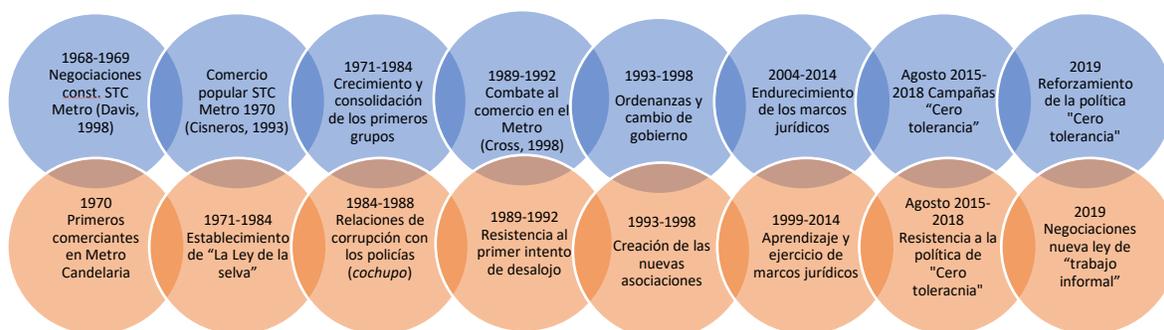


Esquema 2 Proceso histórico-político del gobierno del comercio popular bajo la ciudad  
Fuente: Elaboración propia con base en la bibliografía citada y la investigación realizada.

Uno de los principales aportes que busco realizar, es conjuntar ambos procesos políticos sobre la gobernanza del comercio popular en la Ciudad de México y debajo de ella. Procesos que deben de ser complementados con el propio proceso político de las organizaciones de comerciantes populares, para que así, se puedan identificar las interrelaciones que existen entre estos tres procesos políticos interdependientes: el de la política general del comercio popular, el de la política del gobierno del comercio popular en el Metro, y el proceso político de las propias organizaciones de comerciantes populares. Con base en las interrelaciones que

se identifiquen entre estos tres procesos, considero que se puede tener un panorama amplio sobre el proceso histórico del comercio popular en el Metro de la Ciudad de México.

Por su parte, lo que me permite mostrar esta visión histórica sobre la gobernanza del comercio popular, son las relaciones de interdependencia que mantienen los distintos grupos que están involucrados. Relaciones políticas que a pesar de que el gobierno de la Ciudad de México ha intentado eliminar desde finales de los años ochenta, siguen estando presentes en las interacciones entre grupos de comerciantes populares y autoridades del gobierno. Uno de los aspectos que destacaré es que, en distintos momentos del proceso histórico de estas relaciones, tanto los grupos de comerciantes populares han necesitado a las autoridades para, mediante las regulaciones, mantener el orden del comercio popular en el Metro; como el gobierno ha necesitado de los grupos de comerciantes para mantener el orden social dentro y fuera del Metro. Estas interdependencias de orden político, son similares a las que el comercio popular mantiene con los órdenes económicos, sociales, jurídicos y morales que constituyen el entramado de relaciones que dan forma a la gobernanza del comercio popular bajo la ciudad.



*Esquema 3* Proceso histórico-político interrelacionado del gobierno del comercio popular bajo la ciudad  
Fuente: Elaboración propia

### Vivir bajo la ciudad

La reflexividad biográfica como condición de posibilidad para una etnografía multisituada

En este apartado quiero relatar los aspectos epistemológicos y metodológicos que me permitieron construir y sustentar gran parte de los razonamientos teóricos y críticos que he vertido en los apartados anteriores, pues, la historia de la gobernanza del comercio popular se encuentra entrelazada con una parte de mi historia personal, sobre todo, con la experiencia urbana (Giglia, 2003:89) que he acumulado a lo largo de los 34 años que he vivido en la Ciudad de México. Con especial énfasis, en los últimos diez años, período de mi vida que se

ha caracterizado, entre otras cosas, porque en este lapso he consolidado mi identidad sociológica, al tiempo que viajaba en el Metro, casi a diario, del norte al sur de la ciudad, y viceversa<sup>37</sup>. No quiero ahondar demasiado en los pormenores de mi biografía, basta con decir que gran parte de mi experiencia urbana en la Ciudad de México, me ha llevado a pasar entre 3 y 4 horas diarias en el Metro<sup>38</sup>.

A lo largo de los años, las características de mi experiencia de movilidad urbana influyeron para que le prestará una especial atención a las distintas actividades comerciales que se realizan al interior de los vagones y otros espacios del Metro<sup>39</sup>. Esta constante observación y reflexión ha cimentado el desarrollo de la perspectiva etnográfica con la que construí el presente estudio. Perspectiva que se sostiene sobre una reflexión epistemológica<sup>40</sup> que reconoce la estrecha relación que existe entre la biografía de la persona que investiga, su experiencia urbana y la construcción de la perspectiva analítica desde la cual construye sus problemas de investigación<sup>41</sup>. Esta reflexión epistemológica está inspirada y recupera distintas posturas de la geografía radical feminista, así como de otros aportes etnográficos.

En primera instancia, siguiendo a la antropóloga brasileña, Mariza Peirano (2014), la etnografía más que ser un método de estudio, es una forma en la que la persona aprende a

---

<sup>37</sup> Evocando una de tantas recomendaciones metodológicas que hizo Wright Mills sobre la “Artesanía intelectual”: “...el trabajador intelectual forma su propio yo a medida que trabaja por perfeccionarse en su oficio; para realizar sus propias potencialidades y aprovechar las oportunidades que se ofrezcan en su camino...” (Mills, 1961: 206).

<sup>38</sup> Crecí viviendo con mi familia en una unidad habitacional en los límites de la alcaldía de Azcapotzalco con el municipio de Tlalnepantla, y a los 25 años decidí cursar la Licenciatura en Sociología en la FCPyS de la UNAM. Posteriormente, al comenzar la Maestría en Estudios Urbanos de El Colegio de México, en el 2011, decidí mudarme a un modesto cuarto dentro de una casa ubicada en el barrio de santo Domingo del Pedregal, a 30-40 minutos de El Colegio de México. Pero, desde el 2009 hasta el día de hoy, decidí entrenar *Capoeira*, *Kick Boxing* *Jiujitsu Brasileño* en distintas academias de artes marciales en Azcapotzalco. Estas actividades académicas, marciales y filiales, han hecho que mi movilidad urbana cotidiana se caracterice por ir del sur al norte de la ciudad, y viceversa.

<sup>39</sup> Sería hasta el final de la licenciatura, un 17 de septiembre del 2008, cuando empezaría a sistematizar esas observaciones en un diario de investigación, destinado exclusivamente para anotar mis reflexiones teórico-metodológicas sobre una particular actividad económica que, aunque no es el tema central de este trabajo, había llamado mi atención: el ejercicio de la mendicidad en el Metro.

<sup>40</sup> La cual está inspirada en el fondo en aquella reflexión que hizo Wright Mills (1961: 236) como parte de su propuesta para cultivar una “artesanía intelectual”: “Saber que los problemas de la ciencia social, cuando se formulan adecuadamente, deben comprender inquietudes personales y cuestiones públicas, biografía e historia, y el ámbito de sus intrincadas relaciones”.

<sup>41</sup> *The invisible heart* de Nancy Folbre (2001), es uno de mis referentes metodológicos y narrativos sobre cómo entrecruzar la vida personal con el análisis de los problemas de investigación.

“extrañarse” de su medio cotidiano<sup>42</sup>. Una propuesta similar a la que realizó la antropóloga francesa Favret-Saada (2005) sobre la “afectación” que le causó el estudio de los fenómenos sociales relacionados con la hechicería camponesa. En esta misma tónica reflexiva se encuentra la propuesta epistemológica que realizó Cindi Katz (1994) desde la geografía feminista radical, para quien, la división entre “estar en el campo” y “no estar dentro del campo de investigación” es una frontera artificial, pues, considera que estas fronteras son construidas por las propias personas que realizan la etnografía. Por ello, para Katz (1994: 67), en concordancia con otras autoras, “...es crucial que los científicos sociales habiten con dificultad un inherentemente e inestable espacio de *betweenness*<sup>43</sup> (Katz 1992; Trinh 1986-87) con el fin de encajar dentro de los retóricos, empíricos y estratégicos desplazamientos que lleva nuestro academicismo con una clara política que trabaja en contra de las fuerzas de la opresión (Mascia-Lees et al. 1989)”.

Descanso en la propuesta de las tres autoras para argumentar, desde mi perspectiva, una convergencia de estos tres ángulos, que considero, tienen que ver con la construcción de la posición epistemológica desde la que nace una observación etnográfica urbana. Pues, gran parte de las propuestas etnográficas se construyen a partir de un proceso de “ruptura”<sup>44</sup> con las condiciones diarias de la vida de las personas que realizan la etnografía. Así, esta condición de “extrañamiento”, de “efectación”<sup>45</sup> que desarrollé, desde los tiempos en los que cursaba la licenciatura en sociología, sobre las actividades económicas populares que realizaban las poblaciones a bordo de los vagones del Metro, hizo que, poco a poco, comenzará a construir un objeto de estudio que, con el paso de los años, perfilé hacia el cuestionamiento sobre cómo estas actividades se representaban a diario en el Metro a pesar de la prohibición que existe sobre ellas.

---

<sup>42</sup> Como lo muestra la autora por medio de un suceso cotidiano de su vida que la llevó a preguntarse por el sentido que tenía el registro electoral de su identidad (Peirano, 2014: 378).

<sup>43</sup> La traducción literal de *betweenees* sería algo como “entredad”, pero, al no quedar satisfecho con la traducción, he preferido dejar el nombre original del concepto.

<sup>44</sup> No negaré que en el fondo existe una influencia bourdiana dentro de este ejercicio, precisamente en la parte en la que se aborda la construcción del objeto de investigación sociológica (Bourdieu, et. al., 1975: 29).

<sup>45</sup> Ese “dejarse ir”, también resulta familiar con el análisis que Walter Benjamin (2009) realiza a lo largo de los textos que componen “El libro de los pasajes”, en los que destaca el papel que juega el *flâneur* en el espacio urbano.

En consonancia, la constante observación de las actividades económicas populares, haría que el Metro se convirtiera para mí en algo más que un transporte urbano, pues, era al mismo tiempo, en el sentido en el que Katz lo plantea, un “campo de investigación” en el que estaba inserto de diferentes maneras, como: un usuario del Metro; como un espectador de los saltimbanquis, magos, faquires y demás poblaciones mendigantes; como un consumidor de los productos que los comerciantes ofertan de vagón en vagón; y al mismo tiempo, como un joven observador que comenzaba a estudiar las formas de esas actividades populares, como de los intentos por erradicarlas<sup>46</sup>. En suma, lo que quiero dejar en claro, es que, desde un punto de vista etnográfico, el análisis que se realiza del espacio urbano tiene mucho que ver con la forma en la que la persona ha vivido en la ciudad. La etnografía es así, el resultado de un, “extrañamiento”, un análisis científico de la experiencia urbana (Giglia, 2003).

Al respecto, existió un evento que, durante el desarrollo de mi investigación, marcó el inicio de estas reflexiones epistemológicas sobre la etnografía. Cuando era inevitable, como parte del ejercicio etnográfico, que realizaré un ejercicio de inmersión en el mundo del comercio popular del Metro, me aquejaron distintas dudas y miedos, entre los que destacaban: que la inmersión total en el Metro afectará las múltiples esferas de mi vida<sup>47</sup> y la problemática sobre el medio por el cual me insertaría en la dinámica político laboral del comercio popular bajo la ciudad<sup>48</sup>.

Rodeado de esta incertidumbre, una mañana de febrero de 2017, visité a Verónica Crossa, directora de esta tesis, con el propósito de esclarecer mis dudas. Le expuse mis inquietudes y ella con tranquilidad, me ofreció una “solución” respecto a la posibilidad de perder el dinamismo de mi vida al internarme en la etnografía del comercio popular en el Metro:

---

<sup>46</sup> Con base en las recomendaciones metodológicas que hizo Wright Mills “...el trabajador intelectual forma su propio yo a medida que trabaja por perfeccionarse en su oficio; para realizar sus propias potencialidades y aprovechar las oportunidades que se ofrezcan en su camino...” (Mills, 1961: 206).

<sup>47</sup> Los referentes bibliográficos que tenía sobre el ejercicio de la etnografía me decían que para realizar la investigación que me proponía, tendría que adentrarme totalmente en la vida del comercio popular del Metro, así como lo hizo Loïc Wacquant (2006) en la sala de boxeo del *guetto* en Chicago o Philippe Bourgois (2010) junto con las poblaciones puertorriqueñas que viven en el *Harlem* neoyorkino.

<sup>48</sup> Después de sufrir dos asaltos a mano armada y consciente del riesgo que implica el trabajo en entornos populares, tenía temor de poner en juego mi propia integridad física, por el difícil y limitado acceso que implica entrar a vender al Metro. Por otro lado, tenía claro que, por seguridad y por propósitos de la investigación, las investigaciones precedentes sobre el comercio popular en el Metro no han abordado a profundidad el fenómeno desde sus líderes. Tanto Sánchez (2009), Castillo (2009), Ruíz (2011), Pérez (2013), como Alonso (2015) y Juárez (2018), han abordado el tema del comercio en los vagones del Metro, destacando la perspectiva de los y las vendedoras de los vagones del Metro.

Verónica: Erick, es que esa es tu riqueza [la vida múltiple], tienes que aprender a utilizar esa riqueza de tu vida en favor de la investigación. La etnografía no sirve para sacar reglas o esquemas, sino, para plasmar aspectos de la experiencia particular de vida en una Línea del Metro o en una actividad comercial. Lo que importa es el relato de esa vida en particular.

Tardé varias semanas en comprender la sabiduría que yacía en el fondo de estas palabras. De hecho, fui cobrando consciencia de ello en la medida en la que se iba desarrollando la investigación, en la medida en la que me dejaba “afectar” por los complejos cauces de las relaciones políticas, económicas, sociales, espaciales, jurídicas, emotivas y corporales que componen la vida cotidiana del comercio popular en el Metro de la Ciudad de México. En efecto, “la riqueza de mi vida múltiple”<sup>49</sup>, fue de gran utilidad para: adentrarme en las dinámicas de los liderazgos del comercio popular bajo la ciudad<sup>50</sup>, ganarme la confianza de los líderes de distintos tramos del Metro, estar presente en distintas negociaciones con las autoridades del gobierno del STC Metro y de la Ciudad de México; vender, como un imitador de vagonero, en los vagones de los trenes. Esto me permitió conocer distintas situaciones que componen el día a día de las poblaciones populares que realizan sus actividades económicas en el Metro: desde el ejercicio de la venta, las relaciones con las y los usuarios/consumidores, hasta la negociación con los policías y la remisión a los Juzgados Cívicos.

Esto es lo que, con base en la discusión metodológica en torno al posicionamiento de investigación *betweenness*, *insider* y *outsider* (Guillemin y Gillam, 2004: 262; Gold, 2002: 229-230; Soni-Sinha, 2008: 518), entiendo como una etnografía multisituda. Esto es, un ejercicio de observación y participación múltiple en el que el etnógrafo emplea la capacidad social de desempeñar diversos roles sociales para construir una observación de las distintas situaciones que integran el fenómeno que estudia. En este sentido, concuerdo con la perspectiva que destaca el carácter ambivalente y dinámico de la posición de la persona que investiga en el contexto de investigación, que va de lo *insider* a lo *outsider*, según los

---

<sup>49</sup> Idea que, también, se podría entender desde un punto de vista teórico, siguiendo a Georg Simmel a propósito de la “multiplicidad de los círculos sociales” en relación con la conformación de la identidad de los individuos en la modernidad (Simmel, 2017: 195).

<sup>50</sup> Una situación que, en términos prácticos, fue posible gracias a la intervención del Dr. Carlos Alba, quien gracias a las investigaciones que ha realizado sobre los liderazgos del comercio popular en Tepito y el Centro Histórico (Alba, 2012; 2015: 2019), ha construido vínculos confianza con distintos liderazgos del comercio popular en la Ciudad de México. Entre ellos, figura Moisés, a quien me presentaría vía telefónica, y después en persona, a inicios de marzo del 2017. Esa sería mi puerta de acceso al mundo del comercio popular bajo la ciudad, el resto, es parte de la historia que ahora cuento.

momentos y las situaciones de investigación (Mullings, 1999). Como, también, considero que la riqueza de la sociabilidad que tenga la persona que realiza la etnografía, su capacidad de desenvolverse competentemente en distintos entornos y situaciones sociales, es una condición fundamental para construir una etnografía multisituada.

En suma, el trabajo que presento es, de alguna manera, la historia de un hombre de 34 años que creció muy cerca de entornos populares, quien para mantener sus estudios universitarios, en algún momento tuvo que vender discos piratas en un mercado de la Ciudad de México<sup>51</sup>, quien ha desarrollado una extensa y constante experiencia de movilidad urbana en el Metro de la Ciudad de México, quien es un integrante activo de la Sociedad Civil Organizada<sup>52</sup>; quien, como parte de su trabajo con personas con discapacidad visual que laboran en el Metro, ha estado presente en distintas mesas de trabajo y negociación con autoridades de distintas administraciones de la Ciudad de México<sup>53</sup>; y quien es un apasionado practicante de *Capoeira*<sup>54</sup>.

Estas condiciones personales me posibilitaron para construir un estudio etnográfico multisituado, esto es con una presencia en distintas situaciones, sobre los distintos órdenes que, he postulado, constituyen el proceso histórico de la gobernanza del comercio popular en el Metro de la Ciudad de México. Presencia que parte de una posicionalidad<sup>55</sup>, la cual ha sido elaborada por diversas autoras de la geografía radical feminista (Gillian, 1997; Mullings 1999; Gold 2001; Herod, 1999), quienes analizan la posicionalidad, como un importante

---

<sup>51</sup> Algunas de estos pasajes biográficos y sus impactos en el desarrollo de mis investigaciones sobre el comercio popular en el Metro de la Ciudad de México, han sido presentados en Serna, (2016).

<sup>52</sup> Desde finales del 2009, junto con un compañero y compañeras de la licenciatura, formamos un grupo de investigación, que hoy en día es una OSC registrada jurídicamente que tiene por nombre ASIICSO Habitus

<sup>53</sup> En agosto del 2013, justo al concluir mi tesis de Maestría sobre la informalidad regulada del comercio de las personas con discapacidad visual en el Metro de la Ciudad de México. Entonces, los miembros de la mesa directiva de la ASOCIVE me invitaron a asistir a las mesas de negociación por mantener las condiciones laborales que brindaba el acuerdo que firmaron en el 2010 en conjunto con las autoridades del STC Metro. Después de esa incursión, me convertiría en “asesor” de las personas con discapacidad visual, y participaría en diversas mesas de negociación, en dos períodos: 2013-2014 y 2015-2016.

<sup>54</sup> Sobre el complejo entramado político y cultural que rodea a la *Capoeira*, puede consultarse: Serna (2018). Para esta investigación, la *Capoeira* implicó el acondicionamiento físico que se necesita para correr de vagón en vagón y sortear a las personas usuarias, para vender mercancías, además de la comprensión sobre la complejidad moral que implica una práctica corporal que, debido a la prohibición y criminalización, se formó de resistencia y engaño en contra de las autoridades. Esto me permitió entender una gran parte de la racionalidad política y económica de las personas vagoneras. Además de que pude conocer bibliografía escrita en portugués, pues, gracias a la *Capoeira* he aprendido un poco de este idioma.

<sup>55</sup> Esta noción podría relacionarse con la “vigilancia epistemológica” que propuso Bourdieu junto con Passeron (Bourdieu, et. al., 1961: 14).

insumo en la producción de conocimiento social, como, al mismo tiempo, un importante elemento de cuestionamiento epistemológico sobre el punto de reflexión desde el cual se construye el conocimiento científico. Así, para Herod (1999:320), “...la noción de “posicionalidad” por sí misma y el intento de la academia por problematizar el proceso de investigación, la posición ha sido tomada en gran medida para referirse a las características físicas o sociales personales del entrevistador (clase, raza, sexo, nacionalidad, edad, etc.)”. En consecuencia, el punto de vista es el resultado de la reflexión sobre la posicionalidad (Herod, 1999; Rose, 1997, Kobayeshi, 2009, Gold, 2002) que resulta del entramado que se teje como resultado de la experiencia urbana, el género, la corporalidad, la posición social, entre otros factores, que influyen en la manera en cómo se ha vivido y experimentado la ciudad. Entonces, los límites<sup>56</sup> y posibilidades en la construcción de la investigación etnográfica, también pasan por las condiciones biográficas, corporales y afectivas (Soni-Sinha, 2008: 516-517)<sup>57</sup>.

También es necesario reflexionar sobre la posicionalidad que tiene un académico cuando se comienza a vincular con grupos de la política popular<sup>58</sup> (Rose, 1997; Soni-Sinha, 2008). Si bien, fue así como comencé a vincularme con las organizaciones de comerciantes vagoneros y a tener un espacio en las mesas de negociación realizadas con las autoridades para la regulación del comercio popular, no fue hasta que comencé a interactuar de manera constante e íntima con Moisés y los demás líderes del comercio popular en el Metro, que comencé a reparar en la importancia que juega el papel del académico dentro de los contextos políticos populares<sup>59</sup>. El académico cuando se relaciona con los grupos populares cumple con esa

---

<sup>56</sup> Uno de los mayores límites que, considero, conlleva la etnografía como varón con los liderazgos masculinos del comercio popular, tiene que ver con el acceso limitado que se tiene a las jerarquías más bajas de los comerciantes, y a la interacción con los comerciantes, quienes, como en otros espacios de las actividades populares (Lezama, 1991; Serna, 2013b), son quienes padecen las mayores desigualdades que conlleva el trabajo del comercio popular en el espacio y el transporte público.

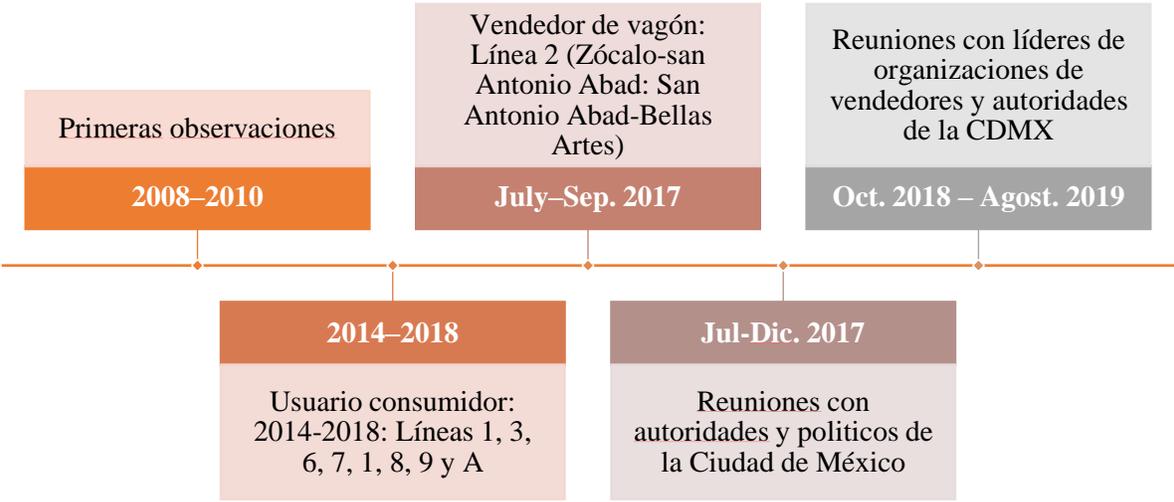
<sup>57</sup> Un ejemplo totalmente contrario a este trabajo etnográfico, es la investigación de Nitzan Shoshan (2017) quien, en su trabajo con jóvenes neonazis de Berlín, desarrolla el concepto metodológico de la “etnografía de lo desagradable”.

<sup>58</sup> En este aspecto, me identifiqué con la ruta que trazó Urvashi Soni-Shina (2008: 518) en el trabajo que realizó con las élites de la industria de la joyería en distintas ciudades de Oriente Medio. Para la autora “La invocación de diferentes aspectos de mi múltiple posicionalidad como India, clase mediera, mujer y, por ese tiempo, adscrita al prestigioso Colegio de la Universidad de Nueva Delhi, y realizando mi PhD en el Reino Unido, fue significativo para obtener el acceso a los informantes y tuvo implicaciones en mi relación con los informantes, el proceso de investigación y los hallazgos de mi investigación”.

<sup>59</sup> Lo cual no quiere decir que “el académico” se mantenga como una posición política estática en las relaciones sociales que se establecen dentro del trabajo etnográfico (Soni-Sinha, 2008).

función de “equilibrar” las desigualdades políticas en las negociaciones entre autoridades y organizaciones populares<sup>60</sup>.

En suma, las condiciones de mi biografía, las características de mi experiencia de movilidad urbana, sumadas a mi trabajo académico-político y a otros factores individuales, me permitieron convivir con una gran gama de actores que pertenecen a los distintos órdenes que conforman la gobernanza del comercio popular bajo la ciudad. En términos resumidos, la “etnografía multisituada” que sostiene esta investigación, se realizó con base en las siguientes etapas:



Esquema 4 Cronología de la etnografía multisituada  
Fuente: Elaboración propia

Por su parte, mi pasado biográfico, como un hombre que creció en entornos cercanos a los barrios de la zona norte de la ciudad y mi trayectoria laboral como comerciante de discos piratas; en combinación con mi experiencia académica, política y como integrante activo de la “Sociedad civil”, también me sirvieron para poder entablar relaciones de cercanía y confianza, tanto con vendedores, líderes del Metro y policías del Metro; como con autoridades de distintos órdenes políticos. Lo anterior se condensa en una reflexión teórica

<sup>60</sup> En esta posición, como académico en relación con las organizaciones de comerciantes populares, he jugado el papel de interprete-traductor de las comunicaciones administrativas que las autoridades mantienen con los representantes de las organizaciones por medio de los oficios escritos con tecnicismos jurídicos y administrativos; como “asesor” de los comerciantes en mesas de trabajo y negociación con autoridades. En suma, de mi parte ha existido un trabajo de “*advocacy planning*” (Davidoff, 1973), en el que la labor académica está estrechamente vinculada con el trabajo político de las poblaciones con quienes se trabaja (Rose, 1997: 310).

que fue formulada por Georg Simmel (2018) a propósito de la “multiplicidad de los círculos sociales” en relación con la conformación de la identidad de los individuos en la modernidad: “La determinación de la personalidad será tanto mayor si los círculos condicionantes, en vez de organizarse de manera concéntrica, coexisten de modo paralelo” (Simmel, 2018: 195). De tal manera, pude convivir con una gran gama de actores que pertenecen a los distintos órdenes que conforman la gobernanza del comercio popular bajo la ciudad y conforman el siguiente “elenco de personajes”, quienes son los protagonistas de este trabajo:



Esquema 5 Elenco de personajes  
Fuente: Elaboración propia

## **Los órdenes de la gobernanza del comercio popular bajo la Ciudad** Guía para no perderse en el caótico viaje de leer esta tesis

Como bien refiere Néstor García Canclini (2018: 18) en su prólogo al “Vertigo Horizontal” de Juan Villoro, “Hay algo de reto al fracaso en tratar de escribir un libro sobre “una ciudad que se vive de millones de modos diferentes”. Mismo reto implica hablar sobre las distintas formas en las que se vive en el Metro, incluso, sí sólo nos referimos al complejo entramado de órdenes que constituyen una de sus formas de apropiación, la del comercio popular que, aunque prohibido, se realiza de manera negociada en sus instalaciones. De tal modo, aunque las interdependencias de los distintos órdenes que componen la gobernanza del comercio popular se ven representadas en cada una de las situaciones que viven las poblaciones involucradas, para fines expositivos, he decidido exponerlas de manera separada en los siguientes capítulos.

### **Del transporte subterráneo al *Trome*.**

La heterotopía del comercio popular como forma de uso del Metro de la Ciudad de México. En el primer capítulo hablo sobre cómo, por medio de las apropiaciones socio económicas de los grupos de comerciantes populares, a pesar de las prohibiciones jurídicas y el diseño de

la planeación urbana, un medio de transporte se convierte en un espacio en el que convergen múltiples interpretaciones y actividades. Como lo estudia Foucault (2010) por medio de la idea de heterotopía, son las personas quienes definen el sentido del espacio. Siendo el *Trome* la representación de este espacio socio antropológico que han creado las y los comerciantes populares respecto del Metro de la Ciudad de México.

### **El Estigma de ser vagonero.**

El orden socio-moral de las relaciones sociales entre las poblaciones populares y las personas usuarias del Metro.

Uno de los principales referentes históricos que han tomado las autoridades para justificar el combate al comercio popular en el espacio urbano, es la supuesta molestia que éste ocasiona en las personas que usan el espacio y transporte público, creando con ello, un estigma (Goffman, 1970) en torno a las personas que realizan estas actividades. Cuestiono este razonamiento a lo largo del capítulo, en el que describo algunas de las características morales que rigen las interacciones cotidianas de las personas usuarias y las personas que comercian en el interior de los espacios del Metro. Orden relacional (Goffman, 1979) que pende entre el rechazo y la colaboración, pero que, no cae en el extremo del proceso histórico de estigmatización (Link y Phelan, 2001) de las poblaciones populares que han construido y promovido las autoridades del STC Metro.

### **El mercado popular bajo la ciudad.**

Las actividades comerciales de los grupos populares en el espacio subterráneo.

Uno de los argumentos más antiguos que, tanto la tradición de la marginalidad como la perspectiva clásica de la informalidad (Tokman, 1995) han postulado, es que los mercados populares componen un sector económico segmentado del resto del orden económico. Por medio de la descripción de las actividades económicas populares que realizan las distintas poblaciones populares en el Metro, el capítulo busca evidenciar, una vez más, que este postulado sobre la segmentación de los mercados en dos sectores, es erróneo. Lo que el capítulo reconstruye es el orden económico de las actividades populares que se realizan en el Metro y, siguiendo la veta de la “globalización desde abajo” (Alba, Ribeiro y Mathews, 2015), las relaciones que el comercio popular mantiene con otros mercados locales, nacionales y globales.

### **El oficio de vagonero.**

El ser del vendedor popular bajo la Ciudad.

De alguna manera el punto de conjunción de los órdenes jurídicos, morales, económicos, geográficos, sociales y antropológicos, convergen en la experiencia diaria que viven los comerciantes populares al ejercer el comercio en los vagones del Metro. Una vivencia que tuve que aprender, y de la cual, entiendo, se desprenden otros órdenes como el afectivo y el corporal, que, en su conjunto componen el “oficio de ser vagonero”. Un oficio que es integrado por un cúmulo de racionalidades prácticas: una racionalidad económica, una racionalidad corporal, una racionalidad jurídica y una racionalidad de la negociación con los policías y los jueces cívicos. Saberes que se incorporan y se representan diariamente en los vagones del Metro.

### **La ley de la selva.**

Los orígenes políticos de la organización del comercio popular en el Metro.

El propósito de este capítulo es dual, por un lado, por medio de los relatos de los comerciantes más longevos, realizo una reconstrucción histórica sobre la instauración del comercio popular en el Metro de la Ciudad de México; el segundo aspecto, es la construcción del orden político por medio del cual, estos primeros comerciantes organizaron, mediante el uso de la fuerza, las actividades comerciales en el Metro. Las cuales, se extendían en la medida que se construía la columna vertebral del Metro de la Ciudad de México, entre 1970 y 1984. Esta organización política basada en el ejercicio de la violencia sería ejercida por un primer grupo de líderes, de los cuales, posteriormente, algunos evolucionarían hacia una forma de organización política más “civilizada”.

### **El derecho al Derecho.**

La resistencia y la negociación de las leyes en contra del comercio popular bajo la ciudad.

En el desarrollo de su proceso histórico, las formas políticas del ordenamiento de las actividades comerciales bajo la Ciudad de México evolucionaron hacia la construcción de organizaciones sociales, algunas jurídicamente registradas. Una transformación que, en gran medida, fue ocasionada por la interdependencia que siempre ha existido entre los grupos de comerciantes populares y las autoridades del gobierno de la Ciudad de México. Una interdependencia que se transformaría con la llamada “transición democrática” de 1997 en el Distrito Federal, producida por la llegada del Partido de la Revolución Democrática (PRD)

al gobierno. Lo cual terminaría por cercenar los viejos acuerdos que el Partido Revolucionario Institucional (PRI) tenía con las organizaciones de comerciantes populares. Uno de los principales elementos en los que se puede apreciar este desbalance en el equilibrio de las relaciones políticas, es el cambio y el reforzamiento de los instrumentos jurídicos por parte de las autoridades, y el aprendizaje de estos mismos instrumentos y otras instancias jurídicas por parte de los líderes de comerciantes populares del Metro. Con lo cual, nacerían otras formas del liderazgo popular fundados en el conocimiento y manejo del derecho.

### **La fuerza de la ley** El orden policiaco en el Metro

Tras las huellas de los distintos momentos en los que se pueden observar los puntos más álgidos de la gobernanza del comercio popular, destaca el incremento de la presencia policiaca que, junto con otras medidas de seguridad, fueron implementadas en el Metro y otros espacios de la Ciudad de México. Estas acciones se fundaron en las recomendaciones realizadas por el “Grupo Giulliani” en el 2003. Derivado de las recomendaciones, inspiradas en las medidas tomadas en la ciudad de Nueva York durante el gobierno de Rudolph Giulliani, nacerían las medidas políticas del tipo “Cero tolerancia” en contra del comercio popular en el Metro y otros espacios públicos. El capítulo analiza las características de estas medidas y las repercusiones que éstas han tenido en las relaciones que mantienen los grupos de comerciantes con las autoridades del STC Metro.

### **Policías y vendedores** El juego de negociar y aplicar la ley en el Metro

En consecuencia, con el incremento de la presencia policiaca y el recrudecimiento de los instrumentos jurídicos en contra del comercio popular en el Metro de la Ciudad de México, se alteró el balance de las relaciones cotidianas entre los cuerpos policiacos y las personas que comercian en el Metro. Lo cual no sólo acarrearía un mayor número de enfrentamiento entre ambos bandos, sino que, inesperadamente, también, permitiría la emergencia de otros personajes que antes no figuraban dentro del “juego de negociar y burlar la ley”, por ejemplo, los grupos de carteristas, conocidos como: “panchitos”. El capítulo describe la manera en cómo se desarrollan las interacciones cotidianas que constituyen las relaciones entre policías y vendedores, tanto en los espacios del Metro como en los Juzgados Cívicos de la Ciudad de México.

## **La balanza de la gobernanza, hoy**

¿La cuarta transformación del comercio popular en la Ciudad de México?

Bajo el entendido que las investigaciones culminan, pero los fenómenos y problemas que son objeto de la investigación continúan con su proceso de realización, en esta breve sección de la tesis reseño los sucesos políticos que han acontecido a lo largo del primer año de gobierno de MORENA en la Ciudad de México y a nivel federal. Una alternancia política que comenzó con grandes expectativas por parte de gran número de la población de la ciudad, incluyendo a algunas de las personas que comercian en el Metro, y que con el paso de los meses fue convirtiéndose en un episodio más del combate del comercio popular bajo la ciudad. Mientras que, de forma paralela, diversas organizaciones populares y grupos parlamentarios locales y federales, discutían las reformas jurídicas para la legalización y protección del comercio popular en la Ciudad de México y a nivel federal.

### **Reflexiones finales**

#### **El Leviatán subterráneo**

Con base en el análisis que realicé, la última parte busca hacer un ajuste de cuentas sobre los balances del poder que han caracterizado el desarrollo del proceso histórico del comercio popular bajo la ciudad. Desarrollo que está íntimamente relacionado con el propio proceso histórico de la gobernanza del comercio popular en el espacio público. El propósito de estas últimas páginas es ofrecer un cierre a este estudio que, tal vez, pueda servir como una suerte de historia presente para los futuros estudios sobre el comercio popular en y bajo la Ciudad de México.

Aunque cada uno de los capítulos está autocontenido, es decir, describe cada uno de los órdenes en sí mismo, para comprender las interdependencias que configuran la gobernanza del comercio popular, la propuesta de lectura es que se lean en su conjunto. Sí esta lectura se da en el orden del capitulado que he propuesto, se puede obtener una panorámica del desarrollo del proceso histórico de la gobernanza del comercio popular bajo la ciudad. Aunque, también se pueden leer fuera del orden capitular propuesto, con lo que se podría observar un corte sincrónico dentro del proceso histórico del medio siglo de vida que tiene el comercio popular bajo la ciudad.

## Capítulo I DEL TRANSPORTE SUBTERRÁNEO AL TROME.

La heterotopia del comercio popular como forma de uso del Metro de la Ciudad de México

Existen múltiples formas de contar la historia del Sistema de Transporte Colectivo Metro (STC Metro) de la Ciudad de México. En este capítulo he optado por concentrarme, más que en la historia del transporte público, en reconstruir la historia de una de tantas poblaciones que habita el espacio bajo la ciudad, me refiero a la historia de las poblaciones de comerciantes populares y a su apropiación del Metro como un espacio laboral y vital (Giglia, 2012). En concreto, entiendo que, pese a los discursos y prohibiciones que pesan sobre las distintas poblaciones que desarrollan sus actividades económicas en las instalaciones del STC Metro, son personas que habitan y conforman el espacio bajo la Ciudad de México. Las apropiaciones de las poblaciones de comerciantes populares edifican otros sentidos geográficos y humanos del transporte urbano, construyen, lo que Foucault (2010) llamó como espacios heterotópicos, esto es, como explicaré más adelante, múltiples formas de construir el espacio del transporte subterráneo con base en la experiencia particular de quienes lo habitan.

El capítulo inicia con un breve relato sobre el proceso de construcción del STC Metro, en el que destaco las disputas políticas que antecedieron a su construcción (Davis, 1994), mi intención es comenzar a introducir la idea de que el Metro es más que un espacio destinado a la movilidad urbana. De forma paralela a la construcción urbanística del STC Metro, se comienza a escribir una “historia no oficial” que cuenta la génesis de las poblaciones populares que realizan sus actividades comerciales en el Metro de la Ciudad de México, entre ellas, se encuentran las poblaciones de comerciantes populares, que tienen una sociogénesis en los antiguos varilleros y buhoneros que vendían en las plazas y a bordo de los transportes públicos; sobre esto hablo en la segunda sección del capítulo. Por último, Concluyó presentando esta otra forma que cobra el espacio subterráneo, como espacio laboral y vital de las poblaciones de comerciantes populares a partir de la figura del “Trome” como espacio heterotópico de desviación que le da un sentido distinto al Metro como espacio destinado para la movilidad urbana.

## **Entre la política y el desarrollo urbano**

### Un recuento histórico sobre el Metro de la Ciudad de México

El 4 de septiembre del 2019 el Metro de la Ciudad de México cumplió medio siglo de haber sido construido. En estos 50 años de vida, sería conveniente hacer un análisis crítico sobre las transformaciones e impactos que ha tenido en la vida urbana de la Ciudad de México. En este apartado me ocuparé en realizar una breve reconstrucción sobre la historia urbana y política que nos permite entender la importancia que tiene el Metro, no sólo como medio de transporte urbano, sino como un espacio urbano esencial en la vida diaria de las personas que habitamos en la Ciudad de México, y debajo de ella.

En términos oficiales, la historia del Sistema de Transporte Colectivo Metro (STC Metro) comienza el 4 de septiembre de 1969<sup>61</sup>, cuando se inauguró la primera línea del Metro, en respuesta a las necesidades de movilidad urbana que exigía el crecimiento demográfico y el proceso de urbanización de la Ciudad de México. Aunque, detrás del discurso oficial, la construcción del Metro, también, fue impulsada por los intereses económicos de los consorcios de la construcción nacionales y extranjeros<sup>62</sup> (Davis, 1998; Rodríguez y Navarro, 1999). Así, el objetivo primordial de la infraestructura del STC Metro, según el “Decreto por el que se Crea el Organismo Público Descentralizado Sistema de Transporte Colectivo para Construir” (GODF, 1976 [2007]), es:

Artículo 1º.- “(...) la construcción, mantenimiento, operación y explotación de un tren con recorrido subterráneo, superficial y elevado, para el transporte colectivo de pasajeros en la Zona Metropolitana de la Ciudad de México, áreas conurbadas de ésta y del estado de México, así mismo, dicho organismo tiene por objeto la adecuada explotación del servicio público de transporte colectivo de personas mediante vehículos que circulen en la superficie y cuyo recorrido complementa el del tren subterráneo.

En el plano institucional del gobierno, El Sistema de Transporte Colectivo Metro es un Organismo Descentralizado del gobierno de la Ciudad de México creado por Decreto el 29

---

<sup>61</sup> “El Metro de la Ciudad de México se concibió para constituirse en la columna vertebral del transporte de la metrópoli que concentraría a los usuarios en las estaciones, sobre todo en las terminales, y desplazaría la exagerada presencia del auto particular. (...) fue inaugurado en septiembre de 1969, con una línea de 12.7 kilómetros de longitud y 16 estaciones”. (Rodríguez y Navarro, 1999: 40)

<sup>62</sup> Diversos factores concurrieron para que esto fuera posible, entre los más destacados se encuentran los intereses del gran capital de la construcción, el grado de desarrollo del proceso de metropolización, los requerimientos de reproducción de la fuerza de trabajo, el nivel de desarrollo alcanzado por la institucionalidad pública "urbana" en el DF, las expectativas del "desarrollismo" en la perspectiva de los juegos olímpicos de 1968 y los intereses de penetración de los capitales y gobierno francés en el transporte masivo de las grandes ciudades de América Latina”. (Rodríguez y Navarro, 1999: 42)

de abril de 1967 (Baños, 2014: 26-27). La “misión” que tiene el organismo descentralizado de Transporte Colectivo Metro, es: “Proveer un servicio de transporte público masivo, seguro, confiable y tecnológicamente limpio. Con una tarifa accesible, que satisfaga las expectativas de calidad, accesibilidad, frecuencia y cobertura de los usuarios y se desempeñe con transparencia, equidad y eficiencia logrando niveles competitivos a nivel mundial”<sup>63</sup>.

No obstante, tras este discurso innovador y vanguardista que representa urbanísticamente el Metro de la Ciudad de México, se esconden diversos procesos políticos y económicos que constituyen la otra historia del Metro de la Ciudad de México. Procesos históricos, que tienen representaciones en el presente, que nos pueden ayudar a comprender la configuración actual de los conflictos en torno al Metro de la Ciudad de México. A continuación, me concentraré en describir los conflictos políticos y económicos suscitados en los primeros años del Metro. A mediados de los años noventa, el académico Vicente Leñero (1995), narró, brevemente, la historia del “Gusano Azteca<sup>64</sup>”, el Metro de la Ciudad de México, en la que señala que la Ciudad de México, en comparación a otras urbes del mundo, “...dilató carretadas de tiempo para tener su Metro. Ya era gigante, sobrepoblada, enorme —siempre fue enorme, nació sobrepoblada— y todavía viajábamos como quien dice en burro: sólo autobuses y tranvías de cables se utilizan para mal resolver el problemón del transporte colectivo”. (Leñero, 1995. Citado por STC, 2014: 22). Leñero, en su prosa académica, también reconoce que había una serie de factores urbanísticos y políticos que retrasaron por tanto tiempo la construcción del Metro de la Ciudad de México<sup>65</sup>. Ambos factores han sido descritos en los estudios que reconstruyen la historia del Metro de la Ciudad de México (Navarro, 1984; López y Navarro, 1999; Davis, 1991). A continuación, retomaré algunos aspectos de estos estudios.

---

<sup>63</sup> <http://data.metro.cdmx.gob.mx/organismo/misionyvision.html> (Consultado por última vez el 21 de noviembre del 2018)

<sup>64</sup> El texto fue publicado originalmente en la edición semanal del diario “El País”, el 17 de diciembre de 1995. El texto fue incorporado recientemente a la memoria narrativa fotográfica “El Metro es de todos”, publicada por el STC Metro (2014: 22).

<sup>65</sup> “El anteproyecto del Metro, a cargo de la empresa ICA, estuvo listo diez años antes de su inauguración, pero los temores del Regente Ernesto P. Uruchurtu condujeron a su rechazo: los costos eran excesivos y los efectos del terremoto de 1957 generaron bastante desconfianza con respecto a las grandes obras públicas. Fue Gustavo Díaz Ordaz quien, convencido de que el “milagro mexicano” nos colocaba a unos pasos del Primer Mundo, impulsó el proyecto: un país capaz de organizar juegos olímpicos y mundiales de fútbol puede darse el lujo de tener un sistema de transporte público como el de las mejores ciudades del mundo. Claro, también estaba como soporte una economía que crecía al 6 por ciento sin inflación ni devaluación, con una deuda externa sumamente manejable”. (Baños, 2014: 26).

Para mediados del siglo XX la Ciudad de México se había constituido en uno de los principales puntos de desarrollo económico, y, por ende, de crecimiento poblacional del país, ello debido a la concentración del crecimiento industrial como en el desarrollo de infraestructura urbana en relación con el proceso productivo (Garza, 1985). Esta concentración de los bienes productivos que propiciarían la hipercentralización de la concentración urbana en la Ciudad de México<sup>66</sup>, también ocasionó una concentración demográfica, y, por ende, la concentración de mano de obra a lo largo de toda la segunda mitad del siglo XX. (Pacheco, 2004).

En este contexto, el transporte público se había convertido en una de las necesidades esenciales de la Ciudad de México, la cual, en el transcurso de los años cincuenta del siglo XX, había depositado en los transportes ferroviarios, eléctricos y los autobuses el peso de la movilidad urbana a lo largo de la ciudad, especialmente en su zona central (Navarro, 1984: 86; Rodríguez y Navarro, 1999: 34). En este sentido, el transporte urbano también generaba una serie de nuevos fenómenos urbanos, los cuales, desde la perspectiva de la economía urbana, obedecen a las “deseconomías” que produce la distancia entre los mercados de vivienda y los mercados de trabajo, caracterizados por el gran tiempo que pasaban las personas en el transporte urbano para llegar a sus destinos laborales y personales (Rodríguez y Navarro, 1999: 37).

Fue así que se concibió que la construcción de un transporte subterráneo podría ser la “solución” a los problemas de transporte de la Ciudad de México. Como lo reseña Navarro (1984: 88), al menos con sus tres primeras Líneas se buscaba:

... resolver dos problemas distintos, aunque vinculados entre sí. Por un lado, pretendía incidir en el problema de la transportación masiva de la población; por el otro, iba dirigido a descongestionar el tráfico de vehículos en algunas de las principales avenidas y calles del centro, lo que posibilitaría, principalmente, el retiro de los autobuses de las mismas. Secundariamente, ayudaría a dignificar el Centro Histórico de la ciudad, al permitir la disminución del tráfico de vehículos, así como la contaminación atmosférica y auditiva de esta zona, además de permitir el acceso de la población citadina a diversos lugares culturales e históricos.

---

<sup>66</sup> Este fenómeno urbano fue resultado de una serie de factores económicos y políticos propios del modelo de Sustitución de importaciones y una serie de medidas políticas que incentivaban el desarrollo industrial, las cuales, si bien consideraban a todas las regiones del país, terminaron por concentrarse en la capital del país, en donde, además, se encontraban otros factores históricos, culturales y sociales que permitieron la concentración de las élites empresariales y el desarrollo de sus inversiones durante la segunda mitad del siglo veinte, hasta la llamada “década perdida” de los años ochenta (Garza, 1985; 2005; Pacheco, 2004).

No obstante, tras estas soluciones que aportaba la construcción del Metro de la Ciudad de México, se escondían distintos factores que hacían poco viable su construcción. En primera instancia, existían obstáculos concernientes a la propia orografía del suelo de la Ciudad de México, suelo pantanoso con gran actividad sísmica. A ello se sumaba el problema económico, concerniente a la gran inversión que las obras para su construcción conllevaban; quién pondría ese dinero, era una pregunta central. Finalmente, los factores políticos y sociales interurbanos e inter políticos entre las fuerzas en pro del Metro y las fuerzas opositoras en contra de su construcción, debido a la incertidumbre de los costos y afectaciones que tendría su construcción en relación con los comercios del Centro de la ciudad (Navarro, 1984: 89).

En suma, en el proceso de construcción del Metro de la Ciudad de México, influirían distintos factores que impedían el desarrollo del proyecto, tales como: los factores políticos, los obstáculos económicos, el tipo del suelo de la ciudad. Por ahora sólo me concentraré en la confrontación política que se libró entre el llamado “pulpo camionero” y los sectores a favor de la construcción del Metro (Rodríguez y Navarro, 1999: 40). Es la historiadora norteamericana, Diane Davis (1991; 1998), quien mayor atención prestó a los factores políticos que acompañaron al proceso de construcción del Metro de la Ciudad de México. Para Davis (1991: 331), existen dos posturas que han narrado la historia del Metro de la Ciudad de México, la primera enfocada al aspecto tecnocrático y una encargada de describir la historia desde una postura de la economía política urbana. Lo que Davis buscó aportar, fue, entre otras cosas, fortalecer la postura de la economía política al mostrar los conflictos al interior de las propias clases capitalistas y élites urbanas que estuvieron detrás del proceso de construcción del Metro de la Ciudad de México. Los actores y fuerzas políticas que se dividieron en dos bandos: las elites en pro del Metro y los grupos que se oponían a la construcción del Metro. Estas relaciones y confrontaciones políticas, prefigurarían lo que la autora, posteriormente llamaría como “El leviatán urbano” (Davis, 1991: 333-334; 1998).

La metáfora de el “Leviatán” con la que Diane Davis caracteriza al proceso político que permitió la construcción del STC Metro, más que un guiño directo a la obra clásica de Thomas Hobbes, es una manera en la que la autora identifica las fuerzas políticas que están

detrás del desarrollo urbano<sup>67</sup>. Para ello, la autora retoma los dos primeros sexenios de vida del STC Metro, desde su concepción en 1964 hasta la consolidación de buena parte de la columna vertebral de sus tres primeras Líneas en 1976 (Davis, 1991: 332). Lo que le interesa a Davis a lo largo de estas dos primeras administraciones del STC Metro, es identificar los conflictos políticos y económicos internos que, en primera instancia, permitieron la construcción del STC Metro y, paradójicamente, en la segunda administración, de 1970-1976, frenarían su desarrollo, debido a, entre otras cosas, el alto costo de operación del STC Metro<sup>68</sup>, como al cambio de política del transporte público, la cual, una vez más, favorecía a las empresas de autobuses como factor nodal del transporte en la ciudad<sup>69</sup> (Davis, 1991: 349).

Por el momento, no busco extenderme en demasía sobre el notable estudio que realizó Davis en torno a los procesos políticos que acompañaron al STC Metro durante sus primeros años de vida, en los cuales, se pueden apreciar las luchas y acuerdos políticos que diseñaron la política de transporte urbano en la Ciudad de México. Con lo cual, Davis concluye que

...este caso sugiere que las políticas de transporte urbano son implementadas exitosamente, sólo cuando ellas tienen el apoyo de las clases dominantes como de las subordinadas y de los actores políticos y económicos. Esto no quiere decir que las políticas de transporte urbano no sean nunca implementadas solamente por actores políticos autónomos, o solamente bajo la presión de clases capitalistas. Ni quiere decir que en los países desarrollados los conflictos o antagonismos interclases o Estado Clases, no puedan estar por debajo de las luchas por la implementación de las políticas de transporte urbano.<sup>70</sup>

---

<sup>67</sup> “Argumento que los conflictos sobre el METRO fueron determinados por las alianzas transclases, las divisiones interclases y las alianzas entre las clases y el Estado; y sostengo que estas divisiones y relaciones son evidentes en los patrones específicos de la concentración urbana, el desarrollo de la economía nacional, y la formación del Estado asociada con el status periférico de México en la economía mundial” (Davis, 1991: 333)

<sup>68</sup> Davis (1991: 338) mencionó que, con base en las cuentas públicas del DDF, para 1973 el costo de operación técnico, el costo de operación administrativo y el costo de financiamiento del STC Metro para el año de 1973, era de 809, 880 mil pesos. Costo que se elevaría en los años subsiguientes, probando un déficit gradual, respecto a los ingresos obtenidos por el pago del servicio, lo cual obligaría al subsidio federal (Navarro, 1984) que, hasta el día de hoy, cubre el costo real del boleto del Metro.

<sup>69</sup> En esta misma tónica, Rodríguez y Navarro (1999: 42-43) indican que: “La contracción de gasto público en 1971 para disminuir la deuda pública y el desequilibrio de la balanza comercial, junto con las prioridades de política urbana definidas por el régimen, aparentemente fueron los factores que paralizaron por seis años las obras de ampliación del Metro (...) la determinación de congelar la obra del Metro no fue un simple acto de racionalidad económica, sino que pasó también por la esfera política. Los camioneros tenían una cuota de poder y constituían un interlocutor político obligado no sólo en el ámbito de la ciudad sino a nivel regional y por ende nacional; este poder era tal que permitió que Rubén Figueroa Figueroa, presidente de la Alianza de Camioneros, fuera designado candidato del PRI y posteriormente electo gobernador del estado de Guerrero (1975-1981).”

<sup>70</sup> Aunque no es el tema central de este trabajo, podemos apreciar cómo estos entramados políticos han sido parte de la historia del Metro de la Ciudad de México, desde sus orígenes hasta nuestros días, siendo el caso más reciente y polémico el de la construcción de la Línea 12 del Metro.

La propuesta que realiza Davis para comprender las primeras administraciones del STC Metro, resultan válidas para seguir el desarrollo del STC Metro durante sus primeras décadas de vida, cuando se termina de construir la columna vertebral de las principales Líneas del Metro en la Ciudad de México. Como Rodríguez y Navarro lo han especificado, durante el período de 1978-1984 se comenzó una segunda etapa de construcción del STC Metro, la cual comprendería casi 80 km de extensión, divididos en 80 estaciones y cuatro Líneas del Metro (Rodríguez y Navarro, 1999: 49). En términos del crecimiento urbano, y los intereses económicos y políticos, esta etapa se caracterizaría por la extensión de la red de servicio a la zona industrial del norte la Ciudad de México, con la construcción de las Líneas 6 y 7, así como por la ampliación del Metro en el Centro de la Ciudad, con el fin de revitalizar la urbe y crear una cuadrícula urbana, que era la propuesta urbanística de la regencia de Carlos Hank González (Rodríguez y Navarro, 1999: 49-50).

De tal manera, casi, a mediados de los años ochenta, la red del STC Metro se componía de una traza que permitía la vinculación de las principales zonas productivas de la Ciudad de México y sus límites con el Estado de México, al “...norponiente (Cuatro Caminos, Línea Dos), norte (Indios Verdes, Línea Tres), extremo norponiente (El Rosario, Línea Siete), y oriente (Pantitlán, líneas Cinco y Nueve)<sup>71</sup> (Rodríguez y Navarro, 1999: 59-60). El resto de la configuración del STC Metro, desde entonces hasta la actualidad, está sintetizado en la siguiente tabla, en la que muestro de la relación en cuanto a la extensión física, como el crecimiento del STC Metro a través del tiempo.

---

<sup>71</sup> Los autores puntualizan en el hecho de que la “...doble característica de la red —puntos de transbordo y traza de la misma— permitió al STC jugar con mayor efectividad su papel "vinculador" con el resto de los medios de transporte colectivo. Las posteriores ampliaciones de la red durante esta etapa mantienen los lineamientos señalados, con excepción, quizá, de la porción sur de la Línea Tres, que atraviesa la antigua zona de servicios hospitalarios, áreas de negocios y residenciales de sectores medios, para desembocar en Ciudad Universitaria. Esta zona le otorgó al STC, una capacidad vinculadora con estas áreas de diversificada actividad y elevada atracción de viajes al centro-sur del Distrito Federal”. (Rodríguez y Navarro, 1999: 60).

<b>Etapa</b>	<b>Duración</b>	<b>Acontecimiento</b>
<b>Primera Etapa</b>	19 de junio de 1967 al 10 de junio de 1972	Tres líneas: la 1 que corre de poniente a oriente, desde Zaragoza hasta Chapultepec; la 2 de Tacuba a Taxqueña y la 3 de Tlatelolco al Hospital General. La longitud total de esta primera red fue de 42.4 kilómetros, con 48 estaciones para el ascenso, descenso y transbordo de los usuarios.
<b>Segunda Etapa</b>	7 de septiembre 1977 a finales de 1982	Con la conclusión de la segunda etapa, a fines de 1982, la red del Metro alcanzó una longitud de 79.5 kilómetros el número de estaciones aumentó a 80. La línea 4 de Martín Carrera a Santa Anita. La línea 5 Politécnico a Pantitlán
<b>Tercera Etapa</b>	Principios de 1983 a finales de 1985	Consta de ampliaciones a las líneas 1,2 y 3 se inician dos líneas nuevas, la 6 y la 7. La longitud de la red se incrementa en 35.2 kilómetros y el número de estaciones aumenta a 105.
<b>Cuarta Etapa</b>	Inició en 1985 y terminó en 1987	Esta etapa se compone de las ampliaciones de las líneas 6 (de Instituto del Petróleo a Martín Carrera) y 7 (de Tacuba a El Rosario), y el inicio de una nueva línea, la 9 de Pantitlán a Tacubaya, por una ruta al sur de la que sigue la línea 1. Se e incrementó la red con 5.7 kilómetros y cuatro estaciones más.
<b>Quinta Etapa</b>	Inició en 1988 y se terminó en 1994	Se agregaron diez estaciones y 17 kilómetros de longitud a la red. La estación Pantitlán la pone en correspondencia con las líneas 1, 5 y 9. Línea A del Metro
<b>Sexta Etapa</b>	Inició en 1994 y se terminó en el 2000	Línea B del Metro. la red en su conjunto se incrementó 13% para alcanzar 201.7 kilómetros. 21 estaciones: 13 en la capital y ocho en el estado de México. 175 estaciones
<b>Séptima Etapa</b>	2006-hoy	Se integra por 20 estaciones. Longitud 20,278 km Longitud red 24,475 km

Tabla 1 "Desarrollo histórico del STC Metro de la Ciudad de México"

Fuente: Elaboración propia con base en la información contenida en:

<http://data.metro.cdmx.gob.mx/organismo/construccion6.html> (Consultado el 13 de octubre del 2015).

Como sucede con otras Líneas del Metro, las etapas en las que se divide su construcción y expansión se deben a distintos factores<sup>72</sup>. En el caso del Metro de la Ciudad de México, los principales factores que han impedido la extensión del sistema de transporte han sido de índole económico y político. Esto ha sido reconocido recientemente por la crónica histórica que hizo el maestro Baños (2014: 30) en celebración de los 45 años del Metro, en la que apunta que:

La grandeza alcanzada por el Metro, que por años tuvo una cronometría europea, se vio menoscabada cuando a inicios de la década de los ochenta del siglo pasado, una gran crisis económica asomó la cabeza para después aplastarnos con su cuerpo gigante y obeso. Debido a un cuestionable manejo en las finanzas públicas, nuestra deuda externa alcanzó niveles insospechados. Entre 1970 y 1982, la deuda externa pasó de 6 mil millones de dólares a 80 mil millones de dólares, al tiempo que la devaluación pasó de 12.50 pesos por dólar a 70 pesos por dólar en el mismo período. Los salarios se contrajeron en términos reales por no poder incrementarse siquiera para amortiguar la galopante inflación. La crisis tocó a la puerta

No obstante, con base en el nuevo Plan Maestro del Metro, en los próximos años, se prevé un incremento en las Líneas actuales, con el fin de hacer más eficiente la movilidad en la Ciudad de México y hacer una ciudad mejor conectada (STC, 2018).

Antes de concluir con este resumen sobre la historia política y urbanística del Metro, quiero anotar un aspecto importante, concerniente a la aglomeración al interior del STC Metro. Desde la década de los años ochenta, cuando se concluyen las dos primeras etapas de construcción de la “columna vertebral”, ya se reconocía la importancia del Metro de la Ciudad de México a nivel mundial. Como Rodríguez y Navarro (1999: 75-76)<sup>73</sup> lo señalan, para esta época, el Metro “Por la extensión de su red, [en ese entonces, 141 kilómetros y 125 estaciones] el Metro de México sólo es superado por el Metro de Londres (398 kilómetros), el de Nueva York (385), el de Moscú (230) y el de París (206). Por el número de pasajeros transportados [5 millones de pasajeros], el Metro de la Ciudad de México se encuentra en el

---

<sup>72</sup> Por ejemplo, en el caso del Metro de Berlín, las etapas de su construcción y extensión estuvieron marcadas por el contexto de las dos Guerras Mundiales y la Guerra Fría. Lo que lo convierte en un Metro con más de cien años de historia que se encuentra, aún, en planes de extensión y renovación hasta nuestros días. Otro ejemplo histórico, como lo recuperó Juan Villoro (2018), lo narra Groys (1993) en el caso de las utopías que se crearon en torno a la monumentalidad del Metro de Moscú, como una forma de constituir y legitimar al Estado soviético.

<sup>73</sup> En este mismo tenor, los autores añaden que, para aquellos entonces, el Metro de la Ciudad de México ya ocupaba “... un lugar destacado entre los transportes de su tipo en el mundo. El Metro de la capital mexicana se cuenta entre los diez más extensos y concurridos del mundo. Es, entre éstos, el más joven: 106 años menor que el de Londres, y 101 años más joven que el de Nueva York, los dos primeros metros que hubo en el mundo, los cuales, sin embargo, transportan a mucho menos usuarios que el Metro de México”. (Rodríguez y Navarro, 1999: 75)

tercer lugar entre 87 Metros en el mundo, sólo superado por los subterráneos de Moscú (7.5 millones) y Tokio (5.9 millones)”.

Aunque, con el paso del tiempo, y principalmente, con el desarrollo que han tenido las ciudades asiáticas, estas cifras se han modificado, esto no ha evitado que el Metro de la Ciudad de México siga ocupando un lugar importante en la escala mundial de los Metros, en cuanto a densidad de población se refiere. Como lo muestran las siguientes cifras, en términos comparativos, a nivel mundial, por el número de pasajeros que transporta a diario, el Metro de la Ciudad de México ha sido catalogado como uno de los 10 Metros con mayor densidad del mundo, sólo detrás de los Metros de las ciudades con mayor densidad poblacional como: Pekín, Tokio, Seúl, Shanghai, Moscú, Cantón y Nueva York. Incluso, el Metro de la Ciudad de México, es el único de las ciudades latinoamericanas que entra en esta lista, evidentemente dominada por las ciudades asiáticas. La comparación es notable en función de la cantidad de estaciones y la extensión del sistema de transporte, pues, debido a la alta densidad de usuarios que se concentran en sus 195 estaciones y sus 225, 9 kilómetros, hacen que el Metro de la Ciudad de México sea uno de los espacios subterráneos más densamente poblados.

Ranking	Sistema de transporte	Fecha de inauguración	Líneas	Estaciones	Longitud Km	Pasajeros anuales (millones)
1	Metro de Tokio	30/12/1927	13	179	195,1	3, 463
2	Metro de Moscú	15/05/ 1935	12	197	329,2	2, 369
3	Metro de Shanghái	28/05/ 1993	14	329	538	2, 044
4	Metro de Beijing	1/10/ 1969	17	410	456	1, 988
5	Metro de Seúl	15/08/ 1974	22	716	1, 1088	1, 885
6	Metro de Nueva York	3/07/1868	24	472	394	1, 806
7	Metro de Nueva Delhi	24/12/2002	8	146	192,8	1, 789
8	Metro de Guangzhou	28/07/1997	14	231	390,7	1, 730
9	Metro de la Ciudad de México	4/09/1969	12	195	225,9	1, 678
10	Metro de Hong Kong	30/09/1979	9	82	174,7	1, 600

Tabla 2 Los Metros con mayor afluencia del mundo.  
The International Association of Public Transport. UITP (2018) WORLD METRO FIGURES 2018  
(Consultado el 11 de junio del 2019)

La alta concentración de personas que se reúnen bajo la Ciudad de México tiene un sinnúmero de implicaciones económicas, sociológicas y políticas, que atañen tanto a los recursos que se deben de destinar para el mantenimiento del transporte subterráneo, como a la seguridad de

las personas que se transportan en éste. Por ejemplo, durante la pasada administración de Jorge Gaviño, trascendió que el STC Metro presentaba una sobresaturación de 1 millón de personas, pues las doce líneas que lo constituyen, estaban diseñadas para transportar a 4.5 millones de pasajeros por día, en tanto, las cifras que se manejaban en esa época, hablaban de que el STC Metro trasladaba a 5.5 millones de pasajeros por día. Características que hacían del STC Metro el segundo más saturado del mundo, sólo detrás del Metro de Nueva Delhi<sup>74</sup>. Esta sobresaturación deriva en problemas de técnicos que ponen en riesgo la seguridad de las personas que transitamos a diario bajo la ciudad. Sin embargo, la solución del problema no es financieramente sencilla. Como lo señaló Diane Davis, desde los primeros años, el STC Metro presentó un serio déficit respecto de sus ingresos y sus egresos, lo cual, no podía ser cubierta del todo por el subsidio que ha realizado desde un inicio el gobierno federal para cubrir el costo real del boleto del Metro. El cual, en un inicio, fue de entre 1 peso y 1.20 pesos<sup>75</sup>, desde entonces, a lo largo del medio siglo de vida del STC Metro, han existido 11 alzas en el costo del boleto del Metro, las cuales se han presentado en contextos de crisis financieras, ajustes, cambios en la denominación de la moneda nacional y en las alternancias políticas en el Gobierno de la Ciudad de México, como presento en el siguiente gráfico.

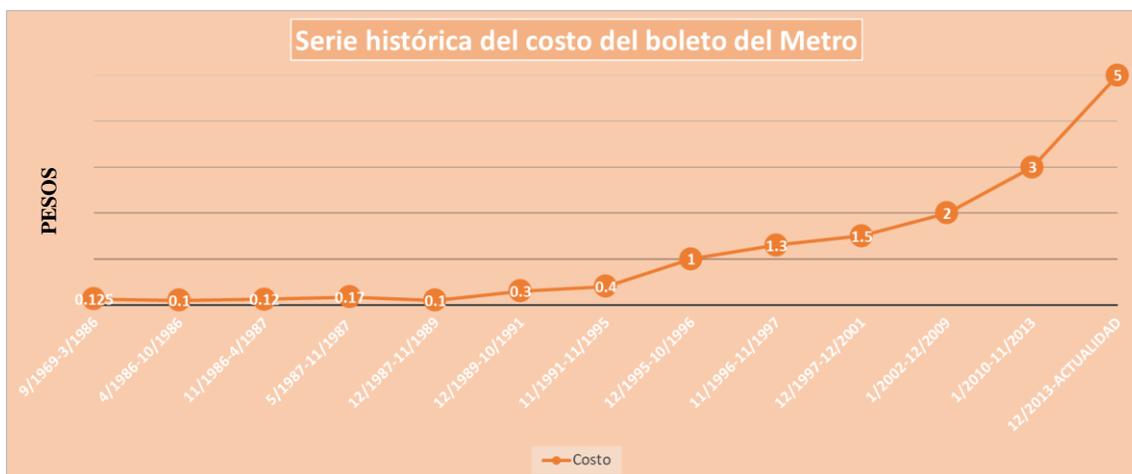


Tabla 3 Serie histórica sobre el costo del Boleto del Metro de la Ciudad de México.  
Fuente: Elaboración propia.

<sup>74</sup> Véase. <https://www.excelsior.com.mx/comunidad/2017/06/07/1168377> (Consultado el 17 de octubre de 2019).

<sup>75</sup> En su antología sobre los boletos del Metro, Calderón (2012: 6) señala que: “...el costo de los primeros boletos fue bloque de cinco o diez naranjas por \$1.00 cada boleto o boletos blancos sueltos a \$1.20 por cada uno; primero se vendieron 5 o 10 boletos pegados en bloque y ya después se empezaron a vender en las conocidas tiras de 5.”

Estos datos sobre el precio del boleto del Metro, son importantes en relación con los problemas de sobresaturación, pues, constituyen el ingreso principal para el mantenimiento de las instalaciones y material rodante de la infraestructura del STC Metro. Tal como lo detalla el “Diagnóstico sobre el servicio y las instalaciones del Sistema de Transporte Colectivo 2013-2018”, presentado por la Comisión De Derechos Humanos del Distrito Federal en enero del 2017, señala que “...se han autorizado 11 aumentos de tarifa, mismos que han sido menores a la inflación presentada y cuyos ingresos anuales no cubren siquiera la totalidad de los costos de mantenimiento del material rodante, infraestructura e instalaciones fijas y de la operación del servicio” (CNDHDF, 2017: 54).

Según el diagnóstico financiero que hizo el informe de la CNDHDF, con base en las cifras de operación del año 2015, actualmente, el costo real del boleto del Metro era de 13.24 pesos<sup>76</sup>. De este costo, el usuario paga cinco pesos que equivalen al 37.74% del costo real del boleto, mientras que el subsidio del gobierno cubre los 8.24 pesos restantes, que equivalen al 62.26% del costo total<sup>77</sup>. Esta diferencia entre el costo real del boleto del Metro y el precio que pagan las personas usuarias por cada viaje, han constituido un déficit histórico en las arcas del STC Metro<sup>78</sup>. El cual es importante, pues, en gran medida, es uno de los factores que explica que no se haya podido atender el problema de la sobresaturación que pone en riesgo, tanto la calidad del servicio de transporte, como la propia seguridad de las personas usuarias. El comportamiento histórico de este déficit fue presentado en el informe citado de la siguiente manera:

---

<sup>76</sup> “Para determinar el costo real por viaje, es necesario considerar las inversiones y egresos contables del ejercicio, los cuales durante 2015 ascendieron a 20,840.5, que en función de 1,623.8 millones de personas usuarias transportadas arroja un costo real por viaje de \$13.24” (CNDHDF, 2017: 55). Estas cifras contrastan con las declaraciones que hizo, el entonces, Director del STC Metro, ante la Cámara de Diputados, cuando señaló que el costo real del boleto del Metro era de 14 pesos y “...que estos 14 pesos se distribuyen entre los ingresos propios del transporte (5 pesos), aportaciones del Gobierno de la Ciudad (5.41 pesos), recursos federales (0.19 centavos) y un déficit de 3.64 pesos por pasajero”. Véase: <https://heraldodemexico.com.mx/cdmx/metro-requiere-30-mil-mdp-gavino-a-diputados/> (Consultado el 17 de octubre de 2019).

<sup>77</sup> Es necesario recordar que el metro de la Ciudad de México es el segundo Metro más barato del mundo, sólo detrás del Metro de la ciudad de Monterrey, perteneciente al estado de la República mexicana de Nuevo León.

<sup>78</sup> Al respecto “En el año 2015 el Metro transportó 1,623.8 millones de personas usuarias, de los cuales 1,371.9 fueron con boleto pagado, un 84.5% del total, lo que representa un subsidio de \$7 por viaje; mientras que los accesos gratuitos (pases de cortesía) fueron de 251.9 millones de personas usuarias, 15.5% del total, lo que representa un subsidio de \$13.24 por persona transportada”. (CNDHDF, 2017: 55).

Millones de pesos				
Año	Ingresos propios	Egresos	Déficit	% Déficit
2008	4, 143.32	9, 217. 07	5, 073.76	55.05
2009	3, 447.44	8, 782. 84	5, 335.40	60.75
2010	4, 996.77	10, 189. 93	5, 193.16	50.96
2011	5, 288.33	10, 564. 71	5, 276.38	49.94
2012	5, 452.85	11, 822.22	6, 369.37	53.88
2013	6, 848.70	15, 100.58	8, 251.88	54.65
2014	8, 574.14	14, 774.29	6, 200.15	41.96
2015	9, 088.51	14, 668.51	5, 580.00	38.04

Tabla 4 Déficit Presupuestario del STC Metro 2008-2015

Fuente: Diagnóstico sobre el servicio y las instalaciones del Sistema de Transporte Colectivo 2013-2018 (CNDHDF, 2017: 55).

En resumen, teniendo en cuenta sólo los ingresos que capta el STC Metro por concepto de boletos del Metro, en el período de 2008 al 2015, “...el déficit presupuestario (...) fue de aproximadamente del 50.65%, (...) es decir, se captan recursos propios en una cantidad igual a la mitad del costo anual de la operación del servicio<sup>79</sup>”. (CNDHDF, 2017: 54). A estas cifras, habría que sumar los ingresos que obtiene el STC Metro por concepto de las concesiones de espacios publicitarios y comerciales. Cifras que, como mostraré cuando abordé el orden económico dentro de la gobernanza del comercio popular en el Metro, son por demás opacas.

Pues, en lo concerniente al orden económico, como lo mostraré más adelante, los 5. 5 millones de habitantes que se congregan cada día en las entrañas de la ciudad, son un mercado potencial para el mercado popular del Metro que relaciona con otros mercados locales y globales, como, es un mercado que busca ser explotado por los medios publicitarios y comerciales, impulsados por las autoridades. No obstante, la propia densidad poblacional tiene en sí misma una interesante heterogeneidad que conviene problematizar, pues todas las personas que habitan bajo la ciudad no tienen el mismo peso dentro de la concepción del uso del Metro. A continuación, hablaré sobre la heterogeneidad de habitantes bajo la ciudad.

<sup>79</sup> Las cifras con las que cerró la administración de Jorge Gaviño al frente del STC Metro, señalaban que para el 2018, “El Metro de la Ciudad de México requiere 30 mil millones de pesos para atender sus necesidades de funcionamiento, así como una inversión anual por 20 mil millones para su estabilidad”. Véase: <https://heraldodemexico.com.mx/cdmx/metro-requiere-30-mil-mdp-gavino-a-diputados/> (Consultado el 17 de octubre de 2019).

## ¿El Metro es (casi) de todos?

### La heterogeneidad de habitantes y usos del Metro

Volveré a la prosa de Vicente Leñero (1995. Citado por STC, 2014: 22), para pensar sociológicamente en el Metro y entender, junto con él que:

El verdadero tema siempre será la gente: las parejas besándose; los que llegan deprisa, metiéndose a codazos por las puertas que ya van a cerrarse; las guapas que se esconden de la caricia artera; los jóvenes que estudian o que ríen; los viejos que meditan; nuestra gente: sus rostros arañados por la vida, sus miradas oscuras, sus gestos ilegibles, su ropa, sus zapatos torcidos, el murmullo de voces o el silencio. Todos juntos, vecinos momentáneos adentro de un vagón como si fueran cómplices de nada en lo que dura hoy el corto viaje.



Ilustración 2 Mapa de la red del STC Metro

Fuente: <https://www.metro.cdmx.gob.mx/la-red/mapa-de-la-red> (Consultado 17 de octubre de 2019)

La idea de la población que habita bajo la ciudad fue el eje nodal de la narrativa oficial que publicaron las autoridades del gobierno de la Ciudad de México<sup>80</sup> con motivo de los 45 años del STC Metro, una antología de ensayos y reflexiones sobre el Metro de la Ciudad de México y sus habitantes, a la que titularon “El metro es de todos” (STC, 2014). El *slogan* que caracterizaría al Metro de la Ciudad de México durante el sexenio Miguel Ángel Mancera como Jefe de Gobierno de la ciudad. Una de las primeras preguntas que surge sobre la proposición del título del libro, es: ¿quiénes somos todos los que habitamos el Metro? De algún modo la compilación poética y fotográfica de “las personas y los personajes” que integra el volumen conmemorativo (STC, 2014: 93-157), intentaba dar cuenta del caleidoscopio poblacional que se reúne día con día bajo la ciudad.

Las fotografías intentaban retratar a los cuerpos borrosos que no alcanza a enfocar la cámara por la celeridad con la que se desplazan; a los rostros de jóvenes usuarios y usuarias, a los turistas mundiales, cuerpos de personas extranjeras que se adentran en la experiencia del “safari bajo la ciudad, rostros maravillados por las grandes aglomeraciones y sorprendidos por el costo tan bajo del transporte. La lente, también es invasiva de “*las fronteras yo*” (Goffman, 1979) en el espacio del transporte público y retrata a los rostros soñolientos que hacen –como muchas veces lo hizo el propio autor- del vagón su andante dormitorio; exhibe la intimidad de las amorosas parejas que hacen de lado el decoro y celebran su amor en el vagón. La cámara, también profana a los objetos sagrados que viajan sin pagar boleto en el vagón: respetables estatuas de la Santa Muerte y monumentales san Judas Tadeo, uno de ellos sin cabeza. La galería también presenta a los artistas del subterráneo: pintorescos saltimbanquis que representan su espectáculo en cada vagón; *Vagoneros*, itinerantes comerciantes que ofertan sus productos yendo de vagón en vagón; y uno que otro ser que mendiga una caridad.

En suma, como lo evocaría Monsiváis (1989) la compilación es una imagen de los muchos rituales del caos que suceden bajo la ciudad. Ese bombardeo de imágenes nos dice mucho, sí, justamente, pareciera que el “Metro es de todos”, pero ¿en realidad todos quienes habitamos en la ciudad tenemos el derecho de habitar en el transporte bajo la ciudad? Tras esta supuesta igualdad fotográfica, que el “Metro es de todos”, se esconden las desigualdades

---

<sup>80</sup> En aquél entonces la Ciudad de México era gobernada por el Dr. Miguel Ángel Mancera como Jefe de Gobierno, mientras que en la Dirección del STC Metro, se encontraba el Ing. Joel Ortega Cuevas.

del acceso al espacio subterráneo que uno nota en el andar cotidiano. Desigualdades que, en gran medida, se fundamentan no sólo en los distintos tipos de poblaciones que habitan bajo la ciudad, sino, en la relación que mantienen estas poblaciones con el espacio subterráneo. Una relación que va más allá del mero acto de la movilidad.

Las definiciones que se limitan a mostrar al STC Metro como un medio de transporte, dejan de lado una incontable cantidad de usos y funciones que tienen sus espacios e instalaciones, incluso, desde el punto de vista administrativo. Muestra de ello es el incremento de galerías culturales que son exhibidas en los pasillos de correspondencia de diversas estaciones; se ha inaugurado el Museo del Metro en el espacio de la Línea 12 de la estación Mixcoac; espacios que se suman al ya clásico pasaje de la ciencia del Metro “La Raza”. No en balde reza el slogan oficial: “El Metro es cultura”.

Del mismo modo, el STC Metro es ocupado para el desarrollo de distintos programas sociales del gobierno capitalino. Muestra de ello son las 12 Unidades de Salud de Detección Oportuna (USDO), pertenecientes a la Secretaría de Salud de la Ciudad de México, que se han instalado en diversas estaciones. Otra acción que se ha realizado en otras estaciones del Metro es la instalación de 24 “cibercentros” públicos y de acceso gratuito. Se ha impulsado una continua campaña de acceso gratuito para adultos mayores, personas con discapacidad y estudiantes. Incluso se inauguró el “Centro de Transferencia Canina” en la estación El Rosario. En suma, las instalaciones del STC Metro, también son ocupadas para la promoción de la cultura, la salud y la inclusión social<sup>81</sup>.

De tal modo, no basta con pensar el STC Metro como un espacio destinado a la movilidad, entendida como el desplazamiento de un punto de la ciudad a otro, sino que, además, es necesario tener en cuenta que, debido a los múltiples usos y apropiaciones, tanto sociales como institucionales, conviene pensar al STC Metro como un espacio urbano en el que las personas construyen su experiencia diaria de la ciudad. Un espacio que, debido a que se tiene que pagar un precio por entrar, es un espacio semipúblico, en el que las personas que lo usamos, realizamos más actividades que la mera transportación en el espacio urbano. A

---

<sup>81</sup> Entre ellos he de mencionar: los programas de acceso gratuito a jóvenes, adultos mayores, personas con discapacidad y policías uniformados, así como, la permisión de transportar bicicletas en las instalaciones del STC Metro. Programas que, si bien no se desarrollan estrictamente en el espacio, si permiten el goce socializado de la infraestructura del subterráneo, gracias a la mediación del Estado, quien goza del beneficio ulterior de la explotación de las condiciones urbanas de la producción.

propósito de ello, Goffman (1979, 27) describió las relaciones sociales en los espacios semipúblicos de la siguiente manera:

En los paseos y los lugares semipúblicos, como los estadios y las tiendas, el llegar de un punto a otro no es el único objetivo, ni, muchas veces, el principal; muchas veces, los individuos, que son, unidades vehiculares, funcionarán también de otros modos, por ejemplo, como compradores, personas que están charlando, comiendo, etc., y el orden social de los paseantes establece una base para todas estas actividades, y no meramente para trasladarse de un punto a otro.

Así, las personas que usamos el Metro somos parte de una población heterogénea que se diferencia con base en diferentes marcadores sociales –edad, sexo, escolaridad, etc.–, no obstante, es necesario señalar que, desde un inicio, el Metro fue pensado como el medio de transporte idóneo para las clases populares<sup>82</sup>. Esto crea una cierta forma de uso del Metro que, más allá del propósito de la transportación de las personas, involucra un carácter de uso social que es afín a los modos de uso del ser popular que habita en la ciudad. Una forma de ser y estar en el Metro que se adhiere a la multiplicidad de usos, a la construcción de múltiples órdenes sociales, que emergen de la relación que existe entre el espacio y las poblaciones que lo habitan, más allá de su función como medio de transporte. De tal manera, en los espacios que componen el Metro, desde una perspectiva constructivista de las relaciones sociales, convergen, por un lado, las definiciones de uso prescriptas por las autoridades, como los propios usos cotidianos de las personas.

Esta visión cotidiana se construye con base en los viajes de quienes usamos a diario el transporte subterráneo y sobrevivimos, como quienes logran salir de las entrañas de una bestia mitológica ¿De qué otra manera podríamos nombrar a la experiencia de abordar la Línea 7 a las 7 de la mañana en la estación del Rosario y llegar a tiempo al trabajo en Polanco? ¿Cómo describir la experiencia de no perderse en el laberinto de pasadizos que conforman la estación de Pantitlán? Sin ir tan lejos, es un verdadero triunfo entrar al vagón a las 6 de la tarde y mayor victoria es, aún, encontrar un lugar. Esta visión de mitología cotidiana dista de la “visión oficial”, quien, quizá más ilusamente que la mitología, proyecta que el transporte subterráneo “...un servicio de transporte de excelencia, que coadyuve al logro de los

---

<sup>82</sup> No en vano las *sui generis* imágenes que componen la iconografía de las estaciones, creadas por el diseñador estadounidense Lance Wyman, en colaboración con los mexicanos Arturo Quiñones y Francisco Gallardo, las cuales, fueron diseñadas con la finalidad de orientar a la población de la capital que usaría el Metro, en su mayoría empleados y personas analfabetas, para que en sus recorridos pudieran ubicar, de manera fácil y sencilla, las estaciones del Metro en relación con su destino.

objetivos de transporte sustentable en la Zona Metropolitana del Valle de México, con un alto grado de avance tecnológico nacional, con cultura, vocación industrial y de servicio a favor del interés general y el mejoramiento de la calidad de vida de los ciudadanos”.

Es usual que los periódicos de circulación popular, aquellos diarios que no cuestan más de 6 pesos por ejemplar, se pueda encontrar alguna noticia alusiva al acontecer diario del Metro: trifulcas entre usuarios, encontronazos entre policías y vendedores, retrasos y fallas en las Líneas que paralizan la vida de la ciudad, asaltos a vagones enteros de pasajeros, suicidios, descarrilamientos de trenes, desfalcos millonarios, entre un sinfín de historias que acontecen bajo la ciudad. El Metro, como se le dice comúnmente, tiene ese carisma<sup>83</sup>, a veces negativo, que es el referente que tiene este espacio urbano, donde muchas cosas pueden ser posibles, y todo por tan sólo cinco pesos, el valor de cada viaje. En su conjunto, las perspectivas de la “experiencia urbana” y las definiciones publicitarias de las autoridades componen el “carisma del Metro de la Ciudad de México”, entendido como ese conjunto de “mitologías urbanas” que se construyen y reconstruyen, con base en la suma de la experiencia urbana de los habitantes (Hansen y Verkaiik, 2009: 11-14).

Esta forma de pensar a las múltiples poblaciones que habitan el Metro en relación con sus múltiples usos, también se contrapone a la perspectiva del “no lugar”. Para Augé (1995: 77-78) una de las características de lo que él denomina como “súpermodernidad”, es la creación de “no lugares”, que significa la creación de espacios que no tienen significado relacional, histórico o de identidad. Esta idea ha sido retomada por una de las investigaciones antropológicas recientes sobre la denominada “economía informal en el Metro de la ciudad de México” (Alonso, 2015). Para Alonso (2015: 16), “El metro es un “no lugar”, que no puede definirse ni como espacio de identidad ni como relacional ni como histórico (Augé, 1995: 83), al que sin embargo, sus personajes convertirán en un lugar antropológico, con sentido inscripto y simbolizado (Augé, 1995: 87)” La evidente contradicción de la que parte Alonso, en cuanto a las características de un “no lugar” y a las posibilidades de construcción

---

<sup>83</sup> No se puede dejar de mencionar dentro del bagaje de la experiencia urbana sobre el Metro, la pintoresca manera con la que “Chava Florés” retrataría el viaje en el nuevo y flamante Metro durante la década de los años 80: “Adiós mi linda Tacuba, bella tierra tan risueña, ya me voy de tu Legaria, tu Marina y tu Pensil. Ya me voy, me lleva el metro por un peso hasta Tasqueña; si en dos horas no regreso guárdame una tumba aquí. Al bajar a los andenes escuché esta cantaleta: -al mirar llegar los trenes no se aviente para entrar, si en diecisiete segundos no ha podido ni se meta, ni se baje la banqueta que se puede rostizar”.

de un “lugar antropológico”, es un reflejo propio de la misma confusión con la que Augé (1995: 79) entiende la incompleta relación entre el “lugar y el no lugar”. Pues, para Augé (2005) la diferencia entre lugar y no lugar deriva de una diferenciación entre la noción de espacio y lugar que Augé, como otros pensadores, no han dejado del todo claro<sup>84</sup>.

En todo caso, concediendo el beneficio de la duda, quizá las observaciones de Augé sobre la experiencia del tiempo y el espacio en los transportes urbanos, y otros lugares “de paso”, sea válida en los contextos de las ciudades europeas en donde nació la “actitud indolente” como forma de sociabilidad en las grandes urbes (Simmel, 1986). Aunque, honestamente, lo dudo, pues, el mismo hecho de ignorar y respetar el espacio individual, la construcción de un “no lugar” en términos de Augé, es un reconocimiento de las normas de conducta urbana que se valoran positivamente en las relaciones sociales que ordenan el espacio público, esas formas ritualistas con las que se respeta la sacralidad de los “territorios del yo” (Goffman, 1979). Pienso, en todo caso, que la experiencia urbana al interior de los transportes urbanos tiene que ver más con el concepto de “lugar antropológico” que define Augé como un “...reconocimiento del significado que tiene el lugar para la gente que lo habita, y como un principio de inteligibilidad para la persona que lo observa” (1995: 92).

Considero que, Michael de Certeau (1980: 129) es mucho más claro al explicar lo que él entiende por lugar en contraste con su definición de espacio. Para de Certeau:

Un lugar es el orden (cualquiera que sea) según el cual los elementos se distribuyen en relaciones de coexistencia. Ahí pues se excluye la posibilidad para que dos cosas se encuentren en el mismo sitio. Ahí impera la ley de lo "propio": los elementos considerados están unos allá donde otros, cada uno situado en un sitio "propio" y distinto que cada uno define. Un lugar es pues una configuración instantánea de posiciones. Implica una indicación de estabilidad.

Respecto a la crítica que formulo en contra del “no lugar” de Augé, y lo impreciso que resulta este concepto para analizar las dinámicas sociales y económicas de los grupos populares en el Metro, como lo señala de Certeau, el “lugar” hace referencia a un “orden”, no importa que este orden sea o no con el que la persona que observa comulgue o no, sino que su tarea etnográfica, antes de negar la existencia de un lugar, tiene que ver con la caracterización,

---

<sup>84</sup> No seré yo quien aclare este debate, pues, la discusión filosófica, geográfica, económica y antropológica sobre este tipo de conceptos, es amplia e incierta, pues, como recientemente se ha señalado “Si bien las categorías de espacio, paisaje y región tienen una tradición amplia dentro de la historia de la geografía pre-moderna y moderna, por el contrario la de lugar, en tanto que concepto académico, es de muy reciente creación por lo que su definición adquiere condiciones más complejas para su identificación”. (Ramírez y López, 2015: 159).

descripción y comprensión de los elementos, dinámicas y relaciones que producen un orden y, por ende, un lugar. Considero que es a partir de este reconocimiento que, del “lugar” emergen los espacios. Michael de Certeau (1980: 129) identifica que:

Hay espacio en cuanto que se toman en consideración los vectores de dirección, las cantidades de velocidad y la variable del tiempo. El espacio es un cruzamiento de movi­lidades. Está de alguna manera animado por el conjunto de movimientos que ahí se despliegan. Espacio es el efecto producido por las operaciones que lo orientan, lo circunstan­dan, lo temporalizan y lo llevan a funcionar como una unidad polivalente de programas conflictuales o de proximidades contractuales. (...) el espacio es un lugar practicado. De esta forma, la calle geométricamente definida por el urbanismo se transforma en espacio por intervención de los caminantes.

Entonces, es a partir de la experiencia, de las prácticas que se dan en los lugares que emergen los “espacios”, ese mismo conjunto de órdenes que, posteriormente, son observados y analizados por las personas que observan, sean perspectivas antropológicas, sociológicas o etnográficas. Esta distinción entre lugar y espacio, que será clave para entender mi propuesta de observar al Metro como un espacio social, más allá de su funcionalidad urbana como medio de transporte, hinca sus raíces en la concepción de Maurice Merleau Ponty que recuerda De Certeau (1980: 129-130):

Merleau-Ponty ya distinguía del espacio "geométrico" ("espacialidad homogénea e isotropa" similar a nuestro "lugar") otra "espacialidad" que él llamaba un "espacio antropológico". Esta distinción era signo de una problemática diferente, que buscaba separar de la univocidad "geométrica" la experiencia de un "afuera" dado bajo la forma del espacio y para el cual "el espacio es existencial" y "la existencia es espacial". Esta experiencia es relación con el mundo; en el sueño y en la percepción, y por así decirlo anterior a su diferenciación, expresa "la misma estructura esencial de nuestro ser como ser situado en relación con un medio ambiente"; un ser situado por un deseo, indisociable de una "dirección de la existencia" y plantado en el espacio de un paisaje. Desde este punto de vista, "hay tantos espacios como experiencias espaciales distintas" La perspectiva está determinada por una "fenomenología" del existir en el mundo.

De tal manera, conjuntando la postura de Michael de Certeau con su inspiración en Merleau Ponty, para concluir con la polémica con Augé, pensar en un “no lugar”, sería identificar una espacialidad sin orden, ni existencia. Un lugar sin habitantes, o sin personas que le doten de sentido al espacio. Por otro lado, más que un “no lugar”, desde un punto de vista de la construcción del “espacio antropológico”, tal vez sea el hecho de que la experiencia del observador no le permite distinguir los significados, relaciones e historia que enuncian las

prácticas de las personas cuando habitan los transportes urbanos y construyen dentro de ellos sus experiencias vitales y con ellos, sus espacios sociales<sup>85</sup>.

En todo caso, considero que es un error epistemológico partir de la definición conceptual del “no lugar” para comprender la experiencia urbana al interior del transporte subterráneo, como para explicar las relaciones comerciales que los vendedores populares establecen en su interior. Resulta inverosímil pensar que un espacio que alberga en sus entrañas 5.5 millones de usuarios por día, no exista una relación social que medie entre todo ese tumulto de gente. Incluso, con mayor razón, aquello que “las crónicas del caos” de Monsiváis (1989: 111) describen como: El “humanismo del apretujón”, es un claro ejemplo de la contención social y sensorial que ha de mantener la persona que usa el Metro para sortear la gran cantidad de estímulos psíquicos, sociales y corporales (Simmel, 1986), como lo señala Olga Sabido Ramos (2017: 293) en su revisión sobre la sociología sensorial de Georg Simmel, para el sociólogo berlinés la: “presencia sensible en el mismo espacio” produce entre las personas un intercambio tanto cognitivo como sentimental. Cognitivo porque la “impresión sensorial” es “tomada como medio para conocimiento del otro: lo que veo, oigo, siento en él no es más que el puente por el cual llego a él mismo, como objeto de mi conocimiento”. Esta relación que se teje entre el cuerpo, la sociabilidad y el espacio, cobra una relevancia mayúscula respecto del hacinamiento que se vive al interior de los vagones y andenes del Metro de la Ciudad de México. Relación que es ilustrada por la irónica crónica de Monsiváis (1998: 111-112):

Lo más flexible en el universo es el espacio, siempre hay sitio para otra persona y otra y otra, y en el Metro la densidad humana no es sinónimo de la lucha por la vida, sino más bien, de lo opuesto. El éxito no es sobrevivir, sino hallar espacio en el espacio. ¿Cómo que dos objetos no pueden ocupar el mismo lugar al mismo tiempo? En el Metro, la estructura molecular detiene su imperio universal, las anatomías se funden como si fuesen esencias espirituales, y las combinaciones transcorporales se imponen.

Con su característica prosa jocosa e irónica, Monsiváis plantea una serie de reflexiones que me permiten mostrar que la experiencia de las y los usuarios trasciende la mera necesidad de la movilidad urbana, para mostrar el caleidoscopio de experiencias urbanas que viven las

---

<sup>85</sup> En todo caso, si la experiencia de quien observa no le permite crear una interpretación sobre las prácticas que desarrollan las personas a bordo de los transportes urbanos, siempre quedará el humilde principio de preguntarle a las personas sobre cómo desarrollan su vida mientras se transportan por la ciudad, como lo sugirió Bourdieu (1997:31), buena parte del quehacer de la profesión del científico social es preguntarle a las personas sobre la forma en la que viven su realidad.

personas que habitan en el Metro de la Ciudad de México. Experiencia dentro del transporte subterráneo que se inserta dentro de la compleja lógica vital de la Ciudad de México. Monsiváis insiste en comparar al Metro con la Ciudad, y apuntala, en el último minuto de “la hora de Robinson Crusoe” (1998:177), dicha comparación:

El Metro es la Ciudad... Casi al pie de la letra. Es la vida de todos atrapada en una sola gran vertiente, es la riqueza fisonómica, es el extravío en el laberinto de las emociones suprimidas o emitidas como descargas viscerales. Y es el horizonte de las profesiones y los oficios, de las orientaciones y las desorientaciones, de los empleos y los subempleos. Y es la Ciudad más palpable, la que no necesita de la televisión para verificarse a sí misma. El Metro no es una metáfora o una reducción simbólica de la Ciudad, es, insisto, la megalópolis alojada en las ruinas de la prosperidad demográfica es la urbe que, mediante el simple impulso masivo, usa de pasillos y vagones para construir y destruir calles, avenidas, callejones, homicidios, multifamiliares, vecindades, plazas públicas, todo cimentado en la gente.

Desde que conocí a Moisés y tuve la oportunidad de entrevistarme con él a solas en marzo del 2017, noté que él repetía, casi como una muletilla, una frase que él le atribuía a Monsiváis: “La ciudad tiene sus propios códigos y señales”. Jamás logré encontrar la cita exacta en la que Monsiváis decía esto, aunque sospecho que era en “Los rituales del caos”. De cualquier manera, al formular esta idea, la “muletilla” de Moisés cobraba sentido al referir a este extracto de Monsiváis, y se fortalecía con una idea de De Certeau, en la que apunta que:

“...el caminante transforma en otra cosa cada significante espacial. Y si, por un lado, sólo hace efectivas algunas posibilidades fijadas por el orden construido (va solamente por aquí, pero no por allá); por otro, aumenta el número de posibilidades (por ejemplo, al crear atajos o rodeos) y el de las prohibiciones (por ejemplo, se prohíbe seguir caminos considerados lícitos u obligatorios). Luego, selecciona. "El usuario de la ciudad toma fragmentos del enunciado para actualizarlos en secreto. (...) la "lengua" espacial, sea al desplazarlas por el uso que hace de ellas. Dedicar ciertos lugares a la inercia o al desvanecimiento y, con otros, compone "sesgos" espaciales "raros", "accidentales" o ilegítimos. Pero eso introduce ya en una retórica del andar” (Certeau, 1980: 111)

De tal manera, relacionando la idea de Moisés con la narrativa de Monsiváis y la teoría de De Certeau, tanto la ciudad como el Metro tienen como cimiento a la gente que habita estos lugares, sobre todo, la manera en la que se habita dentro del Metro, las formas del “hacer”, siguiendo a De Certeau (1980), de las cuales emanan las múltiples relaciones que las personas que habitan en el espacio subterráneo establecen entre sí, así como las relaciones que las personas establecen con la propia infraestructura física, el tiempo y las situaciones que se viven día a día bajo la ciudad. Pues, en el Metro, como en otros espacios públicos de la ciudad, existen reglas escritas y no escritas que regulan su uso; se construyen las relaciones sociales de las personas que habitan la Ciudad de México, relaciones que incluyen una

heterogénea combinación de interacciones, tanto entre las múltiples poblaciones que habitan el espacio subterráneo, como entre las múltiples poblaciones y el propio Metro. De este complejo andamiaje social se construye el contingente “orden en el espacio público del subterráneo”. Aunque, quizá sea más pertinente comenzar a pensar en órdenes que, en su contingente convivencia, negociación y disputa, construyen el “orden en el espacio público del subterráneo”<sup>86</sup>.

Parto, entonces, de una perspectiva constructivista que tiene como basamento la experiencia urbana de las personas con el espacio subterráneo. Así, la construcción del espacio subterráneo es continua y dependiente de las formas de uso, apropiación y experiencia que tiene la gran gama de usuarios que habitan bajo la ciudad. En ese sentido, acorde con la experiencia antropológica de Auge en el Metro de París “... las líneas del metro, como las de la mano, se cruzan; no sólo en el plano donde se despliega y se ordena la urdimbre de sus recorridos multicolores, sino también en la vida y la cabeza de cada cual” (Augé, 1998:15). De tal modo, como el caminante que anda por las calles de la ciudad, la legibilidad del Metro, la forma de recorrerlo sin perderse en los laberintos de los pasillos y correspondencias, las tácticas para sobrevivir a los tumultos que se aglomeran en vagones y pasillos, como las estrategias que desarrollan las y los usuarios para entrar al vagón y lograr ganar un lugar en la disputa por el asiento<sup>87</sup>, son resultado del aprendizaje práctico, constante y continuo de quienes vivimos en el espacio subterráneo. En este sentido, este aprendizaje incorporado, “las líneas del metro grabadas en la mente como las líneas de la palma de la mano”, se aprenden e incorporan a través de la experiencia urbana.

Sería extenuante, y no es el propósito de este trabajo, hablar sobre el concepto de experiencia<sup>88</sup>, en cambio, quiero partir de una concepción más pragmática de la experiencia urbana como aquél cúmulo de situaciones que se desarrollan a lo largo de la vida de las personas en su habitar por la ciudad (Tenorio, 2017: 17). En términos metodológicos, como ya lo he apuntado en la introducción, la “experiencia urbana” tiene que ver con la reflexión

---

<sup>86</sup> Para problematización de la noción de “orden social”, véase Goffman (1979: 16-17).

<sup>87</sup> En este tipo de interacciones sociales en el Metro es de donde emerge un orden socio-corporal, en el que las partes del cuerpo juegan un referente para distanciar los cuerpos y marcar ciertas fronteras del espacio personal (Goffman, 1979: 63, 66-67).

<sup>88</sup> Si es del interés del lector, un sesudo y profundo estudio sobre el concepto de experiencia se puede encontrar en Martín Jay (2009)

y el significado que tienen para el etnógrafo los espacios de la ciudad que ha caminado a lo largo de su vida y el significado que tienen ahora en el presente, mientras las observa y analiza<sup>89</sup>. Sólo que aquí quiero agregar a la noción de “experiencia urbana”, que ésta se incorpora de manera irreflexiva en el cuerpo de los urbanitas. Los recorridos por las calles, los pasillos, los vagones, los trenes, se han repetido tantas ocasiones que se encarnan de manera automática en el cuerpo del transeúnte, formando un cúmulo de conocimiento cotidiano<sup>90</sup> que se anida en el aparente ensimismamiento<sup>91</sup> que expresan las personas en su indolente andar entre la muchedumbre y el bullicio del subterráneo<sup>92</sup>.

Esta experiencia urbana al pasar a través del cuerpo hace que éste sea el punto de unión, pues en este se encarna la experiencia urbana del Metro de la ciudad. Una vez más, resulta pertinente la sardónica crónica de Monsiváis. (1998: 166), quien implora al cielo -que bajo la tierra queda más lejos-: “¡Ay, profeta Moisés! No se han de apartar en mi beneficio las aguas del Mar Rojo. ¡Quién tuviera un cuerpo para la vida cotidiana y otro, más flexible y elástico, sólo para el Metro! Sin la posesión de dos entidades corporales, incursionar en el Metro a las horas pico (casi todas) es nocivo para los ideales del avance personal en tiempos de crisis”.

Es así como el Metro brinda más que una experiencia de movilidad urbana. Incluso, parte de la experiencia urbana cotidiana de las y los usuarios, consiste en lograr moverse bajo la ciudad. Cumplir la misión, en ocasiones imposible, de llegar al destino deseado, sorteando todos los obstáculos que se atraviesan en nuestro camino: las fallas mecánicas de los trenes, las monstruosas aglomeraciones de personas, el reto de subir a los vagones y salir con todas las pertenencias. Sin sobre dramatizar el asunto, lejos de los objetivos que plantean las autoridades que administran y gobiernan el STC Metro, viajar bajo la Ciudad de México se ha convertido en una auténtica experiencia urbana poco segura, debido al robo de celulares

---

<sup>89</sup> Así, para Tenorio, aunque desde el punto de vista histórico (2017: 17) “...la experiencia urbana adquirida en el pasado, si no va acompañada de la experiencia urbana en el presente, resulta ininteligible. Hay que habitar la evidencia del pasado con la familiaridad de quien ha visto y caminado suficientes calles en el presente”

<sup>90</sup> Para una problematización sobre el concepto de “lo cotidiano”, puede verse Elías (1998: 334-345).

<sup>91</sup> Siguiendo con la discusión de la tradición de estudios sobre “la vida cotidiana”, esto podría referir a aquella dimensión del espacio que Berger y Luckmann (1968: 35-39) en el que se produce el bagaje de conocimiento de la realidad desde un punto de vista apromblemático e irreflexivo.

<sup>92</sup> “Aquí *experiencia* es un concepto más cercano a la ocurrencia *simultánea* de “vivencias” y “ensimismamientos” –ambos fenómenos muy comunes para el andariego urbano de cualquier parte-.” (Tenorio, 2017: 17).

que a diario se suscitan en los vagones, a la falla de las escaleras eléctricas, a los intentos de secuestro que las mujeres han vivido al interior de sus instalaciones y en sus inmediaciones. Esto es lo que implica una visión ampliada de la movilidad en la Ciudad de México. Como recientemente lo ha anotado Priscila Conolly (2018: 376) “Quizás una de las ventajas más importantes del concepto de movilidad es que abre la mirada para incluir tanto a las personas que viajan como a las que no viajan. Así como las profundas implicaciones del modo como viajamos para la construcción social de nuestra realidad”<sup>93</sup>. De tal manera, conceptualizar lo que sucede en el Metro depende, en gran medida, de la propia experiencia cotidiana de las personas que en él habitamos. Al ser parte de la experiencia urbana subjetiva, sería imposible determinar toda la configuración de usos y experiencias posibles del espacio subterráneo. Por esta razón, me voy a limitar sólo a hablar sobre las experiencias que remiten a las relaciones sociales y los órdenes en torno al mercado popular que se desarrolla, especialmente, dentro de los vagones de los trenes del Metro. Un uso al que sería necesario incluir en la ecuación el papel del mercado en la configuración cotidiana de los espacios del subterráneo<sup>94</sup>.

En este sentido, como Verónica Crossa lo ha propuesta para estudiar las disputas por el espacio público realizadas por los comerciantes ambulantes en la Ciudad de México:

...los espacios públicos son objetos políticos de disputa, y lo público aquí no se limita únicamente al estudio del Estado y sus racionalidades, algo que muchos llamarían el espacio jurídicamente público, sino también a los sujetos mismos que hacen y le dan vida a las calles y, por supuesto, al propio Estado; esos sujetos que mediante sus prácticas cotidianas encarnan también al Estado, sus normas, regulaciones, restricciones, con diversas prácticas que orientan sus acciones (Crossa, 2018: 139).

Es con base en estos supuestos de heterogeneidad poblacional y de múltiples usos y experiencias urbanas, con las que analizaré las relaciones políticas, sociales y económicas que constituyen el orden social en torno a los usos comerciales del Metro que hacen las y los comerciantes populares en el interior de los vagones. Así como las relaciones que mantienen estos habitantes del transporte subterráneo con las y los pasajeros, las autoridades, las leyes que regulan el uso del transporte público, vigilantes y demás actores y espacios que constituyen los distintos órdenes que en su relación construyen la gobernanza del comercio popular bajo la Ciudad de México. Un espacio que, al estar en disputa, como lo adelanta

---

<sup>93</sup> Sobre concepción ampliada de la movilidad que promueve la autora, véase Conolly (2018: 376)

<sup>94</sup> Por ejemplo, como Almírcar Salazar (2004. Citado por STC, 2014: 154), menciona a “el metro de los ciegos”, como ese espacio de penumbras que se percibe de manera acústica y con el sentir del viento en la piel (Serna, 2019).

Crossa, produce y depende de la construcción de distintos tipos de órdenes urbanos para que se lleven a cabo, o se impidan, las actividades comerciales de las y los vendedores populares en el espacio subterráneo.

### **Del buhonero al vagonero** La sociogénesis<sup>95</sup> del oficio del vagonero

He iniciado este capítulo hablando un poco sobre la “historia oficial” del STC Metro. Ahora quiero hablar un poco sobre la “otra” historia del STC Metro, esa que no es “oficial” ni idílica y que confiere a una de las poblaciones que habitan, entre las sombras, en el transporte subterráneo. Me refiero en específico a los comerciantes populares que mercan sus productos en el Metro de la Ciudad de México. Personajes que hacen su aparición en el relato oficial del transporte subterráneo como una indeseada consecuencia de la crisis que vivió el país en los albores de los años ochenta, después del espejismo del “milagro mexicano” (Baños, 2014: 32). En su crónica, a propósito de los 45 años de existencia del Metro, Arturo Baños (2014: 32), presenta a los comerciantes populares como:

...los ambulantes. Esos eternos seductores del comercio. Los maestros del marketing, por su fantástica habilidad para vender muchas de las cosas que necesita el usuario común y corriente. Justo en ese momento y al precio que puede pagar quien se encuentra, justamente, en una brutal crisis de pagos. Productos nacionales y extranjeros (¡bendita fayuca!), originales o “piratas” (apócrifos). Personajes que se sumaban a la variopinta población que habitaba los vagones y pasillos del Metro de la Ciudad de México<sup>96</sup>.

No obstante, siguiendo un espíritu genealógico, si hurgamos más allá en la historia del STC Metro, la existencia de los comerciantes populares en los vagones y pasillos del Metro, se remonta hasta los propios orígenes del transporte subterráneo. Como lo señala Cisneros

---

<sup>95</sup> Inspirado en Elías (2009), cuando hablo de “sociogénesis” me refiero al proceso de las relaciones socio-económicas que me permite relacionar al actual comerciante popular del Metro, “vagonero” con otros personajes que mostraban conductas comerciales similares en la ciudad, como lo mostraré a lo largo del capítulo

<sup>96</sup> Baños caracteriza a la creciente población de comerciantes populares que comenzaron a poblar el Metro durante la década de los años ochenta, como: “Quienes tenían empleo, temían perderlo. Quienes lo perdían, no se negaban a “entrarle” a la informalidad de forma habitual o en casos “de urgencia”. Inclusive muchos clase medieros de exquisitez burguesa perdieron el pundonor y el sentido de la vergüenza, y ante la pérdida del trabajo, se aventuraron a vender “chácharas” en el Metro. La necesidad ganó frente al orgullo, porque el hambre es una señora de barrio que no suele usar perfume”. En cuestión de meses, el Metro se llenó de ambulantes y de trabajadores angustiados, todos ellos sobrevivientes del inframundo urbano. El gusano anaranjado devoraba diariamente a millones de seres humanos, casi mutantes. Iban cabizbajos y somnolientos, desayunando con parsimonia algún emparedado mal hecho, realizando los últimos pases de arreglo personal. Y, entre ellos, los paseantes de las mercaderías: “señores usuarios, esta mañana le traigo a la venta...”. (Baños, 2014: 32)

(19963), el STC Metro cumplió, también, con otras funciones urbanas que superaban las proyectadas por la planeación de la movilidad urbana. Una de ellas fue el impulso económico que permitían las estaciones del STC Metro: la aglomeración y el flujo de personas, la localización; condiciones elementales para la explotación económica de esos espacios, sea por las actividades de los comercios “formales” como por el comercio popular<sup>97</sup>. Así, “...diversas estaciones se convirtieron en centros comerciales. Las estaciones terminales (Zaragoza, Tasqueña, Hospital General, Tacuba y Tlatelolco) fueron polos del comercio fijo y ambulante, que aprovechaban las grandes afluencias de trabajadores, fenómeno al cual se integraron algunos cruces de línea” (Cisneros, 1993:181).

Es así como, sin menoscabar la coyuntura de la crisis económica que el país ha atravesado desde la década de los años ochenta (Alba, 2012), el comercio popular en el STC Metro es un fenómeno que ha estado desde su origen, con los cotos de poder interno y sus relaciones con el gobierno de la ciudad (Méndez, et. al. 1990), y que se encuentra íntimamente imbricado con el comercio popular en el espacio público (Cross, 1998). Recientemente, pese a la criminalización y prohibición de la actividad, en el análisis de la economía urbana clásica, se ha reconocido que la explotación de los valores que genera la infraestructura del STC Metro, “...también lo utilizan considerables volúmenes de trabajadores por cuenta propia pertenecientes al mayoritario empleo informal (...), sin considerar el flujo de vendedores ambulantes en los vagones, por lo que desempeña también un papel significativo como medio de producción socializado” (Garza, 2014: 28).

Incluso, siendo más exigente con la “sociogénesis” de los comerciantes populares en el Metro, conocidos popularmente como vagoneros y pasilleros, su origen se remonta a una centenaria presencia del comercio popular en el espacio público. Como lo ha identificado Verónica Crossa (2018), en su breve recorrido histórico sobre el desarrollo del comercio en las calles de la Ciudad de México, existen cuatro etapas que han marcado el ordenamiento del comercio en el espacio público de la Ciudad de México: 1) la etapa prehispánica y colonial 2) la Nueva España durante las Reformas Borbónicas 3) La ciudad de México a finales siglo XIX y principios del siglo XX 4) la ciudad post-revolucionaria (Crossa, 2018:

---

<sup>97</sup> Por ejemplo, para los grupos de camioneros, las estaciones terminales, lo que después se convertiría en los Centros de Transporte Modal (CETRAM) conocidos popularmente como “paraderos”, se convirtieron en un gran mercado de la movilidad pues proveía constante y fluidamente de usuarios a los transportes (Rodríguez y Navarro, 1999: 40-41).

141-179). Aunque Crossa no se adentra demasiado en el período prehispánico, considero que es necesario recuperar la importancia que el comerciante tenía en la sociedad Azteca antes de la Conquista, pues, el comercio era una actividad permitida y que, incluso, ofrecía un alto grado de prestigio social<sup>98</sup>. Mismo que se encarnaba en la figura del *Pochteca*, comerciante errante que no sólo era el nodo comercial entre distintas regiones del imperio Azteca, sino que, también, servía como una especie de heraldo y comunicador de las noticias del imperio prehispánico.

Pese a que con la Conquista se derrumbó el sistema de prestigio social que imperaba en la sociedad prehispánica, así como las piedras con las que se edificó la Catedral y otros edificios emblemáticos de la ciudad, pervivieron ciertos personajes prehispánicos en la época colonial. Como lo muestran las crónicas históricas del antiguo Barrio de la Merced<sup>99</sup> destacan la presencia de los *tlamemes*, antiguos cargadores de mercancías que son los ancestros prehispánicos de los modernos *diablos*. Hablando de la Merced, no se puede olvidar que parte del orden económico de la antigua Tenochtitlan era caracterizado por los grandes *tianguis* de Tlatelolco o del barrio comercial, que hasta el día de hoy es *Tepito*. El Zócalo, antes de ser una plaza pública y comercial, lugar de espectáculos políticos, era una plaza comercial al “aire libre”<sup>100</sup>.

En continuidad con la revisión del pasado, Crossa anotó que: “La Plaza era el espacio de intercambio comercial más importante. Desde el siglo XVI hasta finales del XVIII, el Cabildo era propietario de la Plaza Mayor y lo arrendaba a particulares a partir de la provisión de licencias para construir portales, establecer cajones, levantar tejadillos, poner mesillas y puestos levadizos para los indígenas” (Olvera Ramos, 2002. Citado por Crossa, 2018: 149). No obstante, el acceso a este espacio comercial, no era público, sino que estaba destinado al uso de ciertas poblaciones y para el ejercicio de ciertas actividades comerciales<sup>101</sup>.

---

<sup>98</sup> Una referencia novelística de esta época es “Azteca” de Gary Jennings, (1981).

<sup>99</sup> Localizado en lo que se conoce actualmente como “el Perímetro B” del Centro Histórico, “El barrio de La Merced se ubica en el Centro Histórico de la Ciudad de México y cuenta con un importante capital patrimonial acumulado durante más de 700 años de historia” (Tena y Urrieta, 2009: 35)

<sup>100</sup> Como lo recupera Crossa (2018: 146-147), el carácter comercial y “público” de la Plaza Mayor se conservó durante el período colonial hasta la instauración de las Leyes Borbónicas. Posteriormente, ya en siglo XIX, el mercado que se instauraba en lo que hoy es la plancha del Zócalo daría vida al “Mercado del Volador” y al “Mercado de la Merced” (Tena y Urrieta, 2009: 167)

<sup>101</sup> Crossa (2018:151), expone la composición de la geografía social y económica del comercio en las calles en el período colonial.

En principio la Plaza Mayor era un espacio de venta de mercaderes españoles, con productos provenientes de España. La vendimia en esquinas, plazas y calles era una práctica muy arraigada que intentó combatirse sin mayor éxito. En septiembre de 1583, en un auto acordado de la Real Audiencia de la Nueva España:

“Se manda, que ninguno de los dichos buhoneros Españoles, mestizos, mulatos y negros puedan vender en las calles mercadurías algunas de buhonería [...] sino que precisamente tengan para vender tales mercaderías puesto de asiento en las plazas, mercados y tiendas de calle pública, y no de otra manera [Autos Acordados, XXXIII, en Bentura, 1787: 22. Citado por (Crossa, 2018: 150)

En esta antigua ordenanza encontramos al buhonero, ese vestigio histórico de las representaciones contemporáneas del comercio popular en el espacio público. La palabra “buhonero” proviene del antiguo castellano del siglo XIV, y fue registrada por Covarrubias en su “Tesoro de la Lengua Castellana o española en el año de 1611”. Según la Real Academia de la Lengua Española *buhonero* viene “Del antiguo buhón, este de bufón<sup>102</sup>, y este de la onomatopeya buff, expresiva de la palabrería del buhonero para ensalzar su mercancía”. Su primer significado es: “Persona que lleva o vende cosas de buhonería”. Un sinónimo, que incluso, pervive hasta el día de hoy<sup>103</sup> es el de *Varillero-* o *barillero-*, usado en Venezuela, República Dominicana y también, antiguamente, en México: “Vendedor ambulante” según la RAE “viene de *varilla*: “mercancía menuda y barata”. La representación sería la de una persona que recorre las calles con sus mercancías a cuestras, mercancías de poco valor como: agujas, tijeras, dedales, cuchillos y demás menudencias. Esto que, a simple vista es un juego etimológico, muestra un poco del ser que desenvuelve el comerciante popular en su manera de habitar en el espacio público por medio de los vínculos sociales que establece por medio de la venta de sus mercancías. Por ejemplo, en su segunda acepción, *Buhonero*, denota ser un ambulante, es decir, alguien que oferta sus mercancías al tiempo que deambula por el espacio. Como también habla sobre la manera en la que realiza esta actividad comercial, emitiendo sonidos específicos, “la palabrería para ensalzar su

---

<sup>102</sup> A su vez, según la RAE, Bufón viene del italiano *buffone*, y este de buff; y tiene tres acepciones: 1. m. y f. Personaje cómico encargado de divertir a reyes y cortesanos con chocarrerías y gestos. 2. m. y f. Truhan que se ocupa en hacer reír. 3. adj. Bufonesco, chocarero.

<sup>103</sup> En el *argot* del comercio popular, se le conoce como “Varillero” a la persona que se sube a los camiones a vender dulces u otros productos o vende en los cruceros de las calles de la ciudad. Al cierre de mi trabajo con los líderes y representantes de las y los comerciantes del espacio subterráneo, una nutrida asociación de “varilleros” de las rutas de Tlalpan buscaban asociarse a la Federación de los comerciantes populares del Metro.

mercancía”. Finalmente, el sinónimo, *varillero*<sup>104</sup> -hoy referido a los comerciantes que abordan los camiones o venden en los cruceros- deviene de una “mercancía menuda y barata”. Estos elementos que parecieran olvidados o en desuso en el lenguaje cotidiano, implícitamente, están presentes en las formas con las que las personas venden las mercancías en el espacio urbano: recorriendo las calles, utilizando una serie de pregones o sonidos para llamar la atención de los transeúntes y vendiendo productos de escaso valor monetario y baja calidad. Una actividad que es similar a la que realizan los comerciantes populares del Metro cuando se desplazan de vagón en vagón pregonando las mercancías que portan, ofreciéndolas a precios muy accesibles, que oscilan entre los cinco y los veinte pesos, pocas veces un poco más, dependiendo de la calidad del producto.

Otro rasgo interesante sobre el buhonero es que este oficio era encarnado por aquellas personas que constituían los escaños más bajos de la sociedad colonial: españoles o migrantes europeos de clase baja<sup>105</sup>, indígenas, personas afrodescendientes, quienes, como otros vendedores populares ya comenzaban a ser criminalizados por realizar su actividad comercial fuera del orden que establecían las autoridades. Así como lo muestra la Ordenanza del 23 de julio de 1585: ...las vendedoras de frutas y atole, no vendan en las esquinas y cantones de las calles, sino en las plazas públicas y tianquiz, pena de que á la Negra ó Negro, India o Indio que incurriere, le sean dados luego treinta azotes en el palo de horca, y pague quatro reales de pena al Alguacil que lo executare. Y los Alguaciles tengan cuidado de su cumplimiento, pena de que serán castigados (Bentura, 1787: 92. Citado por Crossa, 2018: 150)

La diferenciación social que comprende el oficio del comerciante, tanto en la época colonial como hoy en día, es otro rasgo que emparenta al buhonero con el vagonero, pues ambos oficios están vinculados con las estructuras sociales de “diferenciación”, tales como las raciales y las del origen social<sup>106</sup>. Es así como la sociogénesis del comerciante

---

<sup>104</sup> Es interesante señalar que, con base en algunas entrevistas con intermediarios comerciales de dulces, el vocablo *varillero*, aún se emplea para denominar a los vendedores, principalmente jóvenes, que suben a los camiones a vender dulces y chocolates al menudo; conocidos, también, coloquialmente, como: “dulceros”.

<sup>105</sup> Por ejemplo, Y. Berliner (1983) relata que fue un inmigrante judío que al llegar a la Ciudad de México se dedicará a la buhonería y al comercio en las calles en general.

<sup>106</sup> Una estructura de diferenciación que, al parecer, es propia de las colonias americanas, pues, en el Brasil colonial existe esta misma relación de diferenciación racial respecto a los antiguos vendedores ambulantes de la ciudad de Salvador, Bahía en el siglo XIX, conocidos como *escravos de ganho*, una de las representaciones de la esclavitud urbana durante el siglo XIX (Ribeiro, 1991: 18).

popular del espacio subterráneo, se conecta con el desprestigio del antiguo *pochteca* que fue representado por el buhonero y el varillero a lo largo del periodo colonial.

Con base en este recorrido histórico, puedo mostrar que la sociogénesis del vagonero y el pasillero, comerciantes populares en el Metro, se remite a una antigua relación que se ha establecido entre el comercio popular y su existencia en el espacio público. De tal modo, existe una correspondencia histórica entre el ser urbano del vendedor en la época colonial y su representación contemporánea en los vagones y pasillos del Metro de la Ciudad de México. Una correspondencia que se clarifica mucho más gracias a las conversaciones que mantuve con Silverio y Demetrio, dos de los primeros vendedores populares que bajaron a vender en los vagones del Metro de la Ciudad de México.

Esos primeros vendedores que hoy día son longevos líderes, morales y fácticos del comercio en el espacio subterráneo, no sólo inauguraron un gran mercado para el comercio popular, sino que, al mismo tiempo, marcaron el camino para que miles de personas con orígenes sociales similares a los suyos, en algunos casos su propia descendencia, hicieran del espacio subterráneo su destino laboral y vital. Así me lo contó Silverio, cuando le pregunté sobre sus orígenes en el comercio popular bajo la ciudad.

Silverio: Mira, lo que pasa es que yo empecé desde chiquito, yo creo que “Carnero” y yo, fuimos los primeros que bajamos a vender a los vagones. Mira, primero yo me vine a vender chicles acá en el paradero que estaba en Candelaria. Me subía a los camiones y de allí iba vendiendo. Allí conocí al Carnero, que también vendía en la plaza. Y allí nos pusimos a vender cuando abrieron el Metro. Qué habrá sido, como dos años después

El Tejoncito: No, al año -le corrige-.

Silverio. Bueno, el chiste es que estábamos ahí boleando<sup>107</sup> en la plaza del Metro, cuando un día me dice el Carnero, “y si bajamos a ver qué onda”. Y si, nos bajamos y nos fue bien. Antes, éramos no más él y yo. Ya después yo me fui a Zaragoza y él se quedó allí. Después, abrieron la Línea 2, e íbamos mandando a la gente allá. Luego, se iban de Tacuba arriba, y así estuvimos. Luego me fui a General Anaya. Y después, me regresé acá a Zaragoza. (Charla con Silverio y el Tejoncito, 27 de diciembre del 2018).

Gran parte de esta configuración popular tiene que ver con la misma sociogénesis del comercio popular en el espacio subterráneo, especialmente con las conexiones que se establecen entre los espacios sobre la ciudad y los espacios bajo la ciudad. Por ejemplo,

---

<sup>107</sup> Resulta interesante cómo se vinculan los oficios populares entre sí, como el comerciante y el bolero y cómo estos se representan como parte de la construcción de su experiencia urbana. Para una referencia poética de los boleros en la Ciudad de México, se puede revisar el trío de poemas de Berliner (1997: 48-50).

aunque lo analizaré en el apartado donde hablo sobre el origen sociohistórico del vagonero, no es casualidad que los primeros vendedores populares que bajaron a vender sus productos en el Metro lo hayan hecho en la estación de “Candelaria”, que, como ya he mencionado, es un histórico espacio comercial y popular que se ubica en los linderos del barrio de la Merced (Valencia, 1965; Tena y Urrieta, 2010). Tampoco es casualidad de que esos primeros vendedores hayan sido habitantes de los linderos de la Ciudad de México, hijos de migrantes del campo, que a su corta edad ya ejercían la vendimia en los autobuses que recorrían la ciudad antes de que el Metro fuera inaugurado a finales de los años sesenta.

Esta situación es más cercana a la historia de Demetrio, quien al igual que Silverio y el Carnero, comenzaron vendiendo en los camiones de los antiguos paraderos de la Ciudad de México, y después se internaron al Metro. Demetrio, hijo de un matrimonio de migrantes que se dedicaban a vender productos en abonos de puerta en puerta, me detalló sus orígenes laborales a partir de sus relaciones familiares.

Demetrio: A ver, mis padres de por sí fueron comerciantes, pero el tipo de comercio que ellos llevaban, era vender ropa en abonos, de casa en casa. Y entonces, yo con ellos, los comencé acompañar, y todo el día, así fui aprendiendo a vender de casa en casa; y yo veía a las personas que se subían a vender en los camiones. Y entonces me daba a mi curiosidad. Yo de niño, me les escapaba yo a mis papás, y me iba a vender paletas de 10 centavos. En aquel entonces, subíamos a los camiones con nuestras cajitas de cartón, compraba un peso de paletas (de hielo) y le daban a uno 27 paletas por 2 pesos. Entonces, esas paletas las dábamos a 10 centavos; terminábamos vendiendo 20, 21, 22 paletas; porque las últimas siempre terminaban derriéndose. (Charla con Demetrio. 7 de junio del 2017. Centro Histórico).

Según su relato, Demetrio, con 17 años de edad, a finales de la década de los años sesenta, comenzó a vender a bordo de los camiones que cubrían la ruta de Peralvillo hacia la Basílica de Guadalupe, y la ruta de camiones que salían de la Merced, de Candelaria, e iban a las colonias del norte de la ciudad, como: Gabriel Hernández, la Campestre guadalupana, la Vasco de Quiroga y la San Felipe de Jesús. Hasta que, a inicios de los años setenta, comenzó a vender bolsas de “Kleenex” a la salida de la estación San Lázaro (Charla, Demetrio, 7 de junio del 2017. Centro Histórico). Después de siete u ocho meses de vender *Kleenex*, cuenta el hoy “Mayorista” del Metro, que se decidiría a vender al interior de los trenes del Metro: “Cuando entré al Metro fue, también, vendiendo peines y plumas de a dos por \$1. Sí me dio temor, me dio temor, no lo puedo negar, porque entras con ese temor de que te van a agarrar”. (Charla Demetrio, 7 de junio del 2017, Centro Histórico).

## **El Trome**

### Las relaciones sociales de los comerciantes populares en el Metro

En próximos apartados regresaré a la reconstrucción histórica del comercio popular bajo la ciudad, especialmente cuando me avoqué en narrar la construcción de las organizaciones que crearon los primeros líderes del comercio popular en el STC Metro. Por ahora, retomaré la discusión sobre la construcción social del transporte público a partir de las relaciones que las poblaciones específicas establecen en el Metro. Pues, como mencionaba, personajes como Demetrio, Silverio, El Carnero y otros pocos más, abrieron el camino para los comerciantes en el Metro de la Ciudad de México. Con lo cual, pese a las prohibiciones de las autoridades y a los discursos urbanísticos de la movilidad urbana que justificaron la construcción del Metro, las y los comerciantes populares se convirtieron en habitantes del Metro. Lo que implicó que el Metro se convirtiera en un espacio laboral y un espacio vital para estas personas. También, la presencia del comercio popular convertiría al Metro en un mercado popular.

Ahora, continuando con la comprensión del espacio que ya perfilaba, busco caracterizar el espacio social que se generó con el poblamiento y apropiación del transporte subterráneo que realizaron las poblaciones de comerciantes populares. Para ello, continuando con la tradición del pensamiento francés, retomo la idea de heterotopía de Foucault (2010), pues, considero que es fértil para comprender como se construye una definición social diferente de la definición oficial sobre el medio de transporte. Foucault entiende por heterotopía a:

...lugares reales, lugares efectivos, lugares que están dibujados en la institución misma de la sociedad, y que son especies de contra emplazamientos, especies de utopías efectivamente realizadas en las cuales los emplazamientos, todos los otros emplazamientos reales que se pueden encontrar en el interior de la cultura, son a la vez representados, impugnados e invertidos, especies de lugares que están fuera de todos los lugares, aunque sin embargo sean efectivamente localizables. Estos lugares, porque son absolutamente distintos de todos los emplazamientos que ellos reflejan y de los que ellos hablan, los llamaré por oposición a las utopías las heterotopías Foucault (2010: 69-70)

Aunque no es un concepto que se desarrolla más a lo largo del pensamiento de Michael Foucault, el autor, después de definir lo que entiende por heterotopía, comienza a trabajar este concepto con base en cinco principios (2010: 72-78): 1) son características de toda cultura humana, divididas de manera no excluyente en heterotopías de crisis y heterotopías

de desviación<sup>108</sup> 2) la función de la heterotopías puede cambiar conforme el curso de la historia de una sociedad a otra 3) las heteropías permiten la yuxtaposición de diversos significados y apropiaciones de un mismo espacio, algunas veces incompatibles entre sí 4) se abren a múltiples recortes del tiempo que les permite cobrar el sentido de “heterocronias” 5) poseen mecanismos de apertura y cierre que las hace al mismo tiempo impenetrables y accesibles (Foucault, 2010: 71-78).

No considero necesario agotar el concepto, con sus dos categorías –desviación y crisis- ni cinco puntos que lo constituyen, para comprender teóricamente la apropiación social que hacen las poblaciones de comerciantes populares del Metro de la Ciudad de México. Por el momento, respecto a las dos categorías con las que Foucault divide a las heterotopías, considero que, en relación con las apropiaciones que las poblaciones de comerciantes populares hacen del Metro, convierten el transporte subterráneo en una heterotopía de desviación<sup>109</sup>; pues, debido a las condiciones económicas –aglomeración, localización- que constituyen al Metro como un espacio económico, éste se ha constituido en espacio laboral de diversas poblaciones que, por sus características sociales, físicas, culturales y morales, tendrían poca cabida en otros espacios laborales. Además de que no ganarían lo que se gana en las múltiples actividades populares que se desarrollan en los pasillos, vagones, andenes y escaleras del espacio subterráneo.

A esta “heterotopía de desviación” que nace de la apropiación comercial de las poblaciones populares que comercian en el Metro, por retomar el nombre que apareció en una charla con Moisés, le podríamos llamar el “Trome”. Una forma de expresión la tercera característica que le atribuye Foucault a los espacios heterotopicos, resultado de la yuxtaposición de diversos significados y apropiaciones, en ocasiones incompatibles y siempre en tensión, que conviven en un mismo espacio. El nombre del “Trome”, como ya lo comentaba, surgió de

---

<sup>108</sup> “...por heterotopías que se podrían llamar de desviación: aquellas en las cuales se instala los individuos cuyo comportamiento es marginal respecto de la media o de la norma exigida. Son las casas de reposo, las clínicas psiquiátricas, son por supuesto también las prisiones y sin lugar a dudas habría que agregarles las casas de retiro, que de algún modo se hayan en el límite de la heterotopia de crisis y de la heterotopia de la desviación, ya que después de todo la vejez es una crisis, pero también una desviación, puesto que en nuestra sociedad, donde el tiempo libre está regulado, el ocio constituye una suerte de desviación” (Foucault, 2010: 72-73)

<sup>109</sup> Entre estos espacios, cuenta Foucault como heterotopias de desviación a los sanatorios, los hospitales, las cárceles y demás instituciones a las que se destina a las personas que no se incluyen dentro de la idea de normalidad de una sociedad.

una historia que extraje de una de las largas charlas que mantuve con Moisés, en la que él menciona a aquellas personas que han hecho del Metro su principal espacio vital de la ciudad:

Moisés: (...) hay gente que se quiere quedar allí. Uno de ellos, “El Charly” le decían luego los compañeros “En qué año vas a salir” y El Charly les decía “como siempre en primero, de primaria *pendejo*. No he pasado de ahí, ni quiero pasar, ni voy a pasar”

Demetrio: Todos ellos aprendieron en la escuela de la vida, en la escuela del metro. Lo que hacían, ya desde niños, empezaron a aprender la ley del más fuerte, en los vagones a majaderías. (...)

Moisés: Ha llegado el grado de que las personas dicen al revés el Metro, dicen: “yo soy del *trome*.” (Charla grupal con Moisés y Demetrio. 1 de mayo del 2017. Centro Histórico)

Ese “trome”, nombre herético de un espacio que convive con otras configuraciones del subterráneo, se ordena de maneras distintas para las personas, según la actividad comercial que realicen bajo la ciudad. Punto de reunión y comedor para las nutridas familias de migrantes rurales que mendigan en los vagones y pasillos. Espacio de seguridad para la comunidad de personas con ceguera y debilidad visual. Punto de descanso y ensayo para los juglares del subterráneo. Espacio de silenciosa conversación y sociabilidad de la comunidad de sordomudos. Base de espera para los comerciantes populares. En sus distintas expresiones el “trome” es esa configuración social espacial hace que sea una verdad el eslogan oficial “el Metro es de todos”, incluso de aquellos a quienes les está prohibido estar allí. Con lo que cobra sentido la última característica que Foucault le asigna a las heterotopías, como espacios que poseen mecanismos de apertura y cierre, que los hacen impenetrables y accesibles para las personas ajenas, en este caso, a las lógicas del comercio popular<sup>110</sup>.

Por su parte, siguiendo el principio metodológico del que partió Goffman (1972) para estudiar el entorno social que construyen las personas que habitan estos “espacios de desviación”, en donde generan un cúmulo de reglas sociales y órdenes que son tangibles para estas poblaciones<sup>111</sup>. Entonces, no resulta sorprendente que, con el paso del avance del

---

<sup>110</sup> Quizá en este sentido, se pueda comprender que, al presenciar las actividades populares en las calles de Accra, Hart (1973) las haya denominado como informales –irracionales–, como una forma de caracterizarlas en su “irracionalidad” desde la óptica del antropólogo proveniente del “mundo desarrollado”. Pienso que Hart, como otros antropólogos y pensadores que han seguido este juicio, se han estrellado con las murallas que separan a las lógicas que ordenan el mundo visto desde el ser popular, es decir, no han logrado penetrar en ese mundo que les permitiría observar y comprender que sus actividades económicas, lejos de carecer de una “forma” definida, poseen una lógica y un orden distinta que cobra una forma definida cuando se miran y viven desde la condición popular.

<sup>111</sup> Goffman (1972:12) definió a estos espacios de desviación como “instituciones totales”. Si bien, “el Trome” como representación popular del espacio subterráneo no cumple con las características de encerramiento de una “institución total”, valdría la pena analizar, por la gran cantidad de tiempo y los lazos de sociabilidad que las

proceso de apropiación comercial del Metro, las poblaciones de comerciantes populares comenzaran a crear sus propias reglas de ordenamiento de sus relaciones sociales en el transporte público. A continuación, me avocaré a describir un poco de esta sociabilidad que se representa en los pasillos, andenes y vagones del espacio subterráneo.

Pues, el espacio laboral no sólo es el lugar en donde se realizan las actividades económicas que permiten el sustento material, sino que, al mismo tiempo que se realizan estas actividades se generan relaciones de afectividad e identidad, tanto con el espacio como con las personas que comparten las mismas o similares actividades laborales. En suma, se crea un espacio vital que constituye una parte integrante de la constitución del ser de las personas. En este sentido, el Metro no sólo es un medio de transporte, un espacio de comercio popular, sino que, al mismo tiempo, también se erige como un espacio vital para las personas que allí realizan sus actividades diarias. Desde esta óptica, como Mauricio Tenorio (2017: 113) lo describiría en sus ensayos históricos al hablar de la calle, las vecindades y las pulquerías, bajo esta configuración social, el espacio subterráneo también se constituye como un espacio donde florece la identidad del ser popular de la Ciudad de México.

Pero esta relación, muy similar a la de otros espacios populares, como la vecindad desde la perspectiva de los ojos extranjeros a inicios del siglo XX (Tenorio, 2017: 113) está envuelta de una relación contradictoria entre la seducción de la riqueza y el vicio moral, esto es, aquellas conductas socialmente sancionadas, como: el hacinamiento en las viviendas, la supuesta vida sexual de los habitantes de estos espacios, la tendencia a conductas delictivas y el alto consumo de alcohol. Así lo describe Silverio en su experiencia, uno de esos líderes que bajó a vender a los vagones del Metro apenas iniciaba la década de los años setenta. Quien integró ese primer escuadrón de siete o nueve vendedores que incursionó en la venta en los vagones de la recién inaugurada Línea 1 del Metro.

Silverio. - Es que no te creas, acá hay cosas buenas y cosas malas. Yo, por ejemplo, no dejé que mis hijos estuvieran aquí. O sea, si trabajaron un rato, pero, después les dije, “órale fuera de aquí, a trabajar, aunque sea de obreros”.

Erick. - Pero ¿Qué había de malo en qué trabajaran en el Metro?

Silverio: Pues, nada. En realidad, lo que sucede es que hay mucha gente que no sabe distinguir lo bueno de lo malo. Ahí tienes un ejemplo -y señala al Tejoncito, quien nos acompañaba en la mesa-

---

poblaciones populares desarrollan en su interior, su “mundo de vida” (Goffman, 1991:108-109), por medio de la interacción social entre las múltiples poblaciones que allí habitan.

Tejoncito. - Y sí, mírame. Yo no tendría por qué estar aquí. Yo estudiaba en el politécnico. Y no me arrepiento, soy feliz como estoy, pero, si tuve otra opción.

Silverio. - Mira, lo que sucede es que ahí ganas mucho dinero y muy fácil, muy rápido. Entonces, se te hace fácil. Luego, no sabes distinguir, y no falta quien te diga “mira vámonos a este *toquín*”, “que vámonos por las chelas”. Ya después, terminan los chavos dejando la escuela, tomando, drogándose. Conocemos varios casos así de gente que se tira al vicio. Yo a mis hijos les di, al menos, a todos “carrera técnica”. Pero, conocemos familias enteras que trabajan completas en el Metro, padres, hijos, luego, se casan y allí mismo están. No conocen nada más fuera del Metro.

Tejoncito. - Es que cómo decirte, trabajar en el Metro se te hace un vicio. No tienes que checar, trabajas cuando quieres, no ganas mal. Eres libre. Y te acostumbras a eso<sup>112</sup>. (Charla con el Tejoncito y Silverio. 27 de diciembre del 2018. Colonia Doctores).

Aunque Silverio y el Tejoncito, como otros muchos vendedores longevos y actuales, comenzaron siendo niños para vender en los pasillos, vagones y espacios del Metro, es un juicio común de los vendedores que ahora son líderes de las organizaciones que desapruében que los hijos e hijas de los vendedores populares bajen al Metro a acompañar a sus padres. Como dirían Demetrio y Moisés, un par de ex líderes de organizaciones de vendedores populares del Metro.

Demetrio. - No, no, no, fíjate lo que pasa es de que yo era enemigo en ese entonces de eso, pero, en ese entonces como vendíamos en los pasillos, para no dejarlos en la casa, para que no les pasará algo, mi esposa y yo los jalábamos. Ella pone un puesto y yo el otro, y ella se llevaba los hijos, pero los niños jugando en el pasillo o yendo con otro vendedor conocido. Y así comenzaron

Erick: Entre juego y juego

Demetrio. - Sí pero nunca los dejábamos. “No, no, no, tú a la escuela. Tú vas a la escuela” Y a la escuela y a la escuela. O sea, en ese aspecto, yo fui muy duro con ellos. Porque, después, de que terminaron el sexto año. Para poderlos dejar vender, tenían que entregarme calificaciones; “A ver, si no tienes mínimo 8 siquiera, no vas a vender”

Demetrio: No, los niños muchas veces, aunque no vayan con los papás, los niños de hoy son muy necios. El que entra a vender, a lo mejor sus papás venden afuera, y él se mete, y los demás vendedores lo corren, lo corren porque no sabe entrar. En el metro se atraviesa. Los corren todos. Todo mundo, pero los niños son muy necios. Se aferran (...) Ellos ven que en realidad se gana más (...). Entonces tienes esos aspectos, son dos formas de ganar: una



Ilustración 3 Vendedor de audífonos con su hija. 18 de marzo 22 de diciembre del 2015.

Fuente: Toma propia

<sup>112</sup> En la charla grupal que tuvimos con Moisés y Demetrio, este último marcaba esa particular característica del Metro como espacio laboral y espacio de crianza de los hijos. Demetrio: Entonces es ahí cuando uno no está muy de acuerdo en que los padres sigan trayendo a los niños ahí al Metro. Porque el metro es una escuela, como quienes caen ahí al reclusorio, a quienes les dicen que quienes caen ahí, se van a la “universidad”. Aquí igual en el metro es la misma cuestión” (Charla grupal con Moisés y Demetrio. 1 de mayo del 2017. Centro Histórico).

económicamente y otra para ganarse el espacio para qué, para que puedas vender (Charla grupal con Moisés y Demetrio. 1 de mayo del 2017. Centro Histórico).

Así, como en otros espacios históricos donde se ha asentado el comercio popular, el espacio subterráneo se convierte en un espacio social para la misma crianza de los hijos<sup>113</sup>, los hijos de las y los comerciantes crecen dentro de las cajas de los productos, en los pasillos de las estaciones, siguiendo a sus padres a lo largo de los vagones, jugando a vender o aprendiendo a mendigar, como todo infante que imita a sus padres. Entonces, esos infantes se convierten en los comerciantes actuales, las generaciones de vendedores del futuro, y así el círculo del comercio popular se reproduce. El “Trome” como espacio social y de trabajo para los comerciantes populares se consolida.

Demetrio, quien casi ha vivido los cincuenta años que tiene de vida el comercio popular en el Metro -siendo vendedor, líder y ahora “mayorista”- ha visto a generaciones enteras de vendedores que entran siendo niños o jóvenes y, siguen allí, vendiendo en vagones y pasillos, en ocasiones, acompañados por esposa e hijos. Él nos ofrece una breve radiografía social sobre algunos de las y los vendedores que habitan bajo la ciudad.

Demetrio: ...muchos de los compañeros han estado en el reclusorio. Cuando salen y no consiguen trabajo es cuando llegan al Metro. Vienen de barrios, según ellos, “muy pesados” Llegan al barrio y se dan cuenta que su barrio no es tan pesado como el Metro, que aquí cualquiera se rifa y le vale *madres*, con perdón de ustedes. Y que si se rifaba y se sentía muy *candil* con los de su barrio porque decían que eran bien *chingón*. Entonces no es nada, nada que ver con los de acá. Y así la situación, se conjuntan de todos lados, de barrios bravos y no bravos. Pero ¡Uy qué barrio no es bravo en este Distrito Federal! Ya nadie se deja. Por ahí tengo un amigo que fue, bueno sigue siendo un líder de los famosos “Panchitos de Santa Fe”, entonces está trabajando junto con nosotros con los compañeros del Metro. (Charla colectiva con Demetrio y Moisés. 1 de mayo del 2016. Centro de la Ciudad de México).

### **Habitar bajo la Ciudad desde el comercio popular**

Lo que he buscado realizar en este capítulo, es desmontar la concepción clásica del transporte urbano como un espacio irrestrictamente destinado para la movilidad de las personas en la ciudad. Por el contrario, los múltiples usos que se hacen de los espacios de transporte nos muestran que existen múltiples funciones que se realizan en estos espacios. Algunas de ellas son promovidas por las autoridades, otras son producto de los usos y las apropiaciones

---

<sup>113</sup> Como lo relata la historia de una importante lideresa del comercio popular en el Centro de la Ciudad, es muy estrecha la relación entre espacio de trabajo, crianza y crecimiento de los hijos en los espacios en donde se ejerce el comercio popular. (PUEC, 2010: 95).

sociales que realizan las personas del espacio. El comercio popular es una de estas múltiples apropiaciones. Las cuales, también me sirven como punta de lanza para criticar la noción del “no lugar”, que últimamente ha sido muy empleada para hablar de los espacios del transporte urbano. Por el contrario, lo que nos muestran los usos sociales del Metro que realizan los comerciantes populares, es que el Metro es un espacio heterotópico de desviación, que para las poblaciones comerciantes podría ser el “Trome”<sup>114</sup>.

Un espacio que, como todo espacio público es objeto de múltiples disputas por su control. Sobre ello me ocuparé en los demás capítulos. Lo que aquí me interesaba caracterizar es la manera en la que el Metro se configura como un espacio en donde se desarrolla la vida y la sociabilidad popular, un espacio similar a las “cantinas”, “las pulquerías”, “las vecindades”, “los barrios”, que se configuran como parte de una “geografía popular”, a partir de la creación de los propios códigos, señales y legibilidades con las que se vive y produce el Metro desde el punto de vista popular. El “Trome”, como los mismos vendedores le han llamado, bien se le podría dar un valor simbólico como lo tendrían otros espacios urbanos populares como Tepito<sup>115</sup> o la Merced.

Con ello, no quiero reproducir el error comprensivo que realizaron los estudios de la “cultura de la pobreza” de mediados del siglo XX (Valentine, 1968; Tenorio, 2017:122-124). Sino que, pretende construir un puente comprensivo para intentar imaginar la vivencia cotidiana que se construye en torno al orden del comercio popular bajo la ciudad. Es así que busco representar la experiencia urbana de vender bajo la ciudad, buscando crear lo que Crossa rescató de la propuesta de Nora Rabotnikov:

...la habilidad imaginativa. Como lo plantea Rabotnikov (2011: 159): “tratar de imaginar cómo sería o pensaría otro remite a un ejercicio de imaginación cuya única condición es la capacidad de liberarnos de nuestros intereses privados”. Así, la imaginación implica una capacidad de trascender las preocupaciones pertenecientes al ámbito privado (del yo) y de ubicarnos en el espacio de lo público mediante un mundo compartido con otros (Rabotnikov, 2011). Es así como el espacio público, en su carácter ontológico, no existe *a priori* respecto al ejercicio de la imaginación política; más bien se constituye a partir de la formación de juicios y opiniones plurales (Crossa, 2018: 134-135).

---

<sup>114</sup> Cabe la posibilidad de que otras de las poblaciones populares tengan una manera distinta de denominar al Metro como un espacio laboral y vital, este carácter relacional y cambiante es característico de las heterotopías. (Serna, 2013;2019)

<sup>115</sup> Como Berliner (1997) describiría con sus odas a “Tepito”, las “pulquerías” o los oficios de la prostitución y los boleros que se daban cita en aquellas miserables calles del Centro de la Ciudad de México.

Sobre estos elementos, la tensa convivencia política, económica y social entre distintas concepciones y formas de vivir en el Metro, es sobre lo que continuaré profundizando desde la vertiente de construcción del orden del comercio popular, como de la tensa convivencia y negociación que se suscita con otras formas de órdenes que se dan citan en el Metro, los cuales, dan como resultado la configuración de la gobernanza del comercio popular bajo la ciudad.

### **Conclusiones capitulares**

En este capítulo realicé un recuento histórico sobre la construcción del STC Metro. Identifiqué la importancia que tiene el STC Metro en relación con los más notables Metros del Mundo. Ambos factores los vincule con el desarrollo de la propia historia del comercio popular en el Metro. Con esta interrelación del proceso histórico institucional a la par del proceso histórico popular del comercio, lo que busqué destacar es la manera en cómo se construye un sentido social del comercio popular que, pese a los diseños urbanísticos, hace del Metro un espacio en donde se realizan otros usos que conviven, aunque no siempre de manera armónica, con el propósito de movilidad con el que fue diseñado el Metro.

La conjunción de la lógica comercial popular y la lógica de la movilidad es posible debido a las formas de apropiación que hacen las personas del Metro. Lo cual identifique gracias al concepto de las heterotopías que constituyen a los múltiples usos sociales del Metro. Dentro de estas heterotopías, el comercio popular es sólo una forma de reconstruir el sentido del Metro de la Ciudad de México.

Así, el comercio popular convive con otras formas de apropiación de las instalaciones del STC Metro, tales como las culturales o las económico publicitarias, sólo que su existencia se da en contraposición de las normas jurídicas de uso del STC Metro. No obstante, pese a dichas prohibiciones, la apropiación comercial del Metro, también se ha convertido en un espacio que permite la producción económica y social de las y los comerciantes que en él trabajan. Una forma que aquí, retomando los relatos de los líderes de comerciantes, he llamado como *El Trome*.

## Capítulo II EL ESTIGMA DEL VAGONERO

El orden socio-moral de las relaciones sociales entre las poblaciones populares y el público usuario del Metro

### **El subterráneo orden socio-moral**

Entre la prolija y prosaica prosa poética de Baudelaire se pueden encontrar sendos referentes sobre la concepción moral de la sociedad en las postrimerías de la sociedad moderna y la emergencia de las nuevas y relucientes ciudades, como París. Uno de estos relatos, es aquella narración que comienza con el romance de dos enamorados y culmina con un conmovedor drama socio moral. La voz del enamorado narra la escena en la que aparece una pobre familia, quienes por la ventana observan maravillados el suntuoso lujo que emana del lujoso interior del café. El enamorado comparte el sentimiento que le causó esta escena:

No sólo me había enternecido aquella familia de ojos, sino que me sentía un tanto avergonzado de nuestros vasos y de nuestras jarras, mayores que nuestra sed. Había dirigido mis ojos a los tuyos, amor mío, para leer en ellos mi pensamiento; me había sumergido en tus ojos tan bellos y tan extrañamente dulces, en tus ojos verdes, habituados por el capricho e inspirados por la luna, cuando me dijiste: “¿No soporto a esa gente con los ojos abiertos como platos! ¿No puedes decirle al encargado del café que los eche de ahí?” (Baudelaire, 2000:97).

Aunque con sus diferencias, la reacción que expresa la mujer en el poema de Baudelaire es un ejemplo de la forma en la que se construyen las relaciones socio morales en relación con las poblaciones populares. Para el caso que me ocupa, en este capítulo busco describir la construcción del orden socio-moral que se construye cada que, al abrirse las puertas del vagón, aparece un representante de las múltiples poblaciones populares que realizan sus actividades económicas en los vagones del Metro. Siguiendo a Goffman (1981: 24-25) al presentarse las personas dentro de las situaciones sociales de interacción cara a cara, existe un componente moral que les posibilita de ser tratados en consecuencia de la manera en la que se presentan como de la acción que realizan ante los demás. Así:

La sociedad está organizada sobre el principio de que todo individuo que posee ciertas características sociales tiene un derecho moral a esperar que otros lo valoren y traten de un modo apropiado. (...) En consecuencia, cuando un individuo proyecta una definición de la situación y con ello hace una demanda implícita o explícita de ser una persona de determinado tipo, automáticamente presenta una exigencia moral a los otros, obligándolos a valorarlo y tratarlo de la manera que tienen derecho a esperar las personas de su tipo.

De tal modo, el orden socio-moral respecto del comercio popular está integrado por los siguientes elementos: las representaciones socio-morales que se construyen en torno a las poblaciones populares, la manera en la que se realiza “la presentación de la persona popular en el vagón”, una persona que por su actividad comercial en el Metro es sancionada por la Ley y moralmente estigmatizada, y por la forma en la que el público usuario del Metro interactúa tanto con las representaciones en torno a las poblaciones populares, como en la propia encarnación de estas poblaciones cuando se presentan al interior del vagón.

El orden-socio moral que se construye por medio de las relaciones entre público usuario y poblaciones populares dentro de los vagones del Metro, considero que es un reflejo de lo que ya Simmel identificó como una característica de la sociabilidad urbana en el interior de los transportes públicos (Sabido, 2017: 383<sup>116</sup>) en los que, entre las personas se construyen distintas relaciones sociales que comienzan con el simple hecho de la copresencia física, que en el caso de las relaciones entre poblaciones populares y público usuario, muestran los efectos sociales que tienen los afectos y representaciones sociales que se han construido en torno a las poblaciones populares. De tal modo, siguiendo a Simmel, en la interpretación de Sabido (2017: 393):

la “presencia sensible en el mismo espacio” produce entre las personas un intercambio tanto cognitivo como sentimental. Cognitivo porque la “impresión sensorial” es “tomada como medio para conocimiento del otro: lo que veo, oigo, siento en él no es más que el puente por el cual llego a él mismo, como objeto de mi conocimiento” (Simmel, [1907] 2014: 622). Y también sentimental, pues la “impresión sensible” de los otros produce “sentimientos de placer y dolor, de elevación o humillación, de excitación o sosiego” (Ibid.)<sup>117</sup>.

Para observar la manera en la que se construye este orden socio-moral respecto de las poblaciones vulnerables, me apoyaré en la perspectiva de Erving Goffman (1970; 1979; 1981). En un sentido amplio la perspectiva teórica de Goffman me permite reconstruir el orden socio-moral que rige las relaciones sociales entre poblaciones populares y público usuario del Metro. En segunda instancia, el uso crítico de su concepto de estigma, me permite

---

<sup>116</sup> Olga Sabido refiere al pasaje del clásico “Las grandes urbes y la vida del espíritu”, en el que Simmel puntualiza que, debido al desarrollo tecnológico del transporte, las personas a bordo de los tranvías y trenes desarrollan una sociabilidad entre extraños en la que se crea una “situación de estar mirándose mutuamente, minutos y horas, sin hablar” (Simmel, [1907] 2014: 626. Citado por Sabido, 2017: 383).

<sup>117</sup> Olga Sabido (2017: 393) redondea el argumento al decir que Simmel: “...plantea que la mutua percepción produce vías para el conocimiento, pues a la presencia y percepción sensible del otro se atribuyen ciertos significados, como también estados emocionales y afectivos”. Con esto, Sabido Ramos, apoya la hipótesis de trabajo simmeliana que destaca la importancia que tienen los afectos y los sentimientos en la construcción de los lazos de sociabilidad.

identificar que el orden socio-moral del Metro es un espacio en donde se disputa y negocia el manejo de los discursos que estigmatizan a las poblaciones populares en aras de reivindicar el Derecho moral a la movilidad urbana, por un lado; mientras que, de parte de las poblaciones populares, existe un discurso que legitima su presencia en el vagón, fundado a su Derecho laboral y a la gestión del estigma. Esta relación entre procesos de estigmatización (Link y Phelan, 2001) y la gestión del estigma, me permite mostrar la manera en cómo se ejerce una expresión de lo que Shoshan (2017) llamó como “gobernanza afectiva”, esto es, el manejo de las emociones y sentimientos que produce y recibe un grupo poblacional, en este caso, expresado en el manejo que buscan hacer las autoridades del STC Metro de las emociones y afectos que el público usuario del Metro debe sentir por las poblaciones populares que realizan sus actividades económicas en el Metro de la Ciudad de México.

Inicio el capítulo describiendo las representaciones del comercio popular en el Metro que son promovidas en los discursos publicitarios de las autoridades del STC Metro, entendiendo estos discursos como elementos que construyen el proceso de estigmatización (Link y Phelan, 2001) de las poblaciones y actividades económicas populares en el Metro, que, desde mi perspectiva, ha desembocado en la representación de la persona popular que comercia en el vagón como un “criminal económico” (Shoshan, 2013; Pérez, 2013). En segunda instancia, teniendo en cuenta los múltiples espacios sociales que conviven en el heterotópico Metro de la Ciudad de México, reconstruyo el transporte subterráneo como un escenario donde se representa el orden socio-moral entre las poblaciones populares y el público usuario, en aras de tener una base empírica sobre la cual, posteriormente, analizar la eficacia que tiene el proceso de estigmatización en las relaciones sociales entre poblaciones populares y público usuario al interior de los vagones. Esta relación tiene dos vertientes, por un lado, detallo cómo las poblaciones populares gestionan el manejo del estigma y de los recursos morales para reivindicar y matizar su presencia en los vagones del Metro. Posteriormente, con ánimos de hacer una delimitación conceptual, reconstruyo el propio espacio socio-moral en torno al mercado popular para quedarme únicamente con el caso de las y los comerciantes populares del vagón. Finalmente, concluyo este ejercicio teórico-empírico de reconstrucción del espacio socio moral en torno a las relaciones entre poblaciones populares y público usuario del Metro, con la recuperación de la perspectiva de una porción del público usuario del Metro que vertió su sentir en el grupo de *Facebook* “Un día sin vagoneros”.

## **La estigmatización del vagonero.**

### La construcción del criminal económico del Metro

La primera noción del aparato teórico conceptual de Erving Goffman con la que trabajaré es la noción de estigma. Para Goffman (1970:11), el concepto de estigma nace en la sociedad griega, quienes aparentemente, lo utilizaban para identificar los "...signos corporales con los cuales se intentaba exhibir algo malo y poco habitual en el estatus moral de quienes los presentaba". Los signos consistían en cortes o quemaduras en el cuerpo y advertían que el portador era un esclavo, un criminal o un traidor –una persona corrupta, ritualmente deshonrada, a quien debía evitarse, especialmente en lugares públicos-"<sup>118</sup>. No obstante, puntualiza Goffman (1970:11) sobre la polémica del concepto estigma:

En la actualidad, la palabra es ampliamente utilizada con un sentido bastante parecido al original, pero con ella se designa preferentemente al mal en sí mismo y no a sus manifestaciones corporales. Además, los tipos de males que despiertan preocupación han cambiado. Los estudiosos, sin embargo, no se han esforzado demasiado por describir las condiciones estructurales previas del estigma, ni tampoco por proporcionar una definición del concepto en sí.

No es mi intención recuperar esta crítica de Goffman en aras de proporcionar una definición del concepto en sí, aunque, de la mano de Link y Phelan (2001) y su idea del estigma como un proceso, tal vez pueda ahondar en cuanto a "las condiciones estructurales previas al estigma" que también componen la crítica de Goffman. Para Link y Phelan (2001: 365) el estigma es un proceso por el que se busca descalificar moralmente a un grupo, persona o conducta. Los autores parten del mismo marco metodológico de la identificación de relaciones sociales del que parte Goffman (1970: 13), sólo que, para estos autores, la relación de la que emerge el proceso de estigmatización, se da en un contexto de desigualdad, "Así, nosotros aplicamos el término estigma cuando los elementos de etiquetamiento, estereotipo, separación, pérdida de estatus y discriminación concurren en una situación de poder que permite que los componentes del estigma se realicen" (Link y Phelan, 2001: 367):

"...el estigma existe cuando los siguientes componentes interrelacionados convergen. En primera instancia, la gente distingue y etiqueta las diferencias humanas. En segundo término, las ideas culturales dominantes relacionan a las personas etiquetadas con características indeseables –como estereotipos negativos- En tercero, las personas etiquetadas son colocadas en distintas categorías para lograr algún grado de separación del "nosotros" respecto al

---

<sup>118</sup> Posteriormente, en la sociedad cristiana, añade Goffman (1971: 11) se sumarían dos acepciones al concepto de estigma en relación con la manifestación corpórea de signos divinos y en un sentido médico, sobre los signos de perturbación corporal

“ellos”. En cuarto lugar, las personas etiquetadas experimentan una pérdida de estatus y discriminación que produce desiguales resultados.

Este marco de referencia es el que utilizaré para analizar la representación de las poblaciones populares que realizan las autoridades del STC Metro por medio de las campañas publicitarias enfocadas en combatir el comercio popular en el Metro de la Ciudad de México. Por ejemplo, este ejercicio desigual del poder discursivo, lo podemos encontrar en los discursos publicitarios en contra del comercio popular que fueron producidas por el STC Metro en el año 2007, los cuales buscaban influenciar la opinión del público usuario del Metro para que se abstuviera de consumir los productos que venden los comerciantes en los vagones y otros espacios del Metro. El impacto que estos anuncios buscaban provocar era ensalzar los aspectos negativos, desde la perspectiva de las autoridades, del comercio popular: el ruido, el desorden y las relaciones ilegales que representan las actividades del comercio popular.

“Los piratas siempre han representado lo peor de la sociedad”<sup>119</sup>, anuncia con desdén el titular de la campaña publicitaria para inhibir el consumo de discos piratas que se venden al interior de los vagones del Metro. La fotografía que destaca dentro del alarmante color rojo sangre, es la de un hombre, quizá por las gafas oscuras que destacan pese a la distorsión del rostro se trate de una persona con discapacidad visual<sup>120</sup>. El siguiente renglón del cartel, a manera de advertencia “Hoy están más cerca de nosotros. ¿Qué hay que hacer para vencerlos?”, destaca el peligro que se corre con la presencia



Ilustración 4 Campaña oficial STC Metro 2007  
Fuente: Sitio oficial del STCM (6 de febrero del 2017)

<sup>119</sup> La relación entre comercio y criminalidad es el argumento décimo segundo que Blomley (2000: 9) identificó como una estrategia discursiva para prohibir el comercio ambulante

<sup>120</sup> El comercio de discos piratas que realizaban las personas con discapacidad visual al interior de los vagones del Metro fue una actividad tolerada por las autoridades de GDF y del STC Metro conforme los acuerdos declarados en mayo del 2006, hasta el programa de Regulación del comercio informal de enero del 2010 (Serna, 2013: 75)

de estos personajes, y después, una solución colectiva: ¡DEJAR DE COMPRARLES! Tácitamente la solución resuelve los problemas que están detrás de la venta de discos apócrifos a una sencilla ecuación del mercado: “sin demanda no hay oferta”<sup>121</sup>. Al mismo tiempo, implícitamente, se deja la responsabilidad de la existencia del comercio popular en manos del público usuario, involuntario consumidor, de lado quedan las explicaciones estructurales o las obligaciones políticas que están en la raíz del problema del comercio popular en el Metro.

Además, desde la perspectiva del proceso de estigmatización de Link y Phelan (2001) en la prosa discursiva del anuncio, se pueden identificar elementos de <<etiquetamiento>> que buscan construir una representación negativa de la persona que comercian al interior de los vagones. Este etiquetamiento está oculto en la comparación de la imagen de “el pirata” con el comerciante en el Metro, tras la frase: “lo peor de la sociedad”. Del mismo modo, existe una “pérdida de estatus” de la persona en el fraseo “¿Qué hay que hacer para vencerlos?”, pues, se presupone que las personas que realizan este tipo de actividades comerciales dejan de ser personas para convertirlos en “enemigos sociales”. En suma, existe la construcción de una representación negativa de las personas que comercian en los vagones, una estigmatización, que impide ver otras causas estructurales, como la falta de empleo bien remunerado, que está detrás de la emergencia de estas conductas comerciales a bordo del transporte subterráneo. En este sentido, el ejercicio estigmatizante que realizaron las autoridades por medio de esta campaña publicitaria, se asemeja a la manera en la que, Pérez Correa (2013: 295), apoyándose en Goffman, identificó como una forma de “marcar a los delincuentes”: “...Goffman (1986: 5) señala que las sociedades comúnmente construyen una teoría del estigma para explicar la inferioridad de quienes son estigmatizados, muchas veces en función del riesgo que representan para la sociedad. Los miembros de la sociedad justifican la exclusión y la desconfianza hacia ciertos individuos marcados (contaminados) (Major y O’Brien, 2005: 396)”.

---

<sup>121</sup> Aquí se puede observar un rasgo distintivo de lo que Escalante (2015:166) identificó como el neoliberalismo como proyecto cultural.

Una estrategia publicitaria similar, concentrada en la estigmatización de las poblaciones populares, fue lanzada al año siguiente, sólo que, en esta ocasión, los carteles incluían a más de una población que ejerce sus actividades económicas en los vagones del Metro. Del mismo modo que el año anterior, el discurso partía de la homogenización de las poblaciones, omitía las causas estructurales del problema y dejaba la solución en manos del público usuario. En esa acción justa y reguladora del mercado que regula la oferta y la demanda, como si fuera una solución mágica para borrar con un giro de varita la relación que existe entre desigualdad, pobreza y comercio

popular bajo la ciudad. En este caso, no existen demasiados elementos dentro del fraseo de los carteles que aludan a una estigmatización directa de las poblaciones, salvo el mensaje oculto detrás de la invitación “Juntos solucionamos el problema”, entendiendo por “el problema”, la presencia de las poblaciones populares y sus actividades a bordo del Metro. No obstante, persiste la intención de construir una confrontación entre “el público usuario y las poblaciones populares”, pues, son estos últimos agentes los responsables de que el viaje en el transporte subterráneo no sea “cómodo ni tranquilo”. Si bien, existe una representación discursiva negativa en torno a las poblaciones populares que realizan sus actividades económicas en el Metro que va desde los mensajes más explícitos en contra de esta población, hasta los más tenues, considero que, contemporáneamente, se ha recuperado el tono más explícito y agresivo de la estigmatización, por ejemplo, si analizamos la publicidad oficial publicada en el 2013, a propósito del combate frontal al comercio popular que supuso el incremento en la tarifa del Metro de ese año, encontramos una vez más que el personaje protagónico de la campaña son los comerciantes de discos, conocidos como “bocineros”. En este anuncio se puede apreciar que la estigmatización de la persona es doble, por un lado, en el fraseo contenido en la frase “No les compres y desaparecen”, y en segunda instancia, de manera gráfica en el efecto difuminado que rodea a la imagen del comerciante, como si se tratase de un fantasma. En

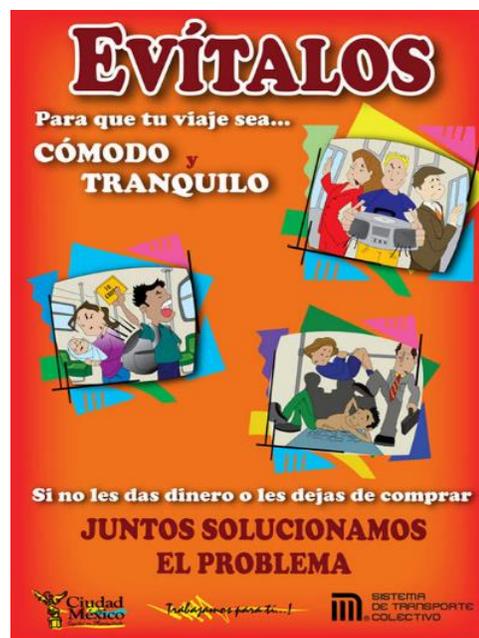


Ilustración 5 Campaña oficial  
Fuente: STC Metro, 24 de enero del 2008

ambos casos, se refuerza la idea de anular la existencia de la persona, al punto de desaparecerla. En segunda instancia, aunque resalta a primera vista por el llamativo tono naranja que enmarca el anuncio, la frase “En el Metro está prohibido el comercio informal”, se esconde el fraseo que construye al “criminal económico” que busca representar el STC Metro, en tanto la categoría de “comercio informal”, rememora, más que una disputa conceptual entre lo formal y lo informal, la añeja discusión moral entre lo informal, entendido como actividades al borde o fuera de la ley, y aquellas “formales”, entendidas como las economías socialmente aceptadas. En letras más pequeñas, la misma alusión que responsabiliza al público usuario de la presencia del comercio popular en el Metro, bajo la consigna “económica” constante en la historia de estos desplegados oficiales “sí no les compras, desaparecen”.

Esta es la forma en la que las autoridades producen las identidades morales despreciables en el espacio público, las personas que “no son ciudadanas” (Escalante, 2018), pues no respetan las instituciones y los órdenes de comportamiento que se han establecido en el espacio público, pues sus conductas, el uso comercial del transporte público, deben de ser rechazadas y expulsadas del transporte público, ya que atentan en contra del derecho a la tranquilidad y comodidad durante el viaje. Esto es importante, pues, como señala Pérez (2013: 295) “Es importante señalar que la estigmatización está ligada a contextos sociales específicos en los que los valores y las categorías son conocidos y compartidos por la mayoría de los miembros de sociedades determinadas”. En este caso, se pretende fomentar el valor moral que privilegia la movilidad urbana<sup>122</sup>.



Ilustración 6 Campaña Oficial en contra de los bocineros 2015

Fuente: Sitio Oficial del STC Metro

<sup>122</sup> El propio Goffman (1979: 39) identificó la predominancia de la movilidad, como un rasgo característico de las formas de en las que se establecen las relaciones sociales en el espacio público entre la “sociedad norteamericana de clase media”.

En cuanto al uso político que hacen las autoridades del STC Metro del proceso de estigmatización de las poblaciones populares, esa caricaturización de la representación de la persona que contrasta con la imagen del “buen ciudadano” (Escalante, 2018: 53-55), considero que guarda una relación con gran parte de la obra de Michael Foucault cuando describe y analiza las tecnologías del poder, desde el “gobierno de las poblaciones” hasta el gobierno del “sí mismo”. Dentro de ellas se puede identificar a los discursos como tecnologías que sirvan para el gobierno de las poblaciones, en la medida en la que los discursos buscan identificar y etiquetar a las personas. Un ejemplo de este ejercicio de etiquetamiento lo podemos encontrar en la designación de la “locura” o de las personas “indeseables” (Foucault: 2003). Entonces, un sutil ejercicio del poder que tiene un gobierno sobre las poblaciones es la potestad de crear estigmas en torno a las personas deseadas o indeseadas, como también, de las conductas que se permitidas o prohibidas, civilizadas o incivilizadas, ciudadanas y no ciudadanas (Escalante, 2018: 9).

Desde esta óptica, en complemento de la interpretación que realizó Ananya Roy (2005:155), lo que ella llama entiende como “informalidad” producida por el Estado, no sólo debería pensarse en términos de la producción de condiciones desiguales de desarrollo material que obligan a las personas a elegir las formas de vivienda y trabajo “informales” para integrarse a los procesos de urbanización; si no que, también, la llamada “informalidad” con todos los estigmas que pesan sobre esta etiqueta, es una forma de gobierno del Estado en la medida que tiene la capacidad de estigmatizar a un conjunto poblacional y sus prácticas en el espacio urbano. Como lo señala Pérez Correa para el caso de los delincuentes juveniles (2013: 306) el proceso de estigmatización tiene repercusiones en la construcción de la identidad colectiva de las poblaciones populares, pues:

Los estudios sobre la estigmatización muestran, además, que si suficientes individuos de un grupo determinado son estigmatizados, el estigma comenzará a ser parte de la identidad grupal y aquéllos adoptarán actitudes y comportamientos asociados con esa marca. Es decir, dentro del grupo el estigma de criminal dejará de ser una marca individual para convertirse en una característica grupal (Pérez, 2013: 306).

Este trabajo discursivo de representación de una comunidad estigmatizada es muy similar a lo que Foucault describe, tanto en los anormales, como en “la vida de los hombres infames”, que radica, justamente, en la manera en la que el gobierno moviliza un discurso para construir un “enemigo público”. Similar a lo que, recientemente, Nitzan Shoshan (2017) llamaría como “criminal político”, a propósito de la juventud alemana con preferencias políticas de extrema

derecha. Una acción similar que se puede identificar en la construcción discursiva que se publica sobre las poblaciones populares que comercian en el espacio subterráneo, las cuales, con los matices y diferencias que señalaré, podría entender que el gobierno los busca representar como “criminales socio-económicos”, en la medida en la que se presenta a sus actividades económicas como ilegales; y que, a su vez, se les representa como personas no deseadas en el Metro, en la medida en la que su apropiación comercial del Metro, contraviene el uso planeado del transporte urbano, destinado a la movilidad y la transportación. Con ello, desde la óptica de Link y Phelan (2001: 367), “Finalmente, la estigmatización es enteramente contingente al acceso de poder social, económico y político que permite la diferenciación, la construcción de estereotipos, la separación de las personas etiquetadas dentro de distintas categorías, y la completa ejecución de rechazo y desaprobación”.

De tal modo, existe una construcción social en torno a las poblaciones populares que se asemeja en demasía a los juicios morales que pugnaban por el orden y la higiene a inicios del siglo XX. Sólo que ahora, además del juicio moral que pesa sobre los grupos populares, también se ha añadido una restricción económica y una criminalización (Pérez, 2013) que descansa en las prohibiciones, multas y sanciones que se relacionan con el ejercicio del comercio en el espacio público y en el subterráneo, sobre ello hablaré en el capítulo destinado a la construcción del orden jurídico. Por el momento, quiero destacar la construcción simbólica de un enemigo común para la sociedad, una estigmatización direccionada por las autoridades para “combatir” a un conjunto poblacional que no es deseado en el espacio bajo la ciudad.

Este elemento político del estigma superaría el plano publicitario y se convertiría en uno de los componentes principales del discurso de las autoridades del STC Metro a finales del 2013, cuando se impulsaría la polémica decisión de incrementar el precio del boleto del Metro. Las autoridades manifestaban que “las actividades informales” eran uno de los “cánceres” que impedían el Metro de la Ciudad de México se convirtiera en un transporte de calidad<sup>123</sup>. Así, como parte de los “11 Compromisos” (STC Metro, 2014) las autoridades del STC Metro se comprometían a la: “Incorporación de 1,200 policías más para fortalecer la seguridad del metro” (STC Metro, 2014: 57-61). Acción que, según las autoridades, tendría, entre otros

---

<sup>123</sup> Este malestar fue trasladado a la región del ciberespacio, cuando se creó el grupo de Facebook “Un día sin vagoneros”, véase: <https://www.facebook.com/UNDIASINVAGONEROS/?fref=ts> (Consultado por última vez: el 1 de diciembre del 2015)

beneficios la: “Disminución de vendedores ambulantes en las estaciones y trenes del Organismo”.

Una acción que, como mostraré al final del trabajo, más que solucionar el problema del comercio popular bajo la ciudad, instauraría un nuevo orden del comercio popular bajo la ciudad, caracterizado por la incursión de grupos delictivos y el incremento de las extorsiones de policías y jueces cívicos. No obstante, en esta sección que busca detallar la construcción del proceso de estigmatización y su uso político, quiero destacar que la manera en la que se pretendió solucionar el problema, a través del uso de la fuerza policiaca, es una expresión sobre cómo el gobierno entiende el comercio popular, como un problema de seguridad pública y no como un problema económico o social. Tras esta decisión se encuentra la adopción de otro modelo político que se implementó en los primeros años del siglo XXI con la incorporación de las recomendaciones del exalcalde de Nueva York, Rudolf Giuliani<sup>124</sup>.

Un controversial modelo, inspirado en la teoría norteamericana conocida como “las ventanas rotas<sup>125</sup>” (Cajas, 2009; Juárez, 2018), que tenía como fin la restauración del orden en el espacio público con base en la reestructuración de los cuerpos policiacos, la creación de incentivos y capacitación para los cuerpos policiacos, la instalación de cámaras en el espacio y transporte público<sup>126</sup>, el involucramiento de la comunidad en los procesos de vigilancia, la creación de una base de datos con los infractores y delincuentes, y la reformulación y endurecimiento de la, entonces, “Ley de Justicia Cívica del DF” (SSP, 2003).

Las consecuencias de dicho modelo ya han sido discutidas en algunos espacios académicos (Davis, 2013). En este trabajo haré lo propio cuando aborde las consecuencias del incremento de la presencia policiaca en el espacio subterráneo. Por el momento, quisiera cerrar la reflexión sobre el modelo de estigmatización y criminalización gubernamental destacando

---

<sup>124</sup> Para Ray Bromley (2000:12) a partir de la instauración del modelo de seguridad Giuliani, en Nueva York, se intensificó el combate al “desorden” a partir de las apariencias y el enjuiciamiento moral de los espacios públicos deteriorados y sus habitantes.

<sup>125</sup> “...el Grupo Giuliani señala que sus recomendaciones están orientadas por los elementos clave para el éxito que tuvieron en Nueva York y que fueron, principalmente, el sistema de información COMPSTAT (que en realidad es un modelo de administración, localización de recursos y evaluación permanente de la acción policial) y el enfoque de la teoría de Ventanas Rotas de George Kelling como modelo de actuación policial.” (SSP, 2003: 5)

<sup>126</sup> En concreto, 16.-Instalación de cámaras en el metro A pesar de que el número de delitos en el metro no es muy elevado, la instalación de cámaras para ampliar el circuito que ya se tiene, tendría un efecto muy positivo para inhibir la comisión del delito y aumentar la efectividad de sus cuerpos de seguridad, habida cuenta de que se trata de espacios confinados.” (SSP, 2003: 12)

que es a través de estas acciones que podemos identificar la representación moral del modelo neoliberal. Una sutil pero constante criminalización de las poblaciones populares que se ejemplifica en el de construcción del extranjero indeseable que invade el transporte y evita que éste se convierta en un servicio de calidad para la ciudadanía<sup>127</sup>.

Si bien he insistido en que no me avocaré por el momento en el tema jurídico, desde una perspectiva moral, la “Ley de Cultura Cívica del Distrito Federal”, instrumento de sanción administrativo que busca controlar y ordenar las conductas y relaciones sociales en los espacios público de la Ciudad de México, fue designada como el marco jurídico que busca sancionar administrativamente las faltas por causa de comercio en el Metro bajo algunas de las fracciones de los artículos 25 y 26 (GODF, 2004). Éstos son:

Artículo 25.- Son infracciones contra la seguridad ciudadana:

II. Impedir o estorbar de cualquier forma el uso de la vía pública, la libertad de tránsito o de acción de las personas, siempre que no exista permiso ni causa justificada para ello. Para estos efectos, se entenderá que existe causa justificada siempre que la obstrucción del uso de la vía pública, de la libertad de tránsito o de acción de las personas sea inevitable y necesaria y no constituya en sí misma un fin, sino un medio razonable de manifestación de las ideas, de asociación o de reunión pacífica;

III. Usar las áreas y vías públicas sin contar con la autorización que se requiera para ello

Artículo 26.- Son infracciones contra el entorno urbano de la Ciudad de México:

IX. Colocar en la acera o en el arroyo vehicular, enseres o cualquier elemento propio de un establecimiento mercantil, sin la autorización correspondiente;

XI. Ingresar a zonas señaladas como de acceso restringido en los lugares o inmuebles destinados a servicios públicos, sin la autorización correspondiente o fuera de los horarios establecidos;

XV. Obstruir o permitir la obstrucción de la vía pública, con motivo de la instalación, modificación, cambio, o mantenimiento de los elementos constitutivos de un anuncio y no exhibir la documentación correspondiente que autorice a realizar dichos trabajos.

Si bien, en otro apartado recuperaré el sentido jurídico y administrativo de estas leyes, de momento lo que busco es destacar que, aunque en ningún momento se señala de manera explícita el comercio popular, informal o ambulante, como una conducta que atente en contra de “la seguridad ciudadana” o del “entorno urbano” de la Ciudad de México, existe una interpretación por parte de las autoridades de que lo es. Pero, más allá de eso, existe un constructo moral que, en el fraseo de las fracciones, entiende a las personas que ejercen el comercio popular como: “estorbos que impiden la libertad de tránsito”, “personas que ingresan a inmuebles públicos sin el permiso debido”. Estos elementos que son materia de

---

<sup>127</sup> Tanto el discurso como su representación son similares a las que pesan sobre lo informales de Guayaquil y Quito (Swanson, 2010).

sanción administrativa, tienen un reverso en el orden moral que rige las relaciones entre el público usuario y las poblaciones populares en el interior de los vagones del Metro, como mostraré en las siguientes secciones.

### **El escenario del subterráneo.**

El orden socio-moral de las relaciones sociales entre poblaciones populares y el público usuario del Metro.

Con la intención de observar cómo operan estas técnicas de estigmatización en la manera en cómo se construyen las relaciones entre público usuario y poblaciones populares, es necesario reconstruir el espacio social en el que se llevan a cabo estas relaciones. El *Trome* como el espacio socio-laboral que crean las poblaciones de comerciantes populares, tiene una correspondencia con otra formación heterotópica que, amén de las posturas de la planeación urbana y de los marcos jurídicos, hace del espacio del Metro un espacio para el desarrollo del comercio popular bajo la Ciudad de México. Una ordenación del espacio del transporte subterráneo que, aunque pareciera contradictorio, tiene cabida en el orden socio-moral que rige las conductas y las relaciones sociales en el Metro, que es el resultado de la manera en la que se llevan a cabo, siguiendo la propuesta de Goffman (1979) sobre la organización de las relaciones sociales en el espacio público, sobre la manera en la que se llevan los encuentros entre desconocidos dentro del espacio bajo la ciudad<sup>128</sup>. Esas normas tácitas que rigen la conducta urbana en el subterráneo, y nos permiten, en la mayoría de las ocasiones, mantener la civilidad, es decir, siguiendo a Elias (2009) el manejo de las emociones violentas, sobrevivir al hacinamiento y demás peripecias que se viven dentro del vagón, los pasillos, andenes y accesos, en lo que Monsiváis describió como “La humanidad del apretujón”. Como lo recupera Goffman de Ross, en su artículo *Social Control* de inicios del siglo XX:

...cuando todos los que se encuentran o se cruzan en vías muy transitadas se toman el tiempo y el esfuerzo necesarios para evitar los choques, entonces la multitud es *ordenada*. Pues bien, en el fondo la idea del orden social es la misma. Los miembros de una comunidad ordenada no se salen de su camino para agredirse los unos a los otros. Además, cuando sus caminos se entrecruzan hacen los reajustes necesarios para eludir el choque, y los hacen conforme a una norma convencional” (Ross, 1908: 1. Citado por Goffman, 1979: 25)

---

<sup>128</sup> Estudios de este estilo son los que ha comenzado a formular Tonnelat y Oveja (2013) en el estudio de las experiencias de viaje de las personas que usan el Metro de Nueva York. Para el caso latinoamericano, Lénin Pires (2012) habla sobre el Metro de Rio de Janeiro y el de Buenos Aires.

Pero, al mismo tiempo que se realiza el orden socio-moral que rige las conductas de las personas en el espacio del transporte subterráneo, también se tienen que observar las relaciones que tiene este orden con otras formas de ordenación y vida en el Metro de la Ciudad de México. En concreto, independientemente si son prohibidas, es necesario analizar las relaciones sociales que se establecen entre el público usuario y las poblaciones populares que realizan sus actividades comerciales en el espacio del Metro de la Ciudad de México. Pues, de estas relaciones, que, si bien son prohibidas, también son reales, emerge otro orden socio-moral que es parte de la vida cotidiana de las personas que habitan en el Metro. En este sentido, cobra relevancia lo que Goffman (1979:17,19) enfatiza sobre su análisis:

...lo que interesa son las normas y las prácticas que emplea cualquier participante concreto en el cauce de las relaciones mutuas, y no la diferenciación y la integración de los participantes. El reglamento es un mecanismo importante de organización, pero sólo un componente de una organización. Además, el reglamento puede regular unas relaciones en que los participantes no comparten prácticamente ninguna otra organización (...) Lo que me interesa en este volumen son las normas y las ordenaciones conexas de comportamiento relativas a la vida pública: a las personas que coexisten y a los lugares y las ocasiones sociales en que se produce este contacto. Por lo tanto, lo que me interesa en especial es el <<orden público>>

Ahora bien, si me permito hablar del orden socio-moral que rige las relaciones entre poblaciones populares y público usuario del Metro, es porque, a pesar de las prohibiciones legales y las sanciones morales que pesan sobre estas poblaciones, siguiendo a Goffman (1981: 27) en “La presentación de la persona en la vida cotidiana”, “Cuando un individuo o actuante representa el mismo papel para la misma audiencia en diferentes ocasiones, es probable que se desarrolle una relación social”. Así, pese a que existe una auténtica dinámica entre ambas poblaciones: las populares que realizan sus actividades económicas en los vagones y el público usuario del Metro; sí son poblaciones que usualmente emplean el Metro para realizar su movilidad cotidiana o si han hecho del Metro su *locus* sociolaboral en la ciudad, es probable que se vuelvan a encontrar en algún punto de la historia de sus trayectorias de movilidad urbana o de vida laboral bajo la ciudad<sup>129</sup>. En oposición, a pesar de que estos encuentros sean esporádicos, debido al infrecuente uso del Metro para realizar la movilidad en la ciudad, existe ya una forma de <<identidad social>> de las poblaciones

---

<sup>129</sup> Así lo he notado a lo largo de las observaciones etnográficas que he realizado a lo largo de los años, desde el 2008 hasta la fecha.

populares que realizan sus actividades en el Metro, que sirve como un marco de referencia para ordenar las relaciones sociales entre estas poblaciones y el público usuario del Metro. Al hablar de <<identidad social>> de las poblaciones populares que realizan sus actividades económicas en los espacios del Metro, me apoyo en la definición que hace Goffman (1979: 194-195) de la categoría cuando comienza a hablar sobre los signos de vinculación en las relaciones entre desconocidos: “Al hablar de «identidad social» me refiero a las grandes categorías sociales (y a las organizaciones y grupos que funcionan como categorías) a las que puede pertenecer, y verse que pertenece, un individuo: grupo de edades, sexo, clase, regimiento, etc.”. Estos referentes externos que permiten la identificación social entre dos individuos desconocidos son los referentes sobre los que se sustenta el orden de la situación social que rige las relaciones sociales entre las poblaciones populares que abordan los vagones y los usuarios del Metro (Goffman, 1979: 195). En este sentido, el papel activo en la relación social que se teje al interior de los vagones les corresponde a las poblaciones populares, pues, es la “presentación de la persona popular” la que va a definir el orden de la situación a partir de la corroboración de su identidad social. Es en este punto donde comienza a surgir el trabajo crítico de recuperación de Goffman para entender las relaciones sociales entre poblaciones populares y público usuario en los vagones del Metro. En primera instancia, Goffman (1979: 304), en “relaciones en público”, le otorga el poder de definir la situación social, sólo a...:

...los personajes fijos que mantienen en marcha la instalación pública existe una serie de funcionarios que atienden a las instalaciones domésticas y de oficinas: electricistas, fontaneros, desinsectadores, reparadores de teléfonos, lectores de contadores y reparadores de televisión. A estas personas, al igual que a los policías, se les permite iniciar contactos e introducir definiciones de la situación. Al personal de este tipo, debidamente uniformado y acreditado, se le permite interrumpir los horarios de trabajo de la gente corriente y, a cambio de aceptar un tratamiento parecido al de la no-persona, se les permite hacerse con la dirección de las cosas en sitios que, por lo demás, son privados. Y, claro también en este caso nos encontramos con un papel que a menudo utilizan como cobertura los ladrones, los agentes de policía y los violadores.

Siguiendo el razonamiento de Goffman, la <<definición de una situación social>> es una virtud política que se le otorga a cierto tipo de personas que pueden acreditar legítima y legalmente sus intenciones al irrumpir en un espacio público o privado, como sería el caso de los policías o los reparadores, pues, esa acreditación le brinda certeza al individuo sobre el hecho de que no se corre riesgo en la relación social que se pretende entablar; o bien, por el contrario, la virtud de la definición de la situación, puede ser arrebatada por un grupo de

personas que la toma por la violencia, sean delincuentes o policías con la autoridad de ejercer esa violencia. Dentro de este esquema, pareciera que no hay cabida para las poblaciones populares que irrumpen, en contra de las restricciones de uso del Metro, en los vagones del Metro ¿Entonces cómo se adjudican el derecho de cambiar la situación social de movilidad urbana por una de comercio popular?

Para comenzar a resolver este vacío teórico, necesito dar unos pasos atrás en la reflexión y plantear la definición del Metro desde la óptica de los espacios urbanos de Goffman (1979: 27), en la que resalta la crítica al planteamiento unívoco que piensa al Metro sólo como un transporte urbano, podemos entender el Metro como un espacio “semipúblico” en el que:

En los paseos y los lugares semipúblicos, como los estadios y las tiendas, el llegar de un punto a otro no es el único objetivo, ni, muchas veces, el principal; muchas veces, los individuos, que son unidades vehiculares, funcionarán también de otros modos, por ejemplo, como compradores, personas que están charlando, comiendo, etc., y el orden social de los paseantes establece una base para todas esas actividades, y no meramente para trasladarse de un punto a otro. (Goffman, 1979: 27).

Esta situación de las relaciones sociales que se establecen entre poblaciones populares y público usuario abre la puerta para hablar de un aspecto que comenzaré a trabajar en este capítulo y en los siguientes, concernientes a la construcción del mercado popular bajo la ciudad y al “oficio del vagonero”, es el de, “La presentación cotidiana de la persona vagonera en el Metro”. Pues, aunque las relaciones entre comerciantes populares y público usuario sean una realidad cotidiana en el Metro, no podemos dejar de lado que estas relaciones están prohibidas legalmente, e incluso, poseen cierta sanción moral latente. Esta posible sanción moral del uso comercial de los vagones del Metro por parte de las personas populares, tiene que ver con el hecho de que, en el fondo, existe una concepción legítima del uso del Metro como un espacio destinado para el transporte urbano en el que según el Artículo 230, fracción décimo tercera del “Reglamento de la ley de movilidad del Distrito Federal” (Publicado en la GOCM, el 15 de septiembre del 2017), “Se prohíbe a los usuarios del servicio público de transporte masivo de pasajeros: XIII. Ejercer el comercio ambulante, en las unidades, carros y/o vagones, andenes, estaciones, túneles, corredores, escaleras, zonas de acceso, salidas y zonas de distribución”

Esta concepción jurídica que descansa en los reglamentos jurídicos, y en la concepción oficial de los “derechos de uso” que tienen las personas como usuarias del Metro, quienes persiguen el objetivo principal de moverse de un punto de la ciudad a otro, en relativa calma y con la

mayor rapidez y eficiencia posible. De tal modo, reconociendo estos principios, la personas que aborda los vagones con el fin de ofertar sus productos, exponer sus necesidades u ofrecer algún espectáculo artístico con fines pecuniarios, requiere de presentar una estratagema que justifique su presencia y conducta comercial dentro de un espacio urbano que le es vedado. Pero que, en principio, se usa bajo otra concepción social que tiene su raíz en otra base jurídica a la que apelan las poblaciones, principalmente de comerciantes populares, el Derecho al trabajo, que en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos (DOF, 2019), se menciona en el artículo 5:

A ninguna persona podrá impedirse que se dedique a la profesión, industria, comercio o trabajo que le acomode, siendo lícitos. El ejercicio de esta libertad sólo podrá vedarse por determinación judicial, cuando se ataquen los derechos de tercero, o por resolución gubernativa, dictada en los términos que marque la ley, cuando se ofendan los derechos de la sociedad. Nadie puede ser privado del producto de su trabajo, sino por resolución judicial.

No me voy a detener en este capítulo sobre las controversias y negociaciones que componen el orden jurídico en torno al comercio popular bajo la ciudad, eso está reservado para los capítulos finales del trabajo, por el momento, me quiero concentrar en la concepción moral que se funda sobre estos dos principios jurídicos y que me permite entender las relaciones sociales entre poblaciones populares y público usuario del Metro. Esta situación, en parte, es la que busca explicar Goffman cuando habla de que:

En el centro de la organización social se halla el concepto de reivindicación, y por lo tanto lo procedente es que el estudioso considere, en torno a este centro, las vicisitudes de mantenerlas. Para hablar a fondo de esta cuestión hace falta un conjunto de términos conexos. Existe el bien, el objeto o el estado deseado de que se trate; la <<reivindicación>>, esto es, el derecho de poseer, controlar, utilizar o transferir el bien; el <<reivindicador>>, o sea, la parte cuyo nombre se plantea la reivindicación; el <<impedimento>>, en el sentido del acto, la sustancia, los medios o la agencia por los que se ponen en peligro la reivindicación; el <<autor>> (o <<contrarreivindicador>>), es decir, la parte –cuando la hay– en cuyo nombre se presenta la amenaza a la reivindicación, y por último los <<agentes>>, que son los individuos que actúan en pro de y representan al reivindicador y al contrarreivindicador en las cuestiones que intervienen reivindicaciones (Goffman, 1979: 46)

Al traducir los conceptos de Goffman al orden socio-moral en el Metro que emerge de las relaciones entre comerciantes populares y público usuario la <<reivindicación>> podría entenderse el uso legítimo del Metro como un espacio destinado para el transporte público, el <<reivindicador>> es el propio público usuario, el <<impedimento>> podrían ser las actividades comerciales abordo de los vagones y en otros espacios del Metro con fines comerciales: los <<contrarreivindicadores>> serían los propios comerciantes populares que

manifiestan su derecho a vender en los vagones, bajo el argumento de la necesidad material y del “Derecho al trabajo”; en tanto los <<agentes>> que actúan a favor de las reivindicaciones del público usuario, podrían ser las propias autoridades del STC Metro, *versus* los agentes de la <<contrarreivindicación>> que serían las propias poblaciones populares y, por ejemplo, los líderes de los grupos de comerciantes.

A esto, considero importante añadir la manera en cómo Goffman entiende <<el territorio>>, al respecto, el autor señala que:

La organización de los territorios varia. Algunos son <<fijos>>; definidos geográficamente y ajenos a un reivindicante, cuya reivindicación suele estar apoyada por la ley y sus tribunales. Ejemplo de esto son los campos, los patios y las casas. Otros son <<situacionales>>; forman parte del equipo fijo del contexto (sea de propiedad pública o privada), pero se ponen a disposición del público en forma de bienes reivindicados mientras se usan. Se percibe que interviene una ocupación pasajera, medida en segundos, minutos u horas, ejercida formalmente, que plantea constantes cuestiones acerca de cuándo comienza y cuándo termina la reivindicación” (...) Por último existen las reservas <<egocéntricas>>, que se desplazan junto con el reivindicante, el cual ocupa su centro. General, aunque no forzosamente, se reivindicán a largo plazo (Goffman, 1979: 47).

Esta traducción que propongo, considero que es acorde con lo que Goffman (1979: 47) entiende respecto a la manera en cómo se deben de observar estas relaciones en la producción de los órdenes socio-morales en el espacio público y las reivindicaciones de los usos de los territorios por parte de las personas:

Cuando limitamos nuestra atención a las actividades que sólo pueden ocurrir durante la interacción directa, el reivindicador suele ser un individuo (o un pequeño grupo de individuos) y funcionar como su propio agente. Lo mismo cabe decir del contrarreivindicador, pero es probable que una adición al impedimento que ocurra en su nombre implique su propia actividad o su cuerpo. Por eso a menudo son adecuados términos convencionales como «víctima» o <<infractor>>. Y hay un tipo de reivindicación que es crucial: la reivindicación que se ejerce sobre el <<territorio>>. Este concepto de la etología parece adecuado, porque la reivindicación no se aplica sólo a una cuestión discreta y particular, sino más bien a una esfera de cosas –a una reserva- y porque los límites de ese campo están, generalmente, patrullados y defendidos sobre el reivindicante

De tal modo, tenemos un cuadro en el que se presentan dos grupos que, aparentemente, defienden dos derechos legítimos de <<reivindicación>> y uso de un territorio, el Metro: el primero, como medio de transporte; y el segundo como un espacio de comercio donde se ejerce el legítimo Derecho al trabajo. Una relación socio-política que, como mostraré, es mucho más gris y complejo que un simple juego entre dos bandos contrarios que se disputan, desde frente opuestos la <<reivindicación>> de un espacio. Pues, a pesar de que existe una conceptualización jurídica en contra del comercio popular en el Metro que nace de la

prohibición del Reglamento del transporte en la Ciudad de México, y se sanciona -sobre las controversias jurídicas de las leyes hablaré en el capítulo destinado al orden jurídico- bajo los artículos 25 -fracción segunda- y 25 -fracciones IX, XI y XV- de la “Ley de cultura Cívica del Distrito Federal”, sería difícil, por más que insistan las autoridades, en conceptualizar a las poblaciones populares como criminales o delictivas. A lo sumo, podrían ser entendidas bajo el esquema que plantea Goffman sobre las <<infracciones territoriales>> (Goffman, 1979:65-77) y los <<intercambios correctores>> (Goffman, 1979: 108-111).

Sí las reservas de tipo territorial son la reivindicación clave en el estudio de la coexistencia, entonces el delito clave es la incursión, la intrusión, la invasión, la presunción, la calumnia, el ensuciamiento, la contaminación, en resumen, la infracción. Parece ser que los principales agentes y autores de este tipo de delito contra los límites son los propios individuos y lo que cabe identificar íntimamente con ellos (Goffman, 1979: 61)

Sin entrar de lleno al terreno jurídico, sino enfocándome al aspecto socio-moral, es con base en este esquema que voy a trabajar en torno al orden socio-moral que enmarca la presentación de la persona popular en el vagón y las relaciones que se derivan de esta presentación con el público usuario. En el cual, desde un punto de vista socio-moral, la persona popular que irrumpe en el vagón con fines de realizar sus actividades económicas comete la infracción de la intromisión, la cual “...entraña dos tipos diferentes de pecado. Uno es el que sugiere el término <<intrusión>> se trata del caso obvio del individuo que penetra en un territorio al que no tiene derecho de acceso, o que contamina una reserva de otro modo (...) Los extremos son interesantes. Uno es la violación. Otro, menos conocido, es el ensuciamiento de territorios fijos...” (Goffman, 1979: 66). Sobre la manera en cómo las poblaciones populares buscan atenuar y justificar estas infracciones socio-morales, a través de la gestión del estigma, hablaré a continuación.

### **La gestión del estigma en la presentación de las poblaciones populares en el Metro cotidiano.**

Entonces, siguiendo la perspectiva crítica de la propuesta de Goffman que he propuesto, las poblaciones populares podrían ser entendidos como <<infractores>> en el espacio del transporte urbano, debido a que sus conductas económicas infringen las normas morales y jurídicas, como la libre movilidad, que, administrativamente, se sancionan en las relaciones sociales en el transporte público de la Ciudad de México. Un aspecto que, considero, Alonso

(2018: 107) ha identificado bien respecto del análisis lingüístico de los “discursos publicitarios de los vagoneros”, cuando menciona que:

...al tratarse de un espacio de transporte público, la razón por la que los usuarios están ahí no tiene que ver con la intencionalidad de comprar algo. La finalidad del espacio de venta del vagonero (el vagón del metro) es para el usuario la de desplazarse a algún lugar, de la manera más rápida y cómoda posible. La caracterización del receptor del mensaje es compleja, pues se trata de un comprador potencial que en principio no desea adquirir nada, no ha acudido a ese espacio con ese fin, y espera no ser molestado durante su trayecto. Por lo tanto, la amenaza a la imagen del interlocutor que supone el discurso de venta del vagonero es aún mayor, puesto que el receptor puede tomarse la acción de venta del vagonero como un acto de intrusión en su espacio de transporte.

De hecho, como comenzaré a enarbolar en esta sección, estas poblaciones, en grados diferentes, son conscientes de la <<infracción>> socio-moral y administrativa en la que incurren al irrumpir en los espacios del transporte subterráneo. Por ejemplo, en el caso de los comerciantes populares, en un par de documentos que circularon a propósito de las negociaciones para el “Programa para la integración a la economía formal de los comerciantes al interior del Sistema de Transporte Colectivo”<sup>130</sup>.

El primero de estos documentos es un manifiesto publicado por un grupo de organizaciones de vendedores reaccionando a la campaña de “Combate del comercio popular” que fue emprendida por las autoridades del STC Metro, para, justificando el incremento en el precio del boleto del Metro, “erradicar al comercio informal en el Metro y brindarle un mejor servicio al público usuario”. El manifiesto, dirigido al público usuario del Metro, llevó por título: “Por el ejercicio del auto empleo” (sin autor, 2014); en el que, en el texto se puede leer:

Estimado usuario los vendedores (vagoneros) pedimos tu comprensión y apoyo a la vez te pedimos una disculpa por invadir de forma grotesca [sic] tú atención al ofrecer nuestros productos. Pero esperamos que comprendas nuestro trabajo, esta es la forma que tenemos de ganarnos la vida de forma honesta y honrada (...) Sabemos que nuestro comportamiento no ha sido el mejor hacia ustedes y queremos aprovechar este espacio para pedirles una disculpa esperando que no se nos satanice como lo están haciendo las autoridades y los medios de comunicación. No estamos aquí por gusto sino por necesidad de llevar el sustento a nuestras familias

El segundo documento, también inscrito en esta coyuntura de la gobernanza del comercio popular a la que me referiré en el capítulo destinado a describir el orden político-

---

<sup>130</sup> El programa, el último intento de regulación del “comercio informal” en el Metro de la Ciudad de México, fue publicado el 7 de febrero del 2014.

administrativo de negociación entre las organizaciones de vendedores y las autoridades de la Ciudad de México, es una carta dirigida el 14 de marzo del 2014 al entonces Secretario de Gobierno del Distrito Federal en el que los integrantes de la misma organización de vendedores que publicaron el manifiesto anterior, aceptan negociar bajo las condiciones del “Programa de integración a la economía informal...”. En uno de los párrafos de dicho documento, las organizaciones manifiestan que:

Sabemos de la manifiesta molestia que han expuesto usuarios del Metro, como consecuencia de nuestra actividad y queremos evitar en todo momento una confrontación con la sociedad, por ello, hacemos suyo nuestro interés de tener un acuerdo con las autoridades responsables de la implementación de este Programa, y aceptamos sumarnos al mismo, así como a buscar de manera conjunta otras opciones que nos permitan abonar a dicha alternativa del sustento para nuestras familias para lo cual anexamos algunas propuestas.

Más allá del contenido político de los documentos, lo que quiero destacar es que estos discursos de reconocimiento sobre la responsabilidad de la <<infracción>> son una representación, por un lado, de lo que mencionaba más arriba con base en el esquema político de las relaciones sociales en el espacio público que menciona Goffman, sobre los Derechos y argumentos reivindicativos que las poblaciones populares, en este caso, los comerciantes, esgrimen para, pese a las sanciones morales y administrativas, justificar sus actividades económicas en el Metro; y, por el otro lado, la manera en cómo presentan estas reivindicaciones es un ejemplo del uso político de los estigmas dentro de la construcción de la <<identidad social>> de las poblaciones populares.

Lo que en esta sección del capítulo me interesa trabajar respecto de la idea del estigma desde una idea de la gestión del estigma tiene que ver con dos presupuestos teóricos que apunta Goffman. El primero de ellos, es la acotación que hace al inicio del texto sobre el hecho de que: “El término estigma será utilizado, pues, para hacer referencia a un atributo profundamente desacreditado; pero lo que en realidad se necesita es un lenguaje de relaciones, no de atributos” (Goffman, 1970: 13), y, en consonancia, un aspecto que Goffman menciona respecto de las relaciones entre <<contactos mixtos<sup>131</sup>>>, personas estigmatizadas, desacreditadas o desacreditables y personas “normales”<sup>132</sup>, es la relación que existe entre el

---

<sup>131</sup> Por <<contactos mixtos>> entiende Goffman “...los momentos en que estigmatizados y normales se hallan en una misma (...), vale decir, cuando existe una presencia física inmediata de ambos, ya sea en el transcurso de una conversación o en la simple copresencia de una reunión informal” (Goffman, 1971: 23).

<sup>132</sup> En otra sección de su trabajo, Goffman (1971: 122-123) ahonda en el manejo de la información dentro de los contactos mixtos.

estigma y la <<identidad social>> como elementos que controlan el <<orden de la interacción>>, así, menciona que “El problema no consiste en manejar la tensión que se genera durante los contactos sociales, sino más bien en manejar la información que se posee acerca de su deficiencia. Exhibirla u ocultarla; expresarla, guardar silencio; revelarla o disimularla; mentir o decir la verdad; y, en cada caso, ante quién, cómo, dónde y cuándo” (Goffman, 1971: 56).

Esta manera de manejar “la tensión en los contactos sociales”, de presentar la <<identidad social>> de las poblaciones populares ante la tribuna del vagón que representa el público usuario del Metro, es lo que entiendo como “la gestión del estigma”. Una idea que es afín a otro postulado que enuncia Goffman (1971: 67) respecto a que “El área de manejo de un estigma puede entonces considerarse como algo que pertenece fundamentalmente a la vida pública, al contacto entre extraños o simples conocidos, al extremo cuyo polo opuesto es la intimidad”. Con estos postulados en mente, es que voy a analizar el componente socio-moral de la presentación de las poblaciones populares, y en particular del comerciante popular, en el Metro de la Ciudad de México.

Entonces, juntando ambos recursos, tanto los discursos reivindicativos de los Derechos al trabajo de las poblaciones populares como la gestión del estigma, en la parte socio-moral de la presentación de su persona, las poblaciones populares buscan definir la situación que su presencia anuncia en los vagones, no como una situación de <<infracción de los territorios>>, sino, como una relación social cercana a los <<intercambios de apoyo>>, en la que la presentación de las poblaciones populares ante el público usuario se construye desde la lógica de los <<rituales interpersonales>>. De tal manera, siguiendo a Durkheim, Goffman entiende que:

En la sociedad contemporánea están en decadencia en todas partes, al igual que los largos programas ceremoniales que entrañan largas series de ritos obligatorios. Lo que queda son breves rituales que un individuo ofrece para otro, que son testimonios de buena educación y de buena voluntad por parte de quien los realiza y de que el receptor posee un pequeño patrimonio de sacralidad. Lo que queda, en resumen, son rituales interpersonales (...) El ritual interpersonal en nuestra sociedad tiene una relación especial con la distinción establecida por Durkheim entre ritos positivos y negativos. (Goffman, 1979: 79).

De tal manera que, cuando un personaje de los tantos que integran las poblaciones populares entra de improviso al vagón del Metro y saluda al público usuario, o no, lo que está haciendo, es iniciando uno de estos rituales interpersonales que menciona Goffman, y que son claves

para entender el orden de las relaciones sociales en los espacios públicos y en concreto en el transporte del subterráneo. Por ejemplo, Lara Alonso (2015: 91-94) en su apéndice de “Ejemplos de discursos de venta en el metro” con el que concluye su investigación sobre “los vagoneros del Metro”, apunta el discurso de un vendedor de “biblioteca digital” (Alonso, 2015: 93), que considero emblemático por el carácter ceremonial con el que inicia su presentación ante el público usuario del vagón: “Muy buenas tardes tengan todos ustedes querido público usuario, esperando de verdad alcancen a escucharme y me puedan entender, en esta ocasión le traigo a la venta, para los y las amantes de la buena lectura, es la biblioteca virtual 2015...”.

Otro ejemplo de evidente carácter ceremonial en la presentación que realizan las personas pedigüeñas al irrumpir en los vagones del Metro. Presentación que, bien puede ser verbal o de manera escrita en el caso de las poblaciones silentes o que aducen provenir de la Sierra Norte de Puebla (Serna, 2014). Vale la pena presentar el discurso de presentación que realiza un habitual pedigüeño que deambula por las noches en los vagones de la Línea 3 del Metro, especialmente en el tramo que comprende las estaciones del centro: Guerrero-Balderas: Buenas noches, señores usuarios. Disculpen la molestia que les vengo ocasionando o que les pueda ocasionar. Soy una persona que vive en la calle, me duermo en donde me agarra la noche. Por favor, con todo respeto, me dan una moneda para poder comer o un alimento que me puedan dar para comer... (Nota de diario, 16 de agosto del 2016).

Estas “entradas”, que Alonso (2018:108-109) entiende como una acción discursiva estratégica “cortesía lingüística” de “atenuación en la atención del receptor”, aquí son interpretadas como una manera de mostrar respeto, como lo haría cualquier otro actor en un escenario, ante la sacralidad del público usuario que viaja en el vagón. Una estrategia de manejo del estigma que busca convertir el encuentro tenso entre un personaje popular y el público usuario hacia un <<intercambio de apoyo>> mediante un <<ritual positivo>>:

Así, la prestación (por utilizar el término favorito de Mauss) lleva a la contraprestación, y cuando nos centramos en los rituales menores celebrados entre personas que están en presencia la una de la otra, la afirmación de donación tiende a verse seguida inmediatamente por una demostración de gratitud. Ambos gestos tomados juntos forman una pequeña ceremonia, un <<intercambio de apoyo>>. (Goffman, 1979: 79).

Con la deferencia que implica el saludo ceremonial, implícitamente, lo que la persona popular que se presenta en vagón, antes de manifestar los fines económicos de la relación que busca establecer con el público usuario, es definir la situación como un encuentro comercial

“cordial” aunque inesperado entre dos personas y, por el otro lado, al realizarse este encuentro en un espacio en donde, supuestamente, está prohibida la presencia de vendedores, las poblaciones populares, en el caso de las personas pedigueñas, con la disculpa después del saludo, reconocen la <<infracción>> de su presencia, misma que piden les sea excusada.

No obstante, como sucede con el caso de los comerciantes populares en general, pues cuestiones pragmáticas que incluyen la economía del lenguaje y el tiempo en las que profundizaré cuando hable del “oficio de ser vagonero”, en la mayoría de los casos, se omite el saludo o la disculpa dentro del discurso de presentación de los vendedores populares, y se comienza de lleno con la presentación de la mercancía en venta. Por ejemplo: “Es la pomada de árnica, pomada medicinal. Se cayó, se torció, se lastimó. Diez pesos, le vale, diez pesos le cuesta” (Diario de investigación, 24 de agosto del 2015). Otro ejemplo es, “Productos de alta calidad pone a la venta, es el estuche con 20 desarmadores tipo joyero...” (Diario de investigación, 6 de abril del 2015).

Ejemplos abundan en el mercado popular bajo la ciudad. Lo que aquí me interesa es analizar esta forma del discurso de presentación del comerciante popular, el cual, podría ser entendido como una forma de “violación” de la sacralidad, tanto del público usuario, como un atenuante a la infracción del territorio que supone la presencia del comerciante en el vagón; o bien, desde otra perspectiva, al iniciar con el anuncio de la mercancía, el comerciante avanza en sentido simbólico de la “ofrenda ritual” que le hace al público usuario al llevarle las mercancías, muchas veces en menor costo que su valor comercial en otros mercados<sup>133</sup>, hasta la comodidad de su asiento. En este sentido,

...los rituales interpersonales tienen un carácter de diálogo, y esto influye de forma diferente en los ritos positivos y negativos. Cuando se produce una ofrenda ritual, esto es, cuando un individuo da una señal de interés en y de relación con otro, corresponde al receptor demostrar que se ha recibido el mensaje, que se ha apreciado su importancia, que la relación afirmada existe efectivamente tal como implica el actor, que el propio actor tiene un valor como persona y, por último, que el receptor tiene un carácter apreciativo” (Goffman, 1979: 79).

No obstante, las formas de la presentación de las poblaciones populares en los vagones del Metro, implican otro tipo de relaciones sociales con el público usuario, que pueden acentuar la <<transgresión>> que representa su presencia en el vagón, transformando este encuentro en un ritual interpersonal por demás negativo, pues, la copresencia física en el que se

---

<sup>133</sup> No es casualidad que ambas palabras: oferta y ofrenda, tengan una etimología similar: *offero*: llevar y *ferre*: traer cargar.

desarrollan las relaciones entre poblaciones populares y público usuario dentro del vagón, incluye otro tipo de demarcaciones corporales que van más allá de las palabras.

Estas otras “modalidades de la infracción” (Goffman, 1979: 63-65), incluyen la cercanía de los cuerpos y los fluidos extraños en los encuentros sociales, las interferencias del sonoras sean externas o provocadas por los gritos de las personas y la higiene del espacio público en relación con los estupores corporales no visibles: los olores y humores que emanan de los cuerpos.

Estas otras formas de las infracciones también entran en el campo de las negociaciones de la presentación de las poblaciones populares del Metro. Por ejemplo, como una norma no escrita pero que siguen todos los comerciantes (Ruíz, 2011; Pérez, 2013; Alonso, 2015), sí los trenes van atestados de gente, el comerciante popular no sube a vender su mercancía en el vagón, sí lo hace, sólo se queda en el umbral de la puerta. Muchas veces, cuando el tren va lleno de gente, es común que se detenga en las estaciones y permanezca con las puertas abiertas, es allí cuando las y los comerciantes, aprovechan y ofrecen sus mercancías, mientras el tren permanece en la estación.

Ante todo, mostrando que tan sagrado es el territorio corporal (Goffman, 1979), se busca no tener contacto con el cuerpo de las y los usuarios. Conducta que se lleva a cabo, por respeto del otro, como por propia conveniencia económica. Partiendo de la realidad incómoda de ser comerciante en el vagón, sumada a la incomodidad de estar en un vagón atiborrado de gente, el propio público usuario, con gestos y miradas, deja en claro que los comerciantes no son para nada bienvenidos en los vagones cuando anuncia la voz femenina por el altavoz que “Debido a la lluvia, la marcha de los trenes será lenta. Por su comprensión gracias”.

Otro aspecto, contrario a lo que comúnmente se piensa<sup>134</sup>, por razones económicas y morales, dentro del orden interno de algunas organizaciones de comerciantes populares, existe un decálogo de conductas que deben de seguir las poblaciones populares que realizan sus actividades en el Metro para reducir las incomodidades que producen en el público usuario. Aunque las normas varían según la organización, una constante es la prohibición de consumo de alcohol y otras sustancias al interior de las estaciones, como, también, la consigna de no dejar basura de la mercancía en los pasillos, andenes o escaleras de las estaciones.

---

<sup>134</sup> Es común que se asocie a las poblaciones de comerciantes populares con conductas de antihigiene moral y del espacio urbano, con el desorden y con la falta de respeto del resto de personas que ocupan los espacios públicos.

Una tarde, mientras trabajaba junto con El Tejoncito en los vagones del Metro, mientras cambiábamos de dirección en la estación de Pino Suárez, observó que unas cajas de chocolates estaban tiradas en el pasillo del andén. Molesto me dijo:

El tejoncito: Mira, por ejemplo, ve esas cajas que están tiradas. No, es lo que te digo, es bien difícil trabajar con la gente de aquí. Hacerlos entender que deben de tener limpio. Es que ¡No se vale! Es lo que te digo, no entienden que nos perjudican a todos cuando dejan aquí sus cosas ¡Carajo, ¿qué les cuesta tirar sus cajas en la basura?! Pero, déjame ver quién está vendiendo estos chocolates, y le voy a decir ¡Qué no chingue! -Recogió las cajas y las tiró en un cesto de basura de la estación, mientras seguía mascullando en contra del transgresor anónimo-. (Diario de investigación, 27 de agosto del 2017).

Quizá una de las <<transgresiones>> que menos pueden evitar los comerciantes populares, son las violaciones sonoras con las que irrumpen al interior de los vagones del Metro. Esta es una norma de transgresión que comenten, prácticamente, todas las poblaciones populares del espacio subterráneo, con excepción de las poblaciones silentes pedigüeñas y de vendedores, quienes, no emiten ningún sonido para presentarse ante el público usuario y realizar sus actividades comerciales. El resto de las poblaciones populares no puede eludir la transgresión sonora que significa el pregón comercial, especialmente, aquellos comerciantes, pedigüeños y juglares que realizan sus actividades económicas acompañados de algún instrumento musical o amplificador de sonido.

De tal manera, como el resto de las relaciones sociales que se dan en el espacio público, los encuentros entre poblaciones populares y público usuario, se manejan dentro de los límites de los rituales positivos y los rituales negativos, que se enmarcan en “...estos dos intercambios básicos, el de apoyo y el corrector, figuran entre los actos más convencionalizados y formales que realizamos, y los estudiosos de la sociedad moderna vienen ocupándose de ellos tradicionalmente como si fueran el detritus de la actividad social, algo vago y trivial” (Goffman, 1979: 80).

### **El pueblo en el subterráneo**

El orden socio-moral al interior de las poblaciones populares del Metro de la Ciudad de México

Ahora considero que es conveniente realizar algunas distinciones socio-morales al interior del conglomerado de poblaciones que integran el mercado popular bajo la ciudad, pues, cada uno de los grupos que integran este conglomerado poblacional, gestiona de manera distinta el estigma y emplea distintos recursos morales e incluso jurídicos para justificar su presencia en el vagón. Por otro lado, realizar distinciones al interior del mercado popular es necesario,

pues, desde mi perspectiva, uno de los grandes errores analíticos que han cometido, tanto los estudios académicos (Castillo, 2019; Ruíz, 2011; Pérez, 2013; Alonso, 2015; Juárez, 2018) como los artículos periodísticos<sup>135</sup>, ha sido partir de una supuesta homogeneidad de las poblaciones populares, condensadas bajo las clasificaciones: “vagonero” y/o “pasillero”. Esta falsa homogeneidad nos impide reconocer que existen diferencias sustanciales, tanto demográficas, como morales y económicas entre las poblaciones que componen el mercado popular que realiza sus actividades económicas en los espacios del Metro.

Mario Barbosa (2008) nos brinda un ejemplo sobre las distinciones que existían al interior de las poblaciones populares en la Ciudad de México a inicios del siglo XX, ejemplo que fue resumido por Verónica Crossa (2018:169) de la siguiente manera:

Gran parte de los vendedores ambulantes ofrecían fruta, verdura, hierbas y alimentos; se trataba de grupos indígenas en su mayor parte, quienes combinaban la agricultura de subsistencia en las márgenes de la ciudad con la venta del excedente producido. En su mayoría eran mujeres, que colocaban un petate (estera de palma) en la calle (Barbosa, 2008: 81) Un segundo grupo frecuente era el de quienes se especializaban en la venta de un tipo específico de producto, por lo común comestible. Algunos de estos vendedores tenían ligas cercanas con negocios locales, que los contrataban para que vendieran sus productos en la calle y así ampliar su potencial clientela (Barbosa, 2008: 87). Los “aboneros” eran el tercer tipo de vendedores; se trataba de individuos que vendían en la calle valiéndose de un sistema de crédito. La mayoría de estos vendedores eran inmigrantes recientes (provenientes principalmente de España, Grecia e Italia), que vendían ropa. Por último, el cuarto grupo no ofrecía productos, sino servicios; este incluía una amplia variedad de oficios: notarios, afiladores y trabajadores domésticos que anunciaban labor, zapateros, peluqueros, fotógrafos, actores, cantantes y escritores

En esta distinción se pueden apreciar sólo a las poblaciones que enmarcan al trabajo popular en el espacio público. Fuera de ella quedan las poblaciones de pedigüeños y de delincuentes. De hecho, estas poblaciones son estigmatizadas al interior de las propias poblaciones populares por no ser consideradas como poblaciones trabajadoras. Esta distinción de las poblaciones populares fundada en el trabajo data de siglos atrás. Por ejemplo, Carlos Illeades (2003: 20) al definir la corriente del socialismo romántico en México, identifica que en el discurso literario de Plotino C. Rhodakanaty existía una recuperación del pueblo descrito en la constitución de 1857 como el “pueblo trabajador”:

[...] el pueblo es la clase productora de la sociedad, la que edifica, la que siembra, la que construye muebles útiles a los usos de la vida, la que descende quinientas varas en el seno de la tierra para explotar ricos metales que engrandecerán al poderoso, la que surca los mares desafiando el ímpetu de los furiosos aquilones para transportar a los navegantes de un país a

---

<sup>135</sup> Para observar un ejemplo sobre el “vagabundeo”, sugiero leer Martín (1952: VII-IX).

otro, tendiendo por doquiera de este modo los suaves vínculos de la fraternidad universal. Éste es el pueblo [...], el resto es nada, es un enjambre de zánganos o de sanguijuelas sociales que devoran inicualemente la sustancia del proletario. (Illades, 2003: 25-26).

De tal modo, al interior de la identidad de las poblaciones populares existe una distinción socio-moral que nos puede dar a entender que existe, “el buen pueblo” aquellas poblaciones trabajadoras que, por el otro lado, construyen y legitiman su identidad socioeconómica en paralelo con su antagonista, el “mal pueblo”, las poblaciones no productivas que se dedican al delito o a pedir la caridad. Sin embargo, pese a la distinción, al compartir un mismo espacio social, ésta no impide que se mezclen las poblaciones pedigüeñas y delictivas con las demás poblaciones populares que realizan sus actividades en el espacio público (Hobswan, 2001: 140).

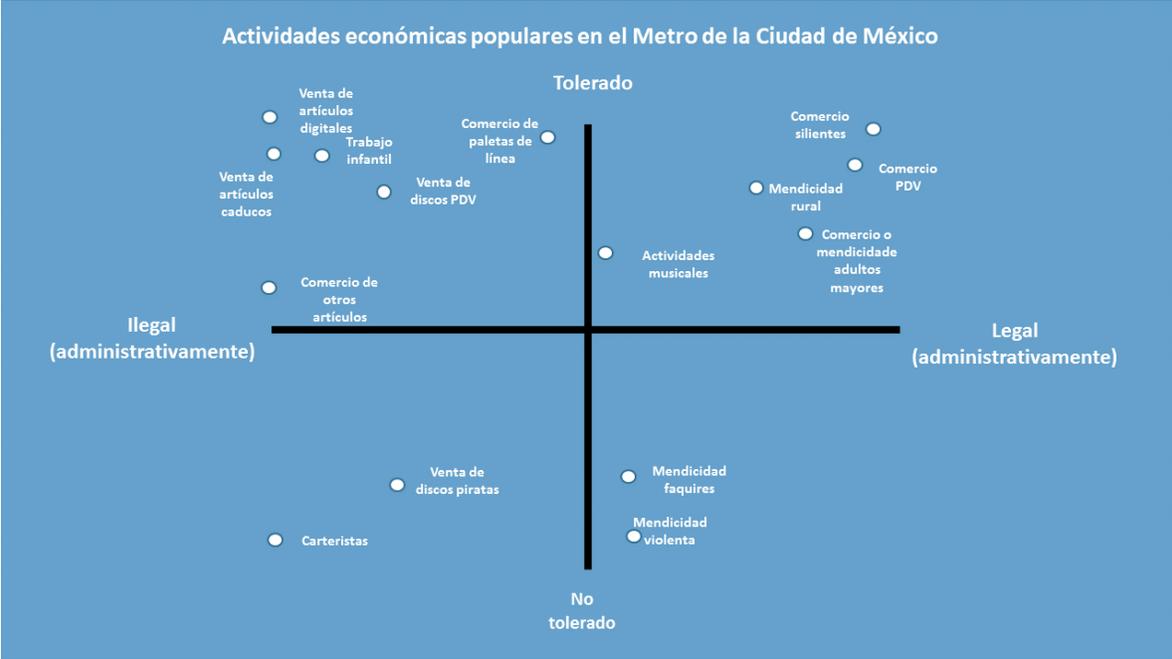
Con base en esta idea del reconocimiento y la reconstrucción de los espacios sociolaborales y morales del comercio popular en el espacio público, como de las distinciones que existen al interior de los grupos populares respecto de los grupos delictivos y pedigüeños, para el caso del Metro de la Ciudad de México, gracias al trabajo etnográfico y de archivo que he realizado a lo largo de los años, he construido la siguiente representación del espacio social que compone el mercado popular bajo la Ciudad de México<sup>136</sup>. La cual identifica las actividades populares que son ilegales administrativamente, las que son legales administrativamente, las que son toleradas y las que no son toleradas. Cada una de las direcciones cardinales que orientan el espacio socio moral de las actividades populares en el Metro de la Ciudad de México, las he construido con base en las reglamentaciones jurídicas de las actividades y en las concepciones morales que pesan sobre cada una de las actividades y de las personas que las realizan.

Si bien esta cartografía del espacio socio laboral y moral del mercado popular bajo la ciudad no es exhaustiva, pues, con base en cada grupo se podrían encontrar otras diferenciaciones internas, su propósito es establecer un panorama en términos analíticos, tanto morales como jurídicos, que reconozca la heterogeneidad poblacional del comercio popular; así como las diferentes etiquetas, tanto morales como jurídicas que existen respecto a cada población y actividad. Las coordenadas donde he ubicado a cada población y actividad son nociones

---

<sup>136</sup> Esta perspectiva sobre la heterogeneidad de la composición de los mercados populares también es compartida por Ray Bromley (2000: 4) en su estudio histórico sobre los argumentos a favor y en contra del comercio en las calles.

aproximadas que construí con base en las reglamentaciones que existen a favor y en contra de cada población y actividad, así como de la opinión pública de las personas usuarias del Metro, y finalmente, con base en las distinciones internas que existen entre cada una de las poblaciones.



Esquema 6 Espacio socio laboral y moral del espacio subterráneo de la Ciudad de México  
Elaboración propia.

En el extremo superior derecho del mapa, se encuentran las actividades que son toleradas tanto por usuarios como por los demás comerciantes e incluso, que cuentan con un espacio jurídico provisto por las propias autoridades del Metro, tal es el caso de las personas con discapacidad visual que comercian bajo un régimen de “informalidad regulada” (Serna, 2013) en los pasillos del STC Metro, y las personas silentes que comercian en los vagones de algunas Líneas del Metro<sup>137</sup>. Aunque sin el mismo respaldo jurídico que estos grupos tienen, existe un mismo principio moral de “Derecho al socorro” (Simmel, 1986b) en torno a los grupos de personas de edad avanzada, migrantes y demás pedigüños que logran mostrar

<sup>137</sup> El caso más visible de esta población es “La organización de comerciantes sordomudos de la Línea 3”. Grupo de personas, hombres y mujeres, uniformados con playeras de su organización que recorren todos los vagones de los trenes que cruzan por la Línea tres del Metro.

al público usuario que, por su condición de miseria, son acreedores a ser “pobres merecedores” (Himmelfarb, 1988) de la caridad<sup>138</sup>.

En ese mismo cuadrante positivo he ubicado a los músicos y demás poblaciones de juglares del espacio subterráneo, pues, aunque no cuentan con un reconocimiento jurídico como tal, sus actividades artísticas y culturales, por la gran cantidad de monedas que reciben después de sus actos, parecen ser del agrado de la mayor parte de los usuarios, tienen mayor margen de negociación con los Jueces Cívicos cuando son remitidos, bajo el amparo de su actividad cultural y, en la mayoría de las Líneas, han formado un bloque diferente al de los comerciantes<sup>139</sup>. Un caso que ilustra esta situación es el que me contó El Poeta del Metro, juglar de casi 60 años, quien declama sus propios poemas en los vagones del Metro con micrófono y bocina en mano, según su experiencia, en varias ocasiones lograba librar la multa en el Juzgado Cívico declamándole algún poema a la Jueza o Juez en turno (Charla con el Poeta del Metro, verano del 2013. Centro Histórico).

Un aspecto que contrasta con las poblaciones pedigueñas que se encuentran en el cuadrante inferior de la derecha, quienes, si bien no son criminalizados de manera abierta por las autoridades, pero, no son bien vistos por los propios comerciantes ni por el público usuario. Respecto a los *faquires* y demás poblaciones en situación de calle que mendigan en los vagones del Metro. El Tejoncito enfatiza que “No, ellos nos dan mal aspecto. Luego se suben todos drogados y no más a pedir dinero. O sea, no se vale que no más se suban así a pedir y molestar a la gente ¿O tú cómo ves?” (Día de trabajo en el metro, 27 de agosto del 2017). Por su parte, causan cierta repulsión en el público usuario por el nauseabundo olor que despiden al correr por los vagones, y por las acrobacias que realizan sobre los tubos y suelo de los vagones. El caso más extremo es la “mendicidad violenta” que, recientemente los

---

<sup>138</sup> Existe un elemento interesante al respecto. Por ejemplo, en los Juzgados Cívicos no se ven poblaciones de estos tipos, especialmente migrantes rurales o personas de la tercera edad. Las razones me las dio un Oficial de la PIB cuando me llevaron remitido la según da ocasión por vender en los vagones, mientras yo intentaba persuadirlo para que “me diera chance” y me dejará seguir vendiendo. Oficial “Hace rato detuvimos a un viejito, pero, lo tuvimos que soltar porque estaba muy viejito y a esos no nos los aceptan en el Juzgado. Así, que, ni modo, no te puedo dejar ir. Te me vas al Juzgado” (Diario de campo 23 de agosto del 2017. Estación Bellas Artes, Línea 2). El caso de los migrantes rurales es distinto, pues, cuentan los propios vagoneros que a ellos no los remiten, porque de inmediato se escudan en sus Derechos como pueblos indígenas, y los PIB y demás grupos policiacos, ni se meten con ellos.

<sup>139</sup> Este tipo de diferencias internas entre los comerciantes y los artistas son similares a los que Crossa (2009) identificó en el caso de los artesanos del mercado de Coyoacán respecto a los vendedores del Centro Histórico.

medios de comunicación han denominado como “asalto psicológico”<sup>140</sup>. El móvil de esta actividad, cuando no se presenta acompañada de un dulce o producto, que sería el caso de los llamados *dulceros* que abordan las unidades del transporte público, es infundir miedo e intimidación en las personas que viajan en el vagón por medio de discursos como el siguiente:

Un joven –con tono amenazador- Si mira damita, caballero, ahora no vengo a quitarte tus pertenencias. Uno ya aprendió de los errores pasados y no busca repetirlos, verdad. Es por eso que, pues la verdad, con mucha pena, te venimos pidiendo una cooperación voluntaria, pues, para poder llevar esa moneda a la mesa de la casa. Ya que, al salir del reclusorio, uno no tiene las posibilidades de encontrar –interrumpe otro joven robusto y moreno- Si, mira familia, lo que aquí mi carnal te viene diciendo, es que ahora no venimos con esa intención de hacerte la malda [sic], de quitarte tus pertenencias. Ahora sí que venimos por la *derecha* a pedirte una cooperación, con mucha pena, verda [sic]. Pero, preferimos esa pena que quitarte tus pertenencias (Diario de campo, 18 de febrero 2017. Estación Valle Gómez. Línea 5).

Existe otra manera de interpretar esta actividad pedigüeña que podría emerger, si nos concentramos en destacar aquellos elementos que presentan los jóvenes para justificar el acto de que estén pidiendo dinero en vez de estar trabajando, los cuales tienen que ver con los datos que le ofrecen al público usuario al presentarse como “ex convictos” que, por su condición jurídica no pueden acceder a un trabajo, y por la intención manifiesta de pedir una moneda en vez de quitarle las pertenencias al público usuario, lo cual, potencialmente, podrían hacer, pero, manifiestan su buena fe por no hacerlo. Son elementos de la presentación de los grupos populares en el Metro que detallaré un poco más adelante, por el momento, quiero terminar de describir las actividades que se encuentran en cada cuadrante del espacio socio-moral.

Un caso similar, tolerado y no ilegal, es el de los comerciantes que comercian productos de Línea, como las paletas de hielo de la marca *Nestlé*, y otros artículos como productos chinos, palanquetas y demás dulces tradicionales. Si bien estas poblaciones no ostentan ningún atenuante moral ni permiso jurídico que permita sus actividades comerciales en el espacio subterráneo, tampoco existe una desaprobación por parte del público usuario, quien es el principal consumidor de estas mercancías.

Un caso que contrasta con el cuadrante espejo del lado superior izquierdo, en donde he ubicado a todas las actividades comerciales sobre las que, además de las reglamentaciones que prohíben el comercio popular, pesa una restricción jurídica adicional. El caso más

---

<sup>140</sup> Es reciente la nomenclatura a esta práctica usual dentro de las actividades populares en el transporte urbano, véase: <https://www.excelsior.com.mx/comunidad/2018/02/27/1223081> (Consultado el 5 de febrero del 2019).

emblemático es el de la venta de discos piratas realizado por las personas con discapacidad visual en el interior de los vagones del Metro. Una actividad que, si bien es ilegal, por la Ley de Protección de los Derechos de autor (Aguiar, 2010) fue tolerada por la Cámara de Diputados desde el 2004 y, ha sido el medio de sustento para las poblaciones con discapacidad visual que no quisieron integrarse al programa de formalización del comercio informal del 2010. Entonces, por la tolerancia que les fue otorgada, aunque su vigencia puede ser puesta en duda, el comercio de discos piratas está permitido para las personas con discapacidad visual.

Otro caso polémico es el del trabajo infantil en relación con las actividades populares. No obstante, es aquí donde aparecen los problemas en la determinación jurídica de lo ilegal, pues, en muchas de las actividades del comercio popular los hijos e hijas de las personas que venden se involucran desde temprana edad en la venta de productos. El carácter de “delito” lo he identificado en aquellas actividades que ocupan laboralmente a los infantes en la venta o la causa de lástima. Una cuestión problemática, sin justificar el trabajo infantil, por varios aspectos, pues, se tiene la sospecha de que algunas actividades como la mendicidad, sea parte de una red de explotación infantil.

En similares brumas al trabajo infantil, se desarrolla el mercado de dulces y productos de “oferta”, que en realidad son saldos de las empresas de dulces y botanas que, en vez de destruir la mercancía, en el tiempo cercano a su caducidad, o poco después, son vendidas en pasillos y vagones del Metro. Aquí la cuestión de su ilegalidad radica más en la responsabilidad jurídica de las empresas que en el propio vendedor y consumidor del mercado popular, pues, en primera instancia quien viola la disposición sanitaria es la empresa que no destruye las mercancías que no lograron ser vendidas y consumidas en los mercados formales. Un caso similar pesa sobre las mercancías de origen asiático que, si bien son importadas por empresas asentadas en la Ciudad de México, aun así, se duda sobre la plena certeza de su procedencia e ingreso lícito al país.

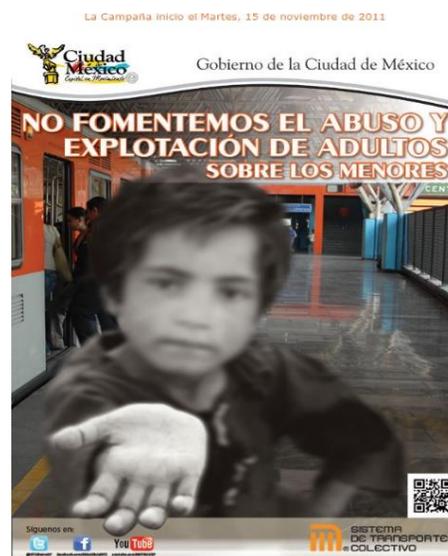


Ilustración 7 Campaña oficial en contra de la mendicidad 2011

Fuente: Sitio oficial del STC Metro

En ambos casos, destaco que, más que el carácter ilegal de las personas y de sus actividades comerciales, lo que es ilegal es la procedencia del producto que se vende en el comercio popular. Es decir que, en todo caso si existe una ilegalidad en el comercio popular, ésta antecede al propio intercambio que supone el comercio. Entonces, más que buscar parar la actividad ilegal al castigar al último eslabón de la cadena comercial, se debería de sancionar a las empresas, nacionales e internacionales, que propician todo este mercado de mercancías de dudosa procedencia.

Finalmente, en el cuadrante inferior izquierdo de lo ilegal y de las actividades ilegítimas, por no contar con la mínima valoración positiva por parte de la población de usuarios, en primera instancia ubiqué a la venta de discos piratas, que, con base en la Ley de protección de los derechos de autoría, fue tipificado como un delito de orden federal durante el periodo presidencial de Vicente Fox Quesada (Aguilar, 2010: 145). Incluso, como mostraré más adelante en este capítulo, fue este tipo de comercio, ejercido por los llamados “bocineros”, la punta de lanza de las últimas campañas de “erradicación” del comercio popular en el Metro de la Ciudad de México. Un ejercicio que tenía todo el respaldo de las y los usuarios quienes, como lo mencionaré, consideran a esta actividad comercial la más molesta de las que se realizan en los vagones del Metro. Una misma reprobación jurídica y moral que pesa sobre un tipo de extorsión a la que, recientemente, se le ha llamado “asalto psicológico”<sup>141</sup> y consiste en la presentación de una o más personas como personajes potencialmente peligrosos, quienes insinúan ser capaces de asaltar a los pasajeros del vagón, acción que no harán a cambio que las personas les den “voluntariamente” una cooperación mínima.

De tal manera, por las características particulares, morales y jurídicas, que puede tener cada una de estas poblaciones, tanto al interior de la jerarquía socio moral de las poblaciones populares como en relación con el resto de la sociedad, es que es necesario delimitar qué tipo de población popular se va a elegir para estudiar las relaciones sociales que se establece esta población con el público usuario, en este caso, al interior de los vagones del Metro. En este caso, para el estudio que propongo, he decidido concentrarme en las poblaciones de comerciantes populares que venden mercancías, sin mediar ninguna gestión del estigma de por medio, al interior de los vagones del Metro. Esto es lo que entenderé como “la persona

---

<sup>141</sup> En tiempos recientes se sugirió tipificar esta acción como delito y castigar a quienes la realizarán a bordo del transporte público de la Ciudad de México. Véase: <https://www.milenio.com/politica/prd-buscara-castigar-asaltos-psicologicos-transporte-publico>. (Consultado el 5 de febrero del 2019).

vagonera”, una persona que aborda los vagones del Metro para ofertar mercancías pertenecientes a los mercados grises del Metro, sin que en la relación económica con el público usuario medié otra relación afectiva, moral o estética<sup>142</sup>, que no sea la compra-venta de la mercancía.

### **Un día sin vagoneros.**

#### El clamor digital de los usuarios del Metro

Por último, para completar el cuadro de espacio socio-moral en torno a las relaciones entre público usuario y comerciantes populares, considero que es necesario conocer el referente directo de una parte del público usuario. La intención de este breve ejercicio empírico, es identificar en qué medida el proceso de estigmatización que han impulsado las autoridades del STC Metro y el trabajo de gestión del estigma que han realizado los comerciantes para legitimar sus actividades económicas en los vagones, han impactado en la opinión del público usuario del Metro. No obstante, por las dinámicas cotidianas de su movilidad, significa un gran reto captar la opinión de las personas que usan a diario el Metro. En respuesta a este problema metodológico, decidí apoyarme en las interacciones escritas y fotográficas que mantuvo un grupo de usuarios y usuarias del Metro en la página de *Facebook* “Un día sin vagoneros<sup>143</sup>”.

La página fue creada el 23 de julio del 2013 a manera de protesta en contra del incremento en el costo del boleto del Metro de ese mismo año<sup>144</sup>, llegó a alcanzar una cantidad de 3, 536 "me gusta" y 3,481 personas siguiendo la página. Aunque en términos cuantitativos no podría decir que es una muestra representativa de los 5.5 millones de personas que usan a diario el Metro de la Ciudad de México, considero que es un referente que nos permite observar las relaciones sociales entre las personas vagoneras y el público usuario. Por ello, decidí ser una de las personas que seguían la página para analizar los contenidos que allí publicaban las y

---

<sup>142</sup> Por cuestiones de espacio y delimitación de este estudio, en el tintero quedaron dos propuestas que analizan las relaciones socio-morales y estéticas que establecen las poblaciones pedigüeñas y de “juglares subterráneos” con el público usuario del Metro.

<sup>143</sup> Véase <https://www.facebook.com/UNDIASINVAGONEROS/?fref=ts> (Consultado por última vez el 13 de febrero del 2019)

<sup>144</sup> Actualmente existen múltiples páginas creadas por personas usuarias, comerciantes populares del espacio subterráneo y comerciantes que usan los pasillos y espacios del Metro para entregar sus mercancías. Las proliferaciones de sitios en el ciberespacio nos muestran el crecimiento de la interrelación entre los espacios urbanos, físicos y digitales.

los usuarios<sup>145</sup>. Me dediqué a identificar aquellos comentarios en contra del comercio popular, como aquellas posturas que buscaban justificar la presencia de las personas que comercian en el espacio subterráneo.

Gran parte de los argumentos en contra representan al comerciante como un ser ruidoso, desordenado, cercano a las actividades delictivas y contrarias a la regulación del Estado<sup>146</sup>. En tanto los argumentos a favor destacan los beneficios del comercio ambulante para el consumo, la legitimidad de un trabajo honesto, entre otros. Elementos que recuperaré en este resumen sobre las interacciones a favor y en contra del comercio popular bajo la ciudad que un grupo de usuarios del Metro expresó en una red social a lo largo de los meses del último semestre del 2013<sup>147</sup>.

El 23 de julio del 2013, el administrador de la página realizó la primera publicación de la página, un reclamo gráfico que exigía el cese del comercio de discos piratas en los vagones del Metro de la Ciudad de México. Las reacciones no se hicieron esperar, 71 personas le dieron “me gusta” a la publicación, que provocó 19 comentarios y fue compartido 65 veces. Así se iniciaba una cadena de cuatro publicaciones realizadas ese martes de julio. Observando los comentarios de esta publicación, se pueden identificar las posturas que dividirían a las personas dentro de la página. Sin ser exhaustivo, rescato una conversación cruzada que se dio como producto de un comentario realizado por el “Motoneto”:

El motoneto: La gente tiene q trabajar, y ganarse la vida de alguna manera, q *Pendejo* inconsciente se atreve a quejarse por un ser honrado q se gana la vida de manera correcta [sic] (Impacto generado: seis comentarios; ningún “me gusta”)

Un consultor de comunicaciones –le respondió– Es correcto, tienen que trabajar, pero no tienen ni el mínimo respeto por la gente, abusan del sonido alto y también de la altanería, es un problema complejo y creo que primero debería estar el RESPETO por los usuarios. (14 “me gusta”)

-A la postura del “Consultor”, se sumarían cuatro comentarios más. El primero, sería realizado por un “Historiador de Azcapotzalco” no ma no pueden hblar de un trbajo honesto venden piratería [sic] (6 me gusta)

-Un joven estudiante añadiría con ironía-: Honrado!!!! se gana la vida de manera corecta!!!! no me hagas reir. Ellos fomentan una mafia que maneja a los ambulantes en el metro, admito que hay gente que se ve en la necesidad de vender algo para

---

<sup>145</sup> Recuperando una inspiración de mi juventud (Serna, 2007), partí del supuesto teórico de que la socialización que se realiza por medio de las redes sociales invierte el postulado clásico de Simmel sobre la paradoja que existe en la vida urbana en donde “...la cercanía y la estreches corporal hacen tanto más visible la distancia espiritual” (Simmel, 1986: 256).

<sup>146</sup> Representaciones que coinciden con el cuadro que realizó Ray Bromley (2000) sobre los argumentos a favor y en contra de lo que él entiende como “comercio ambulante”.

<sup>147</sup> Por cuestiones de respeto, cambié los nombres de las y los usuarios, sustituyéndolos por los oficios o actividades que observaba que realizaban según su perfil personal.

subsistir, pero la mayoría no [sic]. (3 me gusta)

-Un lingüista, precisaría- y la queja no es por que se ganen la vida sino por lo pinches molestos que son y por su inconciencia e indiferencia ante quien les pide bajar el volumen son unos parásitos mediocres sin ningun valor humano [SIC] (1 megusta)

-Para finalizar, un “Oficinista” remataría- Años ha que el comercio informal dejó de ser el refugio de la gente necesitada... [Sic] (2 me gusta).

En este primer intercambio social “el motoneto”, fue la persona más activa de la conversación. Aunque, sin muchos argumentos y al final dirigiéndose de manera despectiva y agresiva hacia los demás participantes de la conversación<sup>148</sup>, defendía el ejercicio del comercio en los vagones del Metro. A lo que, en la última respuesta de esta conversación, el administrador de la página le respondió a “el Motoneto”: Administrador: con todo respeto Motoneto no es que no quiera que dejen de existir los Vagoneros el detalle es el Sonido tan Alto que genera. Molestando, Aturdiendo. a Gente Mayor, Bebes, Etc. [Sic] (Conversación del 23 de julio del 2013: <https://www.facebook.com/UNDIASINVAGONEROS/>)



Ilustración 8 Primera imagen publicada

Fuente:

<https://www.facebook.com/UNDIASINVAGONEROS/photos/a.403619603069414/442489205849120/?type=3&theater>

23 de julio del 2013

Acto seguido “El administrador” publicaría una segunda imagen en la que manifestaba un breve pliego de exigencias para, “regular” la actividad de los “bocineros”. La publicación incrementó más del 100% de reacciones respecto a la primera publicación: 128 personas habían manifestado que la publicación les “gustaba”, 36 comentarios habían sido vertidos

---

<sup>148</sup> Como mencionaba, este tipo de conductas irrespetuosas, son “típicas” en la mayoría de las interacciones que se realizan en los espacios sociales del ciberespacio. Por ejemplo, el mismo “Motoneto” se dirigiría de manera despectiva hacia un oficinista: “El motoneto”: ... con todo respeto hermano deberías de leer un poco sobre la pirámide de gente exitosa y en esa pirámide el nivel más bajo son los empleados, q trabajan con horario y bajo las instrucciones de otra persona. Si fueras una persona independizada con negocios y con visión hacia ser algo más q un simple empleado buscando juntar puntos para tu infonavit y pensando en tu aforé podríamos tener más diálogo. Ya duérmete q mañana te levantas a las 4:00 Am y a padecer los vendedores en el metro (Conversación del 23 de julio del 2013: <https://www.facebook.com/UNDIASINVAGONEROS/>)

sobre ella y se había compartido un total de 148 veces por las y los usuarios. Sólo un joven realizó un comentario a favor del comercio popular: Una solución: brindarles empleos. "Si les quitas, les das" Es nuestro pueblo somos el pueblo! amigos a los que debería de quitar es a las "autoridades y personal del gobierno" esos hacen posible que personas tengan un empleo informal". [Sic] -2 me gusta-(Segunda conversación, 23 de julio del 2013: <https://www.facebook.com/UNDIASINVAGONEROS/>). En contraste, la publicación que más reacciones obtuvo de esta conversación, 15 "me gusta" y cuatro comentarios generados, fue la que realizó una Secretaria de Ciencias sociales, quién, con gritos textuales<sup>149</sup>, manifestó: "YO EXIJO QUE SE ACABE CON LA CORRUPCION INMERSA EN LA DINAMICA "VAGONEROS". YO EXIJO TRANSPARENCIA ANTE EL FENOMENO, ¿CUALES SON LAS RAZONES O INTERESES DEL STCM PARA PERMITIR A LOS TODOS LOS VENDEDORES AMBULANTES EN EL METRO? ¡NO MAS AMBULANTAJE DENTRO DEL METRO!" (Segunda conversación, 23 de julio del 2013: <https://www.facebook.com/UNDIASINVAGONEROS/>).

Esta segunda foto, sería posteada como la foto provisional de "portada" de la página y alcanzaría los 443 "me gusta", provocando 89 comentarios y siendo compartida un total de 1,222 veces entre los usuarios de *Facebook*. Sorteando los "dimes y diretes", las ofensas y las recriminaciones entre las y los usuarios, un par de mujeres tendrían una conversación más mesurada respecto a la actividad de los "bocineros".

Una artista independiente: Lo que molesta es el ruido, por lo demás, creo que tendrían derecho a vender como cualquier otro comerciante. (2 me gusta)

Maestra de japonés: El problema lo agravan quienes les compran por lástima y porque "todos tenemos derecho". Como dice alguien por ahí abajo [sic], se trata de mafias y son productos ilegales. :( (sin reacciones)

-La artista independiente, le revira- "Estás en un error, esas personas son dignas de lo que quieras, menos de lástima. El problema son los jefes de esas mafias, que son los mismos que nos gobiernan y que nunca han dejado que se haga nada derecho en este país. Sé sincera contigo misma, admite que a veces compras por lástima porque crees que tienes derecho. Nadie se salva. (2 me gusta)

-Un alpinista, remata la postura mesurada de la "artista independiente" "vender si mientras no sea piratería o productos chinaderas" (1 me gusta) (Segunda conversación, 23 de julio del 2013: <https://www.facebook.com/UNDIASINVAGONEROS/>)

---

<sup>149</sup> Según las "normas sociales" de la interacción textual por medio de medios digitales, cuando las personas escriben con "mayúsculas", es similar al acto de gritar o manifestar su opinión con voz alta.



Ilustración 9 Segunda imagen publicada

Fuente:

<https://www.facebook.com/UNDIASINVAGONEROS/photos/a.403619603069414/442489205849120/?type=3&theater>  
23 de julio del 2013

Como señalan los comentarios que he mostrado, en realidad esta porción del público usuario, no se manifestaban necesariamente en contra de todo el comercio popular en el espacio subterráneo, sino que su aversión se concentraba en las actividades comerciales que realizan las personas “bocineras”, principalmente, debido al excesivo ruido que generaba su actividad al interior de los vagones, no así respecto al carácter ilegal de la actividad, como era caracterizada por las autoridades del STC Metro<sup>150</sup>. Aunque existían posturas extremas, respecto a la erradicación<sup>151</sup> y la tolerancia del comercio popular en el Metro<sup>152</sup>, también, existía una postura mesurada que buscaba que se “regulará” el ejercicio de la venta de discos apócrifos en el Metro.

En dos días, la página había incrementado su número de seguidores y mantenía una actividad

---

<sup>150</sup> Esta representación del molesto ruido que produce el comercio es mencionada como el décimo quinto argumento en contra del comercio ambulante que detalla Bromley (2000: 9).

<sup>151</sup> Una madre oficinista, nos ofrece un ejemplo de las opiniones en contra del comercio popular en el Metro: “Y que tal los que SI nos esforzamos por conseguir un empleo (mal pagado o como quieran) y llevamos a nuestros hijos pequeños. Se llegan a dormir y los despiertan con sus desmanes o simplemente nos ponemos nuestros audifonos y *bueeeeno* ni una canción te dejan escuchar, pero que tal nadamas veanles los tenis o celulares y estan mejor equipados que los que trabajamos SIN MOLESTAR a nadie” [sic] (15 me gusta) 23 de julio del 2013: <https://www.facebook.com/UNDIASINVAGONEROS/>

<sup>152</sup> Un ejemplo de este polo de tolerancia, sería la opinión de una egresada de la UNAM: “Prefiero mil veces tolerar 2 o 3 min de música que un asaltante que me quite mis pertenencias. En este país no hay suficiente empleo, bien por las personas que día a día buscan el pan de forma honrada! (11 me gusta) [Sic] 23 de julio del 2013: <https://www.facebook.com/UNDIASINVAGONEROS/>

notable entre las personas que seguían la página<sup>153</sup>. Las personas participaban activamente con comentarios, reacciones a las publicaciones y denunciando con fotografías las actividades comerciales populares que observaban en sus recorridos diarios. Además, por la presión ejercida por los medios de comunicación y las denuncias de las personas posteadas en el sitio oficial del STC Metro, el 25 de julio del 2013, las autoridades del STC anunciaban un operativo para retirar el “comercio informal” en la estación Instituto del Petróleo, correspondencia con Línea 5<sup>154</sup>. Al respecto, una conversación destaca por la elocución que hacen sobre el valor del trabajo digno en relación con el comercio popular:

Diseñador alternativo: Vi comentarios de que se consigan un empleo formal, etc, etc, se les olvida que ellos también necesitan comer?, mantener familias? [Sic], se les olvida que no hay trabajos dignos en el país y me refiero a la paga que dan comparando con el trabajo que se hace, recuerden que si hacemos cuentas que para vivir simplemente sin necesidades deberíamos tener un sueldo de 10 mil pesos mensuales en cual casi ningún trabajo paga y paga entre 4 o 6 mil mensuales 1 me gusta

Todos tenemos Derecho al trabajo, pero también a la tranquilidad” 119 me gusta 58 veces compartido

Religiosa madre de familia: MÉXICO es un tiangis gigantesco [sic] eso no cabe duda pero si así el país se ha bendido ha [sic] la corrupción y al narcotráfico ya me imagino como estaría el país ahora si no los dejarán poerse los puestos por doquier 1 me gusta

Habitante de Iztacalco: Y porque mejor no exigen trabajo digno para todos? Sacar a los vagoneros no es solución, empleo si lo es

Empleado de Hotel: Pasele pasele a los de canasta! Jaja ya son parte de las instalaciones, x cierto me encantan las gelatinas k venden en el pasillo de guerrero mmmm con rompope 1 me gusta

Habitante de GAM: Para entender a un vagonero es necesario que nosotros seamos vagoneros para saber que tipo de componendas y pagos tiene que hacer. Aquí es obvio que a una autoridad, porque esta prohibido ejercer el comercio en el sistema de transporte colectivo (metro). 2 me gusta

Ingeniero eléctrico: se soluciona con trabajos digno 5 me gusta

Copywriter: We prefiero que esta gente esté vendiendo a que esté secuestrando. :( Eso sí que le bajen al volúmen de sus bocinass [Sic]. 3 me gusta (25 de julio del 2013: <https://www.facebook.com/UNDIASINVAGONEROS/>)

No obstante, al no existir un objetivo concreto sobre los propósitos de la página, en los días siguientes, las personas que participaban de este sitio, comenzaron a denunciar otras actividades incómodas que observaban a lo largo de sus viajes: desde situaciones sexuales

---

<sup>153</sup> El 24 de julio del 2013, el periódico “El Universal” destacaría la noticia: “Proponen en redes sociales un día sin vagoneros”, en la que destacaba el impacto de la iniciativa ciudadana emprendida en la red social de *Facebook*.

<sup>154</sup> <https://www.youtube.com/watch?v=ZqtJ5ZCZmFM&fbclid=IwAR2DEfXQ11TwwJhMMBsQ4E51DBEXA5FKhvlrAiK-11NvJTXF7mCMO-3n10g> (Publicado el 24 de julio del 2013).

explicitas, personas que no cedían el asiento a quien lo necesitaba, entre otras conductas que eran consideradas por quienes participaban como “faltas cívicas” y se sumaban a las denuncias de personas que comerciaban en los vagones y pasillos del espacio subterráneo<sup>155</sup>. Hasta que el 27 de julio surgió la inquietud por organizar una manifestación en el espacio público en contra del comercio popular. A continuación, destaco la siguiente conversación en donde se pueden apreciar distintos niveles de representaciones y propuestas de acciones de esta porción del público usuario en contra del comercio popular, que van, desde las más formales hasta las más viscerales:

Amante de los gatos Yo propongo ir a las oficinas del Metro, a la gerencia de una de las estaciones donde los bocineros se reúnen en los andenes, o donde hay "tianguis" de ambulantes -por ejemplo Viaducto o C.U-, o a un juzgado cívico, a interponer denuncias-quejas de manera colectiva, y obligar a la autoridad a cumplir con la ley y su trabajo. O de menos, ir en masa a cualquier línea y exigirles a los policías y vigilantes del Metro (hombrecillos con traje que ostentan un "M") que hagan su chamba y los retiren de las instalaciones, y si necesitan ayuda, se las brindamos. NO ES NECESARIO INCENDIAR LA CIUDAD, DAÑAR INSTALACIONES, NI VIOLENTAR A NADIE, BASTA CON EXIGIR NUESTROS DERECHOS, LA LEY NOS RESPALDA, PERO HAY QUE HACERLA VALER, QUE QUIENES LA TRANSGREDEN, Y SOBRE TODO LA AUTORIDAD VEAN QUE SOMOS MÁS LOS QUE QUEREMOS UN TRANSPORTE DIGNO, SIN AMBULANTES QUE AFECTEN EL SERVICIO. 16 me gusta

Medieval Organizarnos en grupos de mas de 3 para jalar la palanca cada que entre un vendedor al vagon y exigir que los bajen seria mas efectivo 10 me gusta

Abogado cívico Como ciudadano y abogado, sé que nuestra causa es justa y nuestro malestar legítimo y por eso debemos ser un ejemplo de civismo y educación. En lugar de obstaculizar el tránsito una buena opción sería citar a todos los medios y plantarnos fuera de las oficinas administrativas del STCM con nuestro pliego petitorio y no movernos hasta que el DIRECTOR salga de su oficina y de la cara. Lo que debemos plantear es que la policía del D.F. tiene que estar obligada a sacar a los vagoneros, por que la seguridad interna del metro está coludida con ellos.

Estudiante comiquero YO DIGO QUE HAGAMOS UN COMANDO COMO DE 10 A 15 PERSONAS... ENTREMOS AL METRO TACUBA DE LA LINEA 7 UN VIERNES EN LA TARDE PARA QUE SE DEMUESTRE EL PINCHE MUGRERO QUE HAY AHI... Y PONER EN EVIDENCIA AL ESTUPIDO JEFE DE ESTACION... Y A TODO EL PERSONAL DE SEUDO SEGURIDAD... Y QUE MEJOR SI NOS ACOMPAÑAN LOS SUPER CIVICOS... PARA QUE HAYA TESTIMONIO DE LO SUCEDIDO... 4 me gusta

Joven padre Propongo primero considerar un cambio de nombre a la página. UN DÍA sin vagoneros no es lo que estamos exigiendo, estamos exigiendo su retiro permanente. 1 me gusta (28 de julio del 2013: <https://www.facebook.com/UNDIASINVAGONEROS/>)<sup>156</sup>

---

<sup>155</sup> Existen dos sucesos que vale la pena destacar sobre este espacio de denuncia de las personas usuarias del STC Metro. El primero tiene que ver con un supuesto hackeo de la cuenta que administraba la página de Facebook, y el segundo, la propuesta de una manifestación en el espacio público, que nunca se llevó a cabo.

<sup>156</sup> Un día después de esta conversación, el 28 de julio, el Administrador anunciaría la primera propuesta en forma para realizar una manifestación en contra del comercio popular. La publicación era la siguiente: AVISO!!

Este debate quedaría irresuelto, hasta que el 7 de agosto del 2013 el administrador de la página propuso el evento “Protesta pacífica. En el Metro de la estación Hidalgo”, programado para el sábado 25 de agosto del 2013 a las 13 horas. En el evento creado en la plataforma del ciberespacio, se presentaba la siguiente descripción:

CITA  
METRO HIDALGO  
A LA 13:00 HRS.  
BASTA DE CORRUPCIÓN EN EL STC METRO...  
ESTAMOS EN CONTRA DE LA CONTAMINACIÓN AUDITIVA  
HARTOS DE EMPUJONES Y MALOS TRATOS.  
EL SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO ES PARA USUARIOS NO PARA  
COMERCIANTES.  
DIRECTOR DEL STC EL METRO EXIGIMOS RESPETO Y UN MEJOR SERVICIO, NO  
HINCHE SU BOLSILLO DE CORRUPCIÓN E IMPUNIDAD.  
SI QUIERE AYUDAR A LA POBLACIÓN HAGA EMPLEOS, HAGA SITIOS PARA LOS  
COMERCIANTES.  
PARA TODOS LOS QUE ESTÁN A FAVOR DE LOS BOCINEROS, OJALA NO TENGA  
UN FAMILIAR CON PROBLEMAS DE AUDICIÓN NI UN FAMILIAR DE EDAD  
MAYOR, QUE ESTE A PUNTO DE PERDER EL OÍDO Y SEGUIMOS TOLERANDO A  
ESTAS PERSONAS CON SU ESCÁNDALO A TODO VOLUMEN.  
UN DÍA SIN VAGONEROS NO ESTA EN CONTRA DE ELLOS, DIRECTAMENTE.  
ESTAMOS EN CONTRA DE TODA LA CORRUPCIÓN QUE SE VIVE EN NUESTRO  
TRANSPORTE EL METRO. (7 de julio del 2013. Extraído de:  
<https://www.facebook.com/events/563183620415553/>).

El sábado 25 de agosto llegó<sup>157</sup>. Arribé a la estación Hidalgo por la Línea 3, procedente de Universidad, era media hora antes de las 13 horas. Recorrí la estación en sus dos correspondencias, de Línea 2 y Línea 3, pero, no había rastro de asistentes a la reunión

---

NO SE QUE OPINEN PERO PROPONGO QUE EL 1 DE AGOSTO SALGAMOS AL METRO Y HAGAMOS ALGO EN CONJUNTO. MARCHA O COMO ALGUIEN COMENTO EN ALGUNA PUBLICACIÓN. PARARNOS EN ALGUNA ESTACIÓN CON ALTO FLUJO DE USUARIOS Y DEJAR ENTRAR A TODOS GRATIS EN FORMA DE PROTESTA PARA HACERNOS ESCUCHAR. O PROPONGAN ALGO. NECESITO ADMINISTRADORES. ESTO ES UNA COMUNIDAD PARA EL BIENESTAR DE TODOS LOS USUARIOS DEL METRO POR UNA MEJOR CALIDAD DE TRANSPORTE PARA TODOS. TODAS LAS PROPUESTAS SERÁN TOMADAS EN CUENTA Y ELIGIÉREMOS ENTRE TODOS LA MEJOR. La publicación generó 67 “me gusta”, 56 comentarios y fue compartida 8 veces (28 de julio del 2013: <https://www.facebook.com/UNDIASINVAGONEROS/> ).

<sup>157</sup> Contrario a lo que se esperaba por la participación y reacciones que se habían manifestado por medio de la página, el evento sólo tenía 73 personas interesadas y 217 personas habían confirmado que asistirían a la cita. La cuenta regresiva avanzaba hacia la cita del 25 de agosto, y la actividad en la página se mantenía como habitualmente había sido establecida, con denuncias diarias contra las autoridades del STC Metro, las actitudes no cívicas de algunas personas usuarias y el comercio popular en el Metro de la Ciudad de México. El Administrador publicaba cada día a la invitación para la manifestación del sábado en el Metro Hidalgo, que era respondida con comentarios de apoyo, se compartía por los participantes de la página. En suma, se percibía el apoyo y el encono en contra del comercio popular y contra las autoridades del STC Metro.

convocada. Los sábados a la salida del Metro Hidalgo que da al monumento de Mina, se coloca un nutrido y famoso comercio de cómics y manga. En frente, cruzando la avenida de Reforma, se encuentra la Plaza Zarco, en aquél entonces punto de reunión de poblaciones en situación de calle, al igual que la Plaza de la Comunicación que se encuentra en la salida de avenida Hidalgo. En la otra salida que da hacia el Metrobús de Línea 4, tampoco había una concurrencia de personas. Al igual que publicaría un usuario de la Página, Permanecí en la zona hasta las 2 pm, pero no vi ningún indicio de la manifestación convocada<sup>158</sup>.



Ilustración 10 Imagen publicada el 24 de agosto del 2013

Fuente:

<https://www.facebook.com/UNDIASINVAGONEROS/photos/a.403619603069414/442489205849120/?type=3&theater> 24 de agosto del 2013

Ese mismo día por la tarde noche, el Administrador reconocería que “no se logró mucho en el Metro Hidalgo” e invitaría a los participantes de la página a firmar una carta que se pretendía enviar a las autoridades, a Derechos Humanos y al mismo Miguel Ángel Mancera, en aquél entonces jefe de Gobierno de la Ciudad de México. Aunque la propuesta generó más de un centenar de “me gusta”, 44 comentarios y fue compartido 15 veces; sería una propuesta que tampoco prosperaría. Aunque las denuncias siguieron hasta la tercera semana de octubre de ese año, la participación en la Página iba en declive<sup>159</sup>.

<sup>158</sup> Un día después, ante la invitación de firmar y enviar una carta a las autoridades, un Bailarín de danzón, publicaría “Yo fui al metro Hidalgo hoy, pero no encontré nada... Estuve dando vueltas desde las 13:15 a las 14:15. Esperemos que esto sí cuaje...” (Extraído de 25 de febrero del 2013).

<sup>159</sup> Aunque el sitio “Un día sin vagoneros” sigue activo, la última publicación se realizó el 21 de enero del 2014.

Al tiempo que esto sucedía, el Gobierno de la Ciudad de México anunciaba el aumento de 2 pesos en el precio del viaje en el Metro, y se comprometía a garantizar 11 puntos a cambio del alza en el precio del viaje. El décimo de estos compromisos prometía el retiro del “comercio ambulante” en los espacios del Metro de la Ciudad de México. La confrontación simbólica entre usuarios y “bocineros” se diluiría y cobraría mayor fuerza la confrontación entre “el público usuario” y las autoridades del STC Metro y del gobierno de la Ciudad de México, naciendo la consigna del “Metro popular” en contra del alza en el precio del viaje del Metro.

### **El orden socio-moral en la gobernanza del comercio popular en el Metro**

El 20 de marzo del 2019 en el noticiario matutino Hechos de Azteca Uno, se transmitió un reportaje<sup>160</sup> en el que participaron, en una edición de distintas tomas: el secretario del Sindicato del STC Metro, dos policías y la Directora General del Metro, Florencia Serranía, titulado “Ambulantaje”. La escena comienza con una imagen de un tren del Metro y de fondo la voz del Secretario del Sindicato del STC Metro, quien dice: “El ambulantaje es un cáncer que tenemos, desafortunadamente en el Sistema de Transporte [Metro]” Al final del reportaje, se recupera una participación de Florencia Serranía, quien señala: “Estamos enfatizando muchísimo en la Línea uno en materia de limpieza total, les decía de techo a piso, limpieza profunda, limpieza de trenes, y eso implica por supuesto, ambulantaje que llegó para quedarse”. La reportera, Sandra Salazar, cierra el reportaje contraviniendo la declaración de Serranía, “Pero basta con abordar un vagón a cualquier hora del día para evidenciar que es un fenómeno difícil de combatir”.

Analizando las frases que representan la postura de las autoridades del STC Metro, podemos apreciar, por medio de palabras como “cáncer”, “combatir” o la relación que hace Serranía al “ambulantaje” como un problema de “limpieza”, que el proceso de estigmatización, esto es el etiquetamiento negativo, la descalificación y discriminación del comercio popular, sigue vigente, a pesar del cambio en las administraciones, como una tecnología política de gobierno y combate de las poblaciones populares. En este sentido la gobernanza de los afectos y efectos de las emociones y sentimientos que se reflejan en las representaciones las

---

<sup>160</sup> Sobre el papel que juegan los medios de comunicación en los procesos de estigmatización del comercio popular, sugiero consultar el texto de Verónica Crossa (2017).

representaciones sociales que promueven las autoridades del STC Metro, juegan un papel importante dentro de la gobernanza del comercio popular en el Metro. Las emociones y sentimientos que fundan los procesos de estigmatización del comercio popular son un elemento que movilizan las autoridades para desprestigiar a las poblaciones populares y tratar de influir en la opinión del público usuario, y con ello, combatir al “enemigo” que presenta como común, que en el reportaje se representa como “el ambulante”.

No obstante, pese a la persistencia en los intentos de las autoridades, uno de los elementos que nos permite apreciar el capítulo es que, el espacio socio-moral que circunda al comercio popular en los vagones del Metro, como los demás órdenes que componen la gobernanza del comercio popular, es un espacio en constante disputa en el que la opinión del público usuario se mece entre la tolerancia, e incluso el apoyo -por medio del consumo- de la presencia del comerciante en los vagones; y el rechazo tajante, en acuerdo con las representaciones morales de las autoridades, del ejercicio de las actividades populares en los vagones del Metro. Si bien esta es la caracterización de los dos polos, pareciera que las interacciones cotidianas al interior de los vagones, entre público usuario y los comerciantes populares, se mantienen en esas grises regiones que sólo la descripción de las situaciones particulares del día a día podrían ilustrar en cuanto a la construcción de una sociabilidad afectiva que, como lo mencionaba al inicio de la mano de Simmel, construye las relaciones sociales entre comerciantes populares y público usuario, dentro de un crisol de sentimientos que van desde la solidaridad hasta el desprecio.

Por otro lado, llama la atención que la postura con la que ha iniciado la presente administración del STC Metro, encabezada por Florencia Serranía, como lo veremos en otros apartados, haya optado por la continuidad, e incluso la exacerbación del combate moral, y policiaco, de las actividades populares en el Metro de la Ciudad de México, como lo hizo Jorge Gaviño en agosto del 2016 cuando decreto el inicio del operativo “Cero tolerancia”, en contra del comercio informal en el Metro. Sólo que Serranía, también, ha incorporado la parte sustancial del discurso moral que signó el combate publicitario de los comerciantes populares en pasadas administraciones. Con lo cual, se reafirma que el problema del comercio popular se ha definido como un problema de inseguridad, pero, como se destaca en este capítulo, como un problema socio-moral que debe de ser “erradicado”, “curado”, “limpiado”.

## Conclusiones capitulares

Mi propósito fue mostrar cómo se construye el orden socio moral que rige las relaciones entre las personas usuarias y los comerciantes en el Metro de la Ciudad de México. Una relación que está mediada por la continua campaña de estigmatización y criminalización que han emprendido las distintas administraciones del STC Metro. No obstante, entendiendo las distintas apropiaciones que realizan las poblaciones populares que realizan sus actividades económicas en el Metro, identifiqué que estas distintas formas de apropiación son parte de un espacio socio-moral dentro del cual, las poblaciones de comerciantes se distinguen social y moralmente de otras poblaciones populares que realizan sus actividades económicas en el Metro, tales como las poblaciones mendicantes o las poblaciones de artistas urbanos.

Es así cómo, las personas vagoneras logran gestionar el estigma que ha sido creado en torno a su persona, tanto por las autoridades del STC Metro, como por una fracción de la población usuaria del Metro, y con ello, logran equilibrar la desigual balanza del poder que se aprecia en los intentos por criminalizar sus actividades comerciales. Intentos que no parecen tener el efecto esperado en las personas usuarias, quienes, pese a algunos tipos de usos comerciales del Metro, como el que representan “los bocineros”, optan por convivir y tolerar la presencia del comercio popular en el Metro. Eso es lo que se puede apreciar después de haber realizado una etnografía digital para explorar la página de *Facebook* “Un día sin vagoneros”, la cual surgió como reacción ante el incremento en el precio del boleto del Metro.

El análisis socio moral muestra que las leyes no necesariamente dictan las conductas urbanas en el Metro, sino que, es un orden que convive con aquél que emerge de las interacciones que mantienen las personas usuarias con los distintos tipos de poblaciones que realizan sus actividades económicas en el Metro de la Ciudad de México. En consonancia, tomando en cuenta el carácter relacional del orden social, destacué que existe un orden socio moral diferenciado al interior de las propias poblaciones que conforman el mercado popular bajo la Ciudad de México. Con lo cual, busqué mostrar la complejidad que existe en torno a la noción de “lo popular”, al interior de las poblaciones populares, al tiempo que construí una postura crítica respecto de los análisis precedentes sobre el comercio popular que sólo parten de una caracterización general de *vagoneros* y *pasilleros*, para describir a las múltiples poblaciones que, junto con el público usuario del Metro, habitan bajo la ciudad.

Capítulo III  
EL MERCADO POPULAR BAJO LA CIUDAD  
Las actividades comerciales de los grupos populares en el espacio subterráneo

**El valor del subterráneo**

En tiempos recientes, desde la perspectiva de la economía urbana que encabeza Gustavo Garza, se realizó un cálculo sobre el valor de la infraestructura urbana que compone el Metro de la Ciudad de México (Navarro, 2014), resultando que para el año 2010, el valor de la inversión en material rodante, estaciones, túneles y demás infraestructura que componen la red del transporte subterráneo, con base en el año base del 2003, ascendía a 116 441 millones de pesos (Garza, 2014: 23). Esta cantidad representaba para los autores el valor que tiene el Metro de la Ciudad de México como Condición General de la Producción<sup>161</sup>. La cual, como los propios autores reconocen, no sólo es explotado por las empresas como un medio que permite la transportación de las personas que habitan en la ciudad, sino que, también el Metro es explotado económicamente por las actividades de lo que ellos entienden como “comercio informal” (Garza, 2014: 24; Navarro, 2014: 261).

Si bien tomaré distancia del análisis que propone Garza sobre la economía urbana del Metro, considero que su intento por conceptualizar un medio de transporte como un espacio económico me es de utilidad para mostrar cómo se construye el orden económico que rodea al comercio popular del Metro de la Ciudad de México. Una forma de explotación de la infraestructura urbana del Metro que, aparentemente, no está conectada con el proceso económico de realización de las mercancías. Por el contrario, lo que argumento con las descripciones de las distintas actividades que componen el mercado popular, es que estas actividades mantienen estrechas relaciones con las mercancías que se producen en otros espacios económicos. Estas relaciones económicas hacen del comercio popular bajo la ciudad un importante espacio de distribución de mercancías, y, por ende, una pieza indispensable dentro del orden económico en general.

En la primera sección discuto algunos referentes teóricos y empíricos que me permiten sustentar la propuesta de que el transporte urbano también es un espacio económico más allá

---

<sup>161</sup> Gustavo Garza entiende que las Condiciones Generales de la Producción son las infraestructuras que brinda el Estado para que se realice el proceso productivo de las empresas, infraestructuras tales como: carreteras y caminos, medios de transporte, entre otras condiciones externas a las empresas (Garza, 2013: 16-17).

de su relación con la movilidad urbana. En la segunda sección, describo someramente las actividades económicas que componen el mercado popular. Posteriormente, me concentro en la caracterización de las actividades estrictamente comerciales, pues, son éstas las que realizan los comerciantes populares al interior de los vagones del Metro. Finalizo con una síntesis sobre la relación que guarda el orden económico popular en relación con las demás esferas que componen la gobernanza del comercio popular bajo la ciudad.

### **La riqueza bajo la ciudad.**

#### La explotación económica del Metro de la ciudad de México

Considero que es necesario realizar un bosquejo sobre las formas autorizadas con las que cuenta el Metro para explotar las condiciones económicas que produce la alta aglomeración de personas, aproximadamente 5.5 millones de pasajeros que se transportan día con día en este medio de transporte. Pues, esta explotación autorizada es la cara opuesta de las actividades que conforman el mercado popular que más adelante voy a detallar. En términos institucionales, en el artículo tercero del “Decreto de creación del STC Metro” se asientan las bases para la explotación comercial de sus instalaciones: Artículo 3º.- El “Sistema de Transporte Colectivo” podrá utilizar las vías públicas y otros inmuebles cuyo uso le conceda el Departamento del Distrito Federal, ya sea en la superficie o en el subsuelo, para sus instalaciones, servicios y actividades, acatando las disposiciones legales y reglamentarias a que está sujeto el régimen de dichos bienes”. (GODF, 2007).

Dicha explotación le permite la obtención de ganancias económicas a través de la explotación de los recursos de la infraestructura, y de las relaciones urbanas que se dan en su interior. Ello, tienen un fundamento jurídico en el artículo segundo del “Decreto de constitución del STC Metro”, el cual cita que: “Artículo 2º.- El patrimonio de “Sistema de Transporte Colectivo” se constituirá con los inmuebles, numerario, muebles y demás bienes que le destine y entregue el Departamento del Distrito Federal, así como los que el propio organismo adquiera en el futuro”. Con base en las atribuciones fiscales que le confiere la “Ley Orgánica” al STC Metro, la operación y explotación comercial de estos espacios recae en la “Subdirección General de Administración y Finanzas y la Gerencia de Recursos Financieros

del STC Metro”<sup>162</sup>. Con base en los artículos que señala la “Ley Orgánica”, las atribuciones de la Subdirección son:

Planear y coordinar conforme a las directrices establecidas por la Subdirección General de Administración y Finanzas los programas de comercialización de los locales, espacios comerciales y publicitarios, inmuebles y red de telecomunicaciones asignados y/o propiedad del Organismo.

Coordinar la elaboración de estudios previos de factibilidad que permitan el otorgamiento de nuevos Permisos Administrativos Temporales Revocables para el uso, aprovechamiento y explotación de los locales, espacios comerciales y publicitarios, inmuebles y red de telecomunicaciones asignados y/o propiedad del Organismo, de conformidad en los criterios, políticas y lineamientos establecidos por la Subdirección General de Administración y Finanzas.

Coadyuvar en la determinación de las áreas comerciales y espacios publicitarios que sean susceptibles para el uso, aprovechamiento y explotación, previo dictamen de las áreas competentes<sup>163</sup>.

La Subdirección se encarga de la planeación y explotación comercial y publicitaria de los espacios del STC Metro. Lo cual incluye la administración de los espacios comerciales localizados en pasillos, correspondencias y accesos; así como la publicidad colocada en escaleras, pasillos, andenes y vagones de los trenes. Gracias a estas actividades el STC Metro puede obtener recursos financieros complementarios al presupuesto que se le otorga. Otro elemento que destaca en su estructura jurídica administrativa es el mecanismo a partir del cual se administra la explotación de estos espacios, el Permiso Administrativo Transferible y Revocable (P.A.T.R). Según un Acuerdo publicado<sup>164</sup> por el, entonces, Gobierno del Distrito Federal para la liberación de los espacios comerciales y publicitarios del STC Metro a la inversión privada, el P.A.T.R

(...) es el acto administrativo en virtud del cual la Administración Pública del Distrito Federal, a través del Comité del Patrimonio Inmobiliario del Distrito Federal y de la Oficialía Mayor del Distrito Federal, otorgará a una sociedad mercantil el uso de los espacios publicitarios del Sistema de Transporte Colectivo citados en este acuerdo, con calidad de bienes del dominio público del Distrito Federal. El permiso será a título oneroso por exigir una contraprestación pecuniaria a cargo de los particulares (...) La vigencia del Permiso Administrativo Temporal Revocable será de diez años, a partir de la fecha de su firma.

---

<sup>162</sup> Según el estatuto Orgánico del STC Metro, publicado el 29 de abril de 1967 y modificado el pasado 6 de julio del 2018, las atribuciones de dichas instancias se encuentran detalladas en el artículo 30 y el artículo 56, respectivamente (GOCDM, 6 de julio del 2018).

<sup>163</sup> Disponible en:

[http://www.metro.df.gob.mx/organigrama/despliegaOrganigrama.php?&valor=0&id\\_dir=32&id\\_tipo=8](http://www.metro.df.gob.mx/organigrama/despliegaOrganigrama.php?&valor=0&id_dir=32&id_tipo=8) (Consultado el 8 de diciembre del 2015).

<sup>164</sup> “Acuerdo por el que se establecen las reglas del concurso público nacional para el otorgamiento del Permiso Administrativo Temporal Revocable, respecto de los espacios publicitarios en los bienes del dominio público del Distrito Federal destinados al Sistema de Transporte Colectivo” (GODF, 13 de marzo del 2002).

En términos generales el P.A.T.R es un instrumento jurídico administrativo mediante el cual el STC Metro autoriza el uso y la explotación económica de los espacios comerciales y publicitarios del STC Metro. En general las cláusulas están siempre a favor de la administración pública y obligan al ente concesionario a cumplir con ciertos requisitos -como ser una entidad con un capital mínimo de 10 millones de pesos- y a seguir una serie lineamientos administrativos y económicos para la explotación de los espacios. Por medio de estos P.A.T.R's se administran 72 mil ubicaciones, entre locales y espacios comerciales, elementos publicitarios en estaciones y trenes, además de la red de telecomunicaciones. De esta cantidad de espacios el 2.26% corresponde a locales comerciales al interior de las estaciones; el 4.90% a espacios comerciales en pasillos de estaciones; mientras que el 25.82% está destinado a espacios publicitarios en las estaciones y el 66.97% a la publicidad en los vagones de los trenes; finalmente, el 0.49% consiste en la explotación de la red de telecomunicaciones<sup>165</sup>.

El usufructo de los espacios que administra la Subsecretaria de P.A.T.R's corresponde en un 23% a la Oficialía Mayor de la Ciudad de México y el 77% al Sistema de Transporte Colectivo. Según los datos consultados en el año 2015 -después el STC Metro haría una actualización de su sitio oficial, en donde ocultarían su información financiera- existían 87 empresas entre otros entes privados a quienes se les había autorizado la explotación de los espacios del STC Metro mediante cerca de mil P.A.T.R's. Por este concepto el STC Metro obtuvo hasta el 2015 un promedio 107 millones de pesos anuales<sup>166</sup>.

No obstante, la administración y explotación económica de estos espacios sufrió una transformación en el año 2001, cuando Andrés Manuel López Obrador, entonces Jefe de Gobierno del Distrito Federal expidió el Bando 22<sup>167</sup>. En términos generales el Bando 22 pretendía mejorar la recaudación que obtenía el gobierno a partir de mejor administración y explotación de los espacios publicitarios y comerciales del STC Metro. Para ello, se creó una Comisión integrada por diversas dependencias para vigilar el uso y aprovechamiento de los

---

<sup>165</sup> Datos extraídos de: <http://www.metro.df.gob.mx/patrs/index.html> (Consultado por última vez 8 de diciembre del 2015).

<sup>166</sup> Datos extraídos de: <http://www.metro.df.gob.mx/patrs/index.html> (Consultado por última vez 8 de diciembre del 2015).

<sup>167</sup> Aunque, por las consecuencias urbanas que tuvo, el más conocido es el Bando número 2, durante la administración de Andrés Manuel López Obrador se expidieron 23 bandos. El número 22 fue publicado en la Gaceta Oficial del Distrito Federal el 7 de agosto del 2001.

espacios del STC Metro<sup>168</sup>, mediante el juicio de esta comisión, se revocaron los P.A.T. R's hasta entonces vigentes para la explotación comercial de los espacios del STC Metro<sup>169</sup> y, 14 de marzo del 2002 se expedirían las reglas del “concurso público” para encontrar un nuevo concesionario que explotase los espacios publicitarios y comerciales del STC Metro.

No obstante, en tiempos recientes, en diversos medios de comunicación digitales<sup>170</sup> han trascendido investigaciones en las que se evidencia la dudosa gestión y administración de los espacios comerciales y publicitarios operados por el STC Metro. El pasado 15 de marzo del 2018, el medio de información digital “Big Data”, publicaba el adeudo superior a los 62 millones de pesos, que adeudaba, hasta el 5 de mayo del 2017<sup>171</sup>, la empresa “Accesorios Constructivos SA de CV”, concesionaria que desde el 2012, mediante el P.A.T.R, administra 1,524 espacios comerciales, de ellos son 651 locales y 875 espacios comerciales, localizados en las 195 estaciones que comprenden la red del STC Metro<sup>172</sup>.

Con base en el avalúo que presenta el medio de información mediante la documentación oficial del P.A.T.R., firmado por la administración del STC Metro y la empresa, por la renta de los 651 locales arrendados se debería de cubrir la cantidad mensual de 5 millones 300 mil 185 pesos. En tanto que, por la renta de los 873 espacios comerciales, se debería cubrir un pago mensual de 492 mil 571 pesos<sup>173</sup>. Incluso, he aquí lo más interesante, se sospecha que, los costos de renta están muy por debajo de los costos en los que la empresa subarrienda los

---

<sup>168</sup> Para mayor información, véase el artículo 46 del “Punto de Acuerdo en relación con los Bandos que ha expedido el Jefe de Gobierno del Distrito Federal”, Publicado en la Gaceta Oficial del Distrito Federal el 19 de septiembre del 2002.

<sup>169</sup> El 9 de diciembre de 1999 la administración del STC Metro y del Gobierno del Distrito Federal habían firmado un Permiso Administrativo Temporal Revocable (clave P.A.T.R./STC/G.J./091299-02) a favor de la empresa INTERTICKET, S. A. de C. V para la explotación comercial de los espacios publicitarios y comerciales del STC Metro. (GODF, 13 de marzo del 2002)

<sup>170</sup> Me refiero a aquellos medios de información, llamados “libres”, alojados en el ciberespacio, tales como “El Big Data”; “Sin embargo”, entre otros.

<sup>171</sup> El 17 de mayo del 2018, el mismo medio informativo publicaría una actualización del adeudo, que ascendía a 94 millones 150 mil 532 pesos <https://elbigdata.mx/investigaciones/empresas-de-publicidad-y-locales-adeudan-427-mil-mdp-al-metro/> (Consultado el 30 de noviembre 2018)

<sup>172</sup> Fuente: <https://elbigdata.mx/investigaciones/el-dueno-de-todos-los-comercios-dentro-del-metro-no-paga-ni-la-renta-debe-62mdp/?fbclid=IwAR1yZxLNnlZN258qkQ3-EfIYMuO1I16GgDcLa56C58sb9up0ppoZSEBYHEo> (Consultado el 20 de noviembre del 2018)

<sup>173</sup> Fuente: <https://elbigdata.mx/investigaciones/el-dueno-de-todos-los-comercios-dentro-del-metro-no-paga-ni-la-renta-debe-62mdp/?fbclid=IwAR1yZxLNnlZN258qkQ3-EfIYMuO1I16GgDcLa56C58sb9up0ppoZSEBYHEo> (Consultado el 20 de noviembre del 2018)

locales y espacios comerciales a otras empresas y a grupos de comerciantes, en cantidades que van de los 15 mil a los 25 mil pesos por mes.

La misma opacidad en la gestión administrativa de los recursos ocurre con la renta de los espacios publicitarios<sup>174</sup> que se encuentran en manos del Corporativo ISA SA de CV. Sobre dichos espacios, al año del 2018 la empresa adeudaba 122 millones 603 mil 742 pesos al STC Metro<sup>175</sup>. Finalmente, la “Asociación de locatarios del STC Metro” denunciaría que en el marzo del 2018 se había autorizado, por orden del entonces director del STC Metro Jorge Gaviño, la instalación de 800 espacios comerciales en las instalaciones de diversas estaciones de la Línea 12 del STC Metro. Una Línea que, desde los proyectos de su construcción, se había dicho que estaría exenta de usos comerciales formales e “informales”. No obstante, la Asociación denunciaba la concesión a modo de los espacios comerciales y acusaba al Ingeniero Gaviño de utilizar los fondos para el financiamiento de su campaña política de cara a las elecciones de julio del 2018<sup>176</sup>

En esta multiplicidad de usos y funciones, hasta el momento, impulsadas institucionalmente, también se cuenta con el uso comercial del espacio bajo la ciudad. En años recientes las autoridades del STC Metro han cedido las concesiones para la explotación comercial al interior de las estaciones a las empresas de “ISA Corporativo SA de CV (ISA)” para la explotación de los usos publicitarios y la empresa de “Accesorios Constructivos SA de CV (ACCCO)”, para la explotación de la mayor parte de los locales comerciales instalados en las 195 estaciones que componen la red del STC Metro. El uso y explotación comercial de las instalaciones del STC Metro, recae en las secretarías financieras del organismo descentrado, en este caso, la “Subgerencia de Administración de Permisos Administrativos Transferibles y Revocables” (PATR´S).

---

<sup>174</sup> Aunque existen otras empresas que adeudan las rentas al STC Metro. Véase: <https://elbigdata.mx/investigaciones/empresas-de-publicidad-y-locales-adeudan-427-mil-mdp-al-metro/>

<sup>175</sup> Fuente: <http://www.letraslibres.com/mexico-espana/dudas-del-subsuelo-publicidad-en-el-metro> (Consultado por última vez el 30 de noviembre del 2018).

<sup>176</sup> Información publicada en <http://www.eluniversal.com.mx/metropoli/cdmx/acusan-gavino-de-beneficiar-amigos> (Consultado el 27 de diciembre del 2018).

## **El mercado popular**

### Otra forma de explotar la riqueza bajo la ciudad

En el 2014 el STC emprendió una nueva cruzada en contra del “comercio informal” en el Metro. En respuesta, un grupo de organizaciones de vendedores populares publicó el manifiesto “Por el ejercicio del auto empleo” (s/f, 2014). Escrito que estaba dirigido a las personas usuarias del STC Metro. Al final del despliegado se manifestaba una última petición al público usuario del STC Metro: “Solo queremos seguir ejerciendo nuestra vendimia pues consideramos que somos una fuerza de venta muy importante en la estructura económica de la ciudad”. Una aseveración que podría tener sentido en un país en donde, de manera sostenida en los últimos años, alrededor del 50% de la PEA<sup>177</sup> se integra a la producción a través de la llamada “economía informal”.

Por otro lado, desde una perspectiva teórica de la economía política urbana la importancia económica que cobran los medios de transporte, evidencia la importancia que han cobrado los espacios urbanos como generadores de riqueza, y, por ende, de interés para la explotación (Lefebvre, 1974). Sólo que, cómo las actividades populares me van a permitir mostrar, la riqueza que generan los espacios urbanos, en este caso por los factores de aglomeración y localización que se representan, en parte, con los 5.5 millones de personas que usan a diario el Metro, se explotan, como diría Topalov (1979: 181), sean “producciones a ciegas”. Es decir, que no siempre se puede controlar quién tiene derecho a producir y, sobre todo, a enriquecerse, con las condiciones económicas urbanas. En teoría, el papel del Estado, como detentador de los bienes públicos, es administrar y regular la explotación de las riquezas que producen los espacios urbanos. No obstante, la práctica muestra que, esta explotación puede darse en beneficio de intereses privados y no del bien común, y, por otro lado, que no siempre se puede regular la extracción de esta riqueza, pues, como mostraré, el comercio popular en el Metro es el último eslabón que conecta una red de mercados económicos de los cuales se benefician distintos tipos de empresas locales e internacionales.

Así, la importancia económica que describen los vendedores denota que el Metro se ha convertido en un importante espacio laboral para miles de personas. Al mismo tiempo que

---

<sup>177</sup> Con base en los cálculos recientes del INEGI, contenidos en los cálculos sobre la tasa de informalidad laboral, al finalizar el cuarto trimestre del 2019 el 56.2% de la población de 15 años o más se empleaba en alguna actividad informal. Véase: <https://www.inegi.org.mx/temas/empleo/> (Consultado el 25 de febrero de 2020). Agradezco a la Dra. Edith Pacheco por indicarme esta importante referencia.

las actividades comerciales populares en el espacio subterráneo se interconectan con el resto de los procesos productivos. Por esa razón, las propias empresas luchan por tener una presencia, sea a través del comercio promovido institucionalmente o por medio de las actividades populares, en el espacio económico del subterráneo. Una tarde de septiembre, en el umbral de su pequeño puesto, Demetrio me comentó algo sobre este asunto:

Erick: Oye, y cómo uno llega, como empresa a vender sus productos al Metro

Demetrio: Mira, todo mundo quiere vender aquí en el Metro. Todos buscan entrar y vender sus mercancías. Pero, no es fácil. No cualquier empresa o persona coloca sus productos aquí. Luego, han llegado empresas que entran así, sin saber, y van con los compañeros: “Oye, pes traigo esto a que lo vendas, cómo ves, te lo doy en tanto, y tú te quedas con tanto” Y le dice el compañero, “No, sí, sí. No más que me los vas a tener que dejar en comisión. Al rato vuelves, o la semana que sigue y hacemos cuentas”. Y sí, vuelve el tipo y hace cuentas con el compañero. Y así le hacen dos o tres veces. Pero, después, el compañero ya no vuelve. Se le chispa con el dinero y le hace tranza. No, para entrar a vender al Metro hay que saber con quién. Y es que todos quieren entrar a vender sus cosas, y cómo no van a querer, si el Metro es el mercado más grande de Latinoamérica. En serio. (Charla con Demetrio, 6 de septiembre del 2017).

Sea o no el Metro el “mayor mercado de Latinoamérica”, aunque podría ser cierto al ser un espacio visitado diariamente por 5.5 millones de usuarios/consumidores, lo cierto es que es un importante espacio laboral para miles de personas que laboran en el mercado popular que se ha asentado en sus instalaciones. Un mercado que más allá de las someras descripciones antropológicas que se han realizado a partir del espacio en donde realizan su actividad comercial, sean “vagoneros” o “pasilleros” (Castillo, 2009; Pérez, 2013; Alonso, 2015), mi intención es mostrar que las diversas actividades populares que explotan económicamente el espacio subterráneo tienen una relación económica con otros mercados económicos. Es así como estas actividades populares se constituyen en los últimos eslabones que permiten la realización del proceso productivo de las mercancías que se producen en las empresas o industrias. Es decir, al realizar el último paso de la distribución de las mercancías y que el consumidor consuma la mercancía, se logra cerrar la cadena productiva.

Con base en la investigación que he realizado en estos años, he logrado identificar cuatro mercados populares principales, que se integran de la siguiente manera:

- Mercado de mercancías populares
  1. Comercio de mercancías grises. - Productos de marcas de prestigio, caducos o cercanos a su caducidad/extraídos de «mercados negros» (robados)
  2. Comercio de artículos digitales. - mercancías de procedencia asiática que son accesorios para dispositivos digitales

3. Comercio de economías salubres. - venta de ungüentos (imitaciones de productos de prestigio) y enseres médicos (curitas, cintas, etc.) de baja calidad
  4. Comercio de economías tradicionales. - Palanquetas o congeladas (vinculadas con pequeñas empresas)
  5. Comercio de artículos no perecederos. - enseres domésticos, libros, juguetes, etc. Algunos de procedencia China y otros, saldos de industrias locales
  6. Comercio de mercancías impresas. - Libros y revistas que se compran a un costo mucho menor de su precio de Línea
- Mercado ilegal
    1. Comercio de discos apócrifos
    2. Prostitución (Pérez, 2013)
    3. Carteristas (“Panchitos”)
  - Mercados emocionales (generación de lástima)
    1. Mendicidad pura: explotación del estigma (mendigos rurales, personas con discapacidad)
    2. Mendicidad artística (se acompaña el estigma con algún número musical)<sup>178</sup>
    3. Mendicidad comercial (se acompaña el estigma con algún producto)
  - Mercado artístico y culturales
    1. Poetas y juglares
    2. Músicos
    3. Bailarines
    4. Magos
    5. Diarios y productos político culturales

Por cuestiones de espacio y de enfoque, pues, cada mercado responde a formas sociales y económicas distintas<sup>179</sup>, me limitaré a analizar sólo las actividades comerciales del primer mercado en el que se podría identificar a las personas vagoneras. Sobre este grupo, diverso y heterogéneo, existen muy pocas referencias sobre su magnitud poblacional y sus características sociodemográficas<sup>180</sup>. El vacío sobre los datos sobre las personas vagoneras, obedece, entre otros factores, a la resistencia que tienen de ser controlados por el gobierno (Simone, 2004) y a la propia opacidad con la que, algunas asociaciones, manejan a las

---

<sup>178</sup> Con mendicidad artística me refiero a las personas que fundan su representación no sólo en la condición de su estigma, sino que, se apoyan en un acto artístico, sin importar su calidad estética, musical, declamatorio, acrobático. Por ejemplo, las personas con discapacidad visual que abordan los vagones para cantar, las personas en situación de calle que hacen actos de faquir sobre trozos de vidrio, las personas que dicen estar enfermas de SIDA y abordan los vagones para declamar algún verso, entre otros tipos de actividades artísticas combinadas con la presentación del estigma social o corporal.

<sup>179</sup> Por ejemplo, en el caso de los mercados emocionales, no sólo existe un intercambio económico, sino que éste es precedido por una afectación emocional (Serna, 2014). Algo similar podría suceder en los intercambios de los mercados artísticos-culturales.

<sup>180</sup> Como un resultado posterior a esta investigación, realicé un pequeño ejercicio estadístico con los datos que me proporcionaron 4 asociaciones de comerciantes populares sobre los padrones de sus agremiados y agremiadas, dando como resultado una pequeña muestra de 390 casos. De los cuales, extraje algunos datos sociodemográficos (sexo, edad, grado de escolaridad, estado civil, lugar de residencia), los cuales se pueden consultar en: Serna (2020).

poblaciones de comerciantes que trabajan en los vagones. No obstante, existen algunos esfuerzos académicos y de las propias autoridades del STC Metro, por contabilizar a la población que realiza el comercio popular en el Metro. Dichos datos los he condensado en el siguiente cuadro.

<b>Cifras históricas sobre las personas que ejercen el comercio popular en el Metro de la Ciudad de México</b>		
<b>Año</b>	<b>Personas</b>	<b>Fuente</b>
1989	5, 572	(Cross, 1998)
1990	5, 000	(Méndez, Et. AL, 1990)
2008	2, 856	Censo del "Programa para erradicar el comercio ambulante en las instalaciones y material rodante del STC"
2014	2, 500	Cifras del "Programa para la integración a la economía formal de los comerciantes al interior del Sistema de Transporte Colectivo"

Tabla 5 Cifras históricas sobre las personas que ejercen el comercio popular en el Metro de la Ciudad de México.  
Fuente: Elaboración propia con base en las fuentes citadas.

Estas cifras, aunque son lo más cercano que se tiene a lo que se podría entender como “cifras oficiales, pueden ser muy imprecisas respecto a la magnitud del fenómeno del comercio popular en el Metro. Al menos, así nos lo dejaron entrever Demetrio y Moisés, quienes, como presentaré más adelante, son dos de los líderes históricos de los comerciantes del Metro. La primera vez que nos reunimos con ellos, en una charla grupal, les comenté sobre algunas de estas cifras. Su reacción fue la siguiente:

Demetrio: A ver, hubo un momento en que nosotros representábamos, vamos a todo el Metro. Llegamos a conjuntar, entre 10 y 12, 000 personas. Puro vendedor del Metro. Eso sí, de salidas del Metro, paraderos, vagoneros y pasilleros.

Moisés: Oiga, compadre, dicen que somos como 4,000 vendedores -Comenta en la mesa Moisés cuando le mencionó algunas cifras. Demetrio ríe al escuchar la cantidad-

Demetrio: Si, entonces, éramos, les estoy hablando del año 90, 12, 000, imagínense cuánto no ha crecido. Hoy quiero creer que estamos en las mismas cifras por la cuestión de los retiros de los paraderos. Acuérdense que están retirando mucha gente de los paraderos de las estaciones del Metro, de los mismos vagoneros, de los mismos pasilleros, por los operativos

Moisés: Yo diría que [somos] 20,000 (Charla grupal con Demetrio y Moisés, 1 de mayo de 2017. Centro Histórico).

Debido a las características políticas de las relaciones entre autoridades y comerciantes populares, es muy difícil conocer con exactitud la cantidad de personas que ejercen el comercio popular en los vagones de los trenes y en el resto de las instalaciones del Metro de la Ciudad de México. Las cifras que cité al inicio resultan demasiado pequeñas en

comparación a las que comentan Demetrio y Moisés<sup>181</sup> en su relato. No obstante, por tomar un último referente, incluso las cifras que nos compartieron Demetrio y Moisés podrían ser mínimas en comparación a las cifras que se obtienen cuando se logra ingresar al número de personas remitidas por concepto de “comercio informal en el Metro”, durante el período 2016-2018. Un período relevante, pues, como mostraré en otros apartados, fue cuando se desarrolló con mayor fuerza la política de “Cero tolerancia en contra del comercio informal en el Metro”.

Remisiones por comercio informal en el Metro por Línea (2016-2018)						
Línea	2016	%	2017	%	2018	%
1	3,123	59	2,956	11	6,453	17
2	7,994	15	7,192	27	11,527	31
3	6,994	13	8,290	31	8,715	23
7	0	0	0	0	2,045	6
8	6,994	13	8,290	31	8,715	23
Total	25,105	100	26,728	100	37,455	100

Tabla 6 Remisiones por Línea 2016-2018

Fuente: Elaboración propia, con base en la información proporcionada por la PBI mediante la solicitud de acceso a la información 0109200050518.

La tabla muestra el número de remisiones realizadas en las Líneas del Metro en la que se implementó, gradualmente, la política de “Cero tolerancia”, que consistió en la contratación de elementos de la Policía Bancaria Industrial, para que custodiarán las instalaciones del Metro de la presencia de los llamados “vagoneros”. No obstante, como se puede apreciar, estas cifras también son imprecisas, pues, sólo refieren a cinco Líneas del Metro y no existe un desglose detallado sobre las características sociodemográficas de las personas remitidas, así como la actividad por la cual fueron presentadas ante los jueces cívicos<sup>182</sup>. De este modo,

<sup>181</sup> Según los cálculos que nos compartió Demetrio, para él, “...dentro de cada línea existe un promedio de 500 vendedores, 600 vendedores. Digo, hablo a lo largo de todo el día, porque hay muchos, que trabajan de 5 de la mañana a 9:10 de la mañana, exagerado. Hay otros que trabajan de 8 a 12. Hay otros que trabajan de 10 a 5. Hay otros que trabajan de 3 a 8 de 7 a 12. Eso se lleva a cabo, precisamente para que no se vean bastantes vendedores como anteriormente se veían en las famosas bases, que llegaban a haber entre 40-50 vendedores ¡No, un montón! Y llegabas a la otra base y otro tanto (Charla grupal con Demetrio y Moisés, 1 de mayo de 2017. Centro Histórico).

<sup>182</sup> El 25 de febrero de 2020, al cierre de esta investigación, pero, en consonancia con la misma, gracias a los datos proporcionados por la Unidad de Transparencia de la Consejería Jurídica y de Servicios Legales del Gobierno de la Ciudad de México, en respuesta a la solicitud de información 0116000045420, referente al Número de remisiones por concepto de “Comercio informal en el Metro para el año 2019”, la dependencia me hizo llegar un informe detallado de 28, 161 remisiones de personas, desglosadas por Juzgado Cívico al que fueron remitidas, sexo de la persona remitida, edad, estación y espacio en la que sucedió la infracción, artículo

continúa el misterio en torno al número de personas que integran el comercio popular bajo la Ciudad de México.

Ahora bien, más allá del misterio de los números al que me volveré a adentrar en otra sección, quiero ahondar en el aspecto de las diferenciaciones sociales que existen al interior de las propias poblaciones que ejercen el comercio popular en el Metro de la Ciudad de México. En primera instancia, entiendo que el comercio popular es una actividad que se comprende dentro de los trabajos de las clases populares. Para Clara Lida, las clases populares: "...abarcan a quienes participaban en el mundo del trabajo en el campo y en la ciudad: pequeños labradores, o jornaleros; artesanos, obreros en talleres y fábricas, del pueblo ocupado en servir; actividades del pequeño comercio o el taller, los tenderos, los empleados, los maestros de oficio<sup>183</sup> (Lida, 1997: 4). Con base en la perspectiva de la autora, que, si bien refiere a las clases populares en el siglo XIX, sirve como un marco interpretativo del comercio popular contemporáneo, el cual se inscribe dentro de estas actividades económicas que, si bien no se cuentan dentro de los procesos productivos que se realizan al interior de las fábricas o, contemporáneamente, en las empresas de servicios, si cumplen un papel dentro de la cadena productiva al ser parte del proceso de distribución de las mercancías y de realización de estas al ser consumidas.

También es necesario aclarar que al interior de las llamadas "clases populares" existe una diferenciación social en función de la actividad económica que realicen. Para Clara Lida "...la definición de clases populares también excluye a la gente sin nombre que a menudo conformaba las poblaciones más periféricas de la sociedad y que permanecía al margen de los procesos organizativos característicos de los movimientos políticos más o menos estructurados, así como del mundo de los oficios y de la tierra, de las profesiones, del comercio, de la producción y del trabajo" (Lida, 1997: 5). Estas diferencias son importantes porque nos permiten comprender las fronteras sociales que trazan los propios grupos populares, y otros estratos sociales, para distinguir a las poblaciones que desarrollan una actividad laboral popular y quienes sólo buscan vivir de la caridad.

De manera similar a como lo hizo Mario Barbosa (2008), al respecto del comercio popular en las calles de la Ciudad de México, dentro del mercado popular del Metro, compuesto por

---

de la Ley de Cultura Cívica por la que fue remitida y actividad por la que fue infraccionada (vender, cantar o pedir dinero en el Metro).

<sup>183</sup> Una reflexión similar a la que realizó Hobsbawm (2001: 153) al hablar de la "turba".

una heterogeneidad tanto de actividades económicas como de poblaciones, también existen distinciones entre, por ejemplo, las actividades comerciales y las actividades mendicantes que realizan las poblaciones pedigüeñas, quienes desde la perspectiva de las y los vagoneros, le dan “una mala imagen” al trabajo del comerciante. Como, también, existe cierta condescendencia social de parte de los propios comerciantes ante poblaciones que se consideran como más vulnerables, siendo el caso de las personas con discapacidad, las personas de la tercera edad o las poblaciones migrantes de origen rural.

Cuenta Moisés que, en una ocasión, cuando era líder de uno de los pasillos más largos y prominentes del Metro, le gustaba una muchacha de las llamadas, “Marías”<sup>184</sup>. Así que le dijo a uno de sus delegados<sup>185</sup> que a esas personas no les cobrase cuota, porque, eran muy pobres. Tiempo después, se acercó a la muchacha que le gustaba y le preguntó cuánto sacaba por caja al día. Por ejemplo, de duraznos. La muchacha le respondió que 100 pesos. Y la otra, le preguntó Moisés. Lo mismo, respondió la muchacha, cien pesos. Y cuántas vendes en un día -siguió preguntando Moisés-. Como cinco al día. “O sea, 500 pesos de ganancia, de sólo una mercancía”. Desde allí, Moisés se dio cuenta de que toda la gente que vendía en el Metro ganaba, y le dijo a su delegado “No, ya también a ellas -Las Marías- cóbrales, pero la tarifa normal -ambos reímos de buena gana- (Charla con Moisés, 24 de abril del 2017).

Adicionalmente, entiendo que cuando el comercio popular se realiza en algún espacio público o a bordo de un transporte público, como es el caso de este trabajo, la actividad comercial se integra a otra cadena productiva, la de la producción del espacio urbano y el aprovechamiento de las plusvalías urbanas que genera el espacio urbano. Es así como, sea en el sentido de los procesos de la producción y distribución de las mercancías o en los procesos de producción y apropiación de plusvalías urbanas, el comercio popular es una actividad que se encuentra inserta dentro de la lógica productiva del sistema económico. Así, por medio de este par de rutas, los mercados populares se constituyen como una parte integrante del sistema económico contemporáneo. Cada vez más relevante debido a la cantidad de población que emplean, por las cadenas productivas que permite que se consumen.

---

<sup>184</sup> Uno de los nombres con los que coloquialmente se les conoce a las mujeres de origen rural que venden sus mercancías en los espacios públicos de las ciudades. Originalmente, las “marías” eran de origen mazahua. Véase Arizpe (1978).

<sup>185</sup> Dentro de la jerarquía organizativa de los grupos de comerciantes, el “delegado” es el asistente, subalterno o “chalán” del líder de la organización.

En tiempos recientes Carlos Alba (2015) ha reconstruido, a partir del caso de Tepito, epicentro de la economía popular en la Ciudad y otras regiones del país, el desarrollo histórico de los mercados populares en la Ciudad de México. Entre otras cosas, Alba ha destacado la evolución de los lazos económicos que las economías populares de Tepito han desarrollado a nivel internacional, pasando por los mercados de la Fayuca con Estados Unidos de los años ochenta (Alba, 2012), hasta la paulatina inserción de las redes comerciales con los mercados asiáticos, que en años recientes han devenido en el establecimiento de flujos migratorios de poblaciones asiáticas en el mismo corazón del Barrio Bravo<sup>186</sup> (Alba, 2015). Por consecuencia, si tomamos lo acontecido en el gran mercado popular de Tepito como una tendencia que se reproduce en los demás mercados populares de la ciudad, se podría entender que el mismo mercado del Metro, evolucionaría, cual caja de resonancia, respecto a lo que sucede en el exterior de la ciudad. Lo cual, como mostraré, en parte ha sido cierto, sólo que, antes de ello, conviene especificar ciertas particularidades que tiene el mercado popular del espacio subterráneo.

El mercado popular del Metro es un dinámico espacio económico en el que circulan diversas mercancías según las necesidades de la oferta y la demanda que marque la estación del año. Por ejemplo, en tiempos en los que la ciudad es rodeada de gélidos climas, que no necesariamente obedecen a las estaciones del año, es común ver que buena parte del mercado popular está concentrado en la venta de pañuelos desechables o pastillas, tipo “broncolín”, como auxiliares de los malestares respiratorios. Casos pintorescos de la mutabilidad del mercado popular bajo la ciudad, se encuentran en la masiva venta de discos de música y vídeos piratas de alguna celebridad recientemente fallecida; como en su momento fue el caso de Valentín Elizalde, Michael Jackson o Juan Gabriel. Hasta el aumento en la oferta de lámparas portátiles de Luces Led, en los días posteriores al fuerte sismo que sacudió la Ciudad de México el 19 de septiembre del 2017, “diez pesos le vale, diez pesos le cuesta”, anunciaban vendedores y vendedoras en los pasillos y vagones de las distintas Líneas del espacio subterráneo. De tal modo, el mercado de las mercancías populares es maleable, al tiempo como a las propias necesidades de las empresas que buscan deshacerse de algún

---

<sup>186</sup> Ximena Alba (2017) también ha indagado sobre estas redes migratorias con el acento de la condición de género.

excedente en sus inventarios de producción, como sucede con las “economías grises o de riesgo”.

Ahora bien, cabe hacer algunas diferenciaciones del mercado popular bajo la ciudad, respecto de otros mercados populares. Para Goffman (1979: 23-45) los individuos en el espacio público cumplen dos funciones: como unidades vehiculares que se conducen en el espacio público; como unidades participantes, quienes además de moverse en el espacio público, son parte de un encuentro social; y, al final del ensayo añade dos funciones más: los individuos pueden ser coparticipantes de un encuentro, o bien, ser simples espectadores en un contexto o reunión social. (Goffman, 1979: 45). Con base en estas acotaciones conceptuales y en el entendimiento del Metro como un espacio semipúblico en el que las personas no sólo se comportan como “unidades vehiculares”, que se transportan de un punto a otro, quiero describir cómo se puede entender que el público usuario del Metro, además de cumplir con las caracterizaciones que hace Goffman de la conducta de los individuos en el espacio público, también se convierte, aunque involuntariamente, en una unidad de consumo.

Según los cálculos que ha realizado la empresa Corporativo ISA, a quien se le ha concesionado la explotación comercial de los espacios publicitarios y comerciales en el Metro, el público usuario del Metro pasa 5.5 minutos en andenes, 3.1 minutos en pasillos y permanecen un promedio de 40.6 minutos en el vagón. Estos cálculos, a su vez, se distribuyen de manera diferenciada con base en la afluencia de las estaciones. Así, la empresa ha generado un rango de Líneas y estaciones que, con base en las cifras de afluencia, tienen un valor agregado superior. (IPSOS, 2010)<sup>187</sup>. Es así como, desde la óptica de las economías comerciales y publicitarias respaldadas por las autoridades, las personas que usan el Metro no son sólo pasajeros, sino que, al mismo tiempo, son pensados como potenciales consumidores de productos y discursos publicitarios.

Esta lógica dual del público, como usuario y consumidor en el Metro de la Ciudad de México, también es entendido desde una óptica de las actividades populares que se desarrollan bajo la ciudad, sólo que, desde una racionalidad más pragmática del comercio, sin la precisión de los cálculos estadísticos. En primera instancia, quiero plantear una diferencia esencial en cuanto a los tipos de actividades comerciales en el Metro en relación con el público

---

<sup>187</sup> Dichos datos están, regularmente, disponibles en: <http://isa.com.mx/> Sin embargo, en tiempos recientes, se reestructuró la página, razón por la cual, no se pudo actualizar la información.

usuario/consumidor, pues, existe una diferencia en cuanto al comercio que se da al interior de los vagones y el que se da en espacios estáticos como pasillos, escaleras y andenes, que se ha distinguido en lo general como comerciantes: “pasilleros y vagoneros”.



Ilustración 11 Pasillo de correspondencia. Estación 18 de marzo  
Fuente: Toma propia 19 de agosto del 2015 11 pm

potencial consumidor. En esta relación comercial entre el “vagonero” y el usuario consumidor, el primero, como los anuncios publicitarios, aprovecha el tiempo que permanece el usuario estático en el vagón para acercarle una oferta comercial. De tal modo, son las personas vagoneras quienes, en el esquema de Goffman, se comportan como unidades móviles en el espacio del transporte subterráneo.

A diferencia de otros mercados populares que se establecen en una zona específica en el espacio, de manera constante y rutinaria, como el caso de los grandes mercados como Tepito, la San Felipe de Jesús o Santa Marta Acatitla, por mencionar sólo algunos. Las actividades económicas populares que se realizan al interior de los vagones del Metro se

caracterizan por llevar los productos hasta el lugar del

En contraste, las personas que venden en los pasillos, escalinatas y demás espacios de manera “fija”, no se mueven de vagón en vagón conforme el flujo del tren; sino que son estáticos, por el tiempo que duró la tolerancia o acuerdo con los oficiales que custodian el Metro. La tenue permanencia de las personas “pasilleras”, responde a los flujos de desplazamiento de los usuarios a través del espacio del Metro. Es decir, se aprovechan del carácter de “unidad vehicular” propio de las personas que usan el Metro para realizar sus actividades comerciales. Debido a la delimitación que hice del objeto de mi investigación, pues, cada espacio implica

lógicas y dinámicas distintas, en este trabajo sólo me avocaré a estudiar las relaciones comerciales al interior de los vagones del Metro. Sobre ello, quiero destacar un aspecto adicional respecto con el tiempo en el que la conducta urbana de la movilidad pasa de ser activa a pasiva en el Metro. Un elemento que, una vez más, los estudios de mercado de la empresa ISA, dejan entrever, “el tiempo de exposición de una persona a lo largo de su trayecto es de 2.5 minutos por estación a lo largo de un promedio de X estaciones que dura el recorrido de un usuario tipo” (IPSOS, 2010). Así, cada estación en las que se abren las puertas del vagón y entra un vendedor, es una oportunidad de



Ilustración 12 Vagonero con múltiples productos a la venta

Fuente: Toma propia. 28 de enero del 2015.  
Vagones de la Línea 6

consumo de audífonos, chocolates, dulces, libros; o para que las y los usuarios presencien un espectáculo cultural o acallen la consciencia social a través de la dádiva que se le da a algún menesteroso. Esta situación se asemeja mucho a la manera en cómo describe Goffman a la “presentación del comerciante ambulante”: los actores profanos pertenecientes al tipo de los vendedores ambulantes que entre actuación y actuación trasladan su lugar de trabajo, a menudo por necesidad”.

Así, las poblaciones populares llevan en su cuerpo, en sus formas de presentación la definición de la situación que primará en las relaciones que mantienen con el público usuario.

Un público que, según la escenificación que represente el personaje que aborda el vagón, involuntariamente se convierte: en un público usuario/espectador, si algún “juglar del subterráneo” comienza a realizar un acto artístico-cultural; o se puede convertir en un público usuario/otorgante, si la persona que aborda el vagón realiza una representación de su miseria con fines de obtener una caridad; o bien, en un público usuario/consumidor, si la persona que aborda el vagón pertenece a la población de comerciantes populares. Es sobre las relaciones económicas que representan este último grupo sobre las que me concentraré a continuación.

### **Las economías grises: Los mercados de riesgo en el Metro**

Johan es un egresado de la carrera en Administración de Negocios, quien desde hace algunos años trabaja en una importante empresa de productos lácteos. Johan y yo nos hicimos amigos durante nuestra juventud. Ambos vivíamos en una unidad habitacional al norte de la Ciudad de México. No hace mucho tiempo, conoció a Sofía, administradora egresada de la UNAM, quien tiene muchos años trabajando en una empresa de frituras. Ambos trabajan en el departamento de ventas de sus empresas. Tienen varios años de relación y un par de años viviendo juntos. Johan y Sofía siempre se muestran curiosos por saber lo que hago. Hace un par de años, en una de esas pláticas, les comenté que estaba realizando una investigación sobre el “comercio informal” en el Metro. Ambos se mostraron interesados en el tema. Por el puesto que ocupa en la empresa, Sofía se encarga de surtir de producto a las bodegas de las centrales de abasto de la Zona Metropolitana, incluyendo a los mercados de la Merced. Johan, también, conoce las conexiones que existen entre las empresas de alimentos y la distribución a los grandes mayoristas de los mercados de la ciudad.

Mientras conversábamos, les planteaba mis dudas sobre los artículos que se comercian en los vagones y pasillos del Metro ¿Cómo era posible que productos como chocolates, chicles y golosinas de marcas de prestigio fueran vendidos por los comerciantes en pasillos, vagones y otros espacios del Metro? ¿Cómo los conseguían? ¿Por qué se vendían a un precio menor que en otros establecimientos? Las respuestas a estas y otras preguntas, me permitieron conocer lo que ellos conocen como: “mercado de riesgo” o “mercado de oportunidad”.

Por “mercado de riesgo” o “mercado de oportunidad”, podemos entender al submercado que se nutre de las devoluciones de mercancías de los autoservicios; los errores de la producción de las empresas; excedentes de la producción que no se venden en las tiendas

departamentales, y los fracasos de los nuevos productos que producen las empresas. Mercancías que, una vez devueltas, son vendidas a los dueños de las bodegas de mayoreo de los mercados de distribución: centrales de abasto, La Merced, o a otros distribuidores que tienen liquidez de capital para pagar los lotes de millones de mercancías en riesgo de caducar o recién caducadas. Por eso les llaman de “oportunidad”, pues, son mercancías que en otros mercados tienen un costo más elevado; y son de “riesgo”, porque están cercanos o han superado su fecha de vencimiento, lo cual, puede ser perjudicial para la salud del consumidor; esto hace que sean mercancías “calientes”, deben de venderse lo más pronto posible.

### Ciclo de la mercancía en los mercados populares



Esquema 7 Procesos comparativos de las mercancías  
Fuente: Elaboración propia

Personas como Sofía y Johan, quienes trabajan en los departamentos de venta al mayoreo de sus respectivas empresas, se encargan de conectar a las industrias con los mayoristas de las bodegas. Con base en su relato, esta cadena mercantil inicia cuando los autoservicios de grandes cadenas de autoservicio, por ejemplo, *Walmart*, hacen las devoluciones de productos a las empresas que tienen una caducidad menor a tres meses, pues, la política de la empresa impide que se exhiban en mostrador mercancías con caducidad menor a los tres meses<sup>188</sup>.

Al devolver las mercancías a las empresas, los departamentos de producción y ventas, al ver sus inventarios llenos, tienen que deshacerse de este excedente. Por disposiciones fiscales y

<sup>188</sup> Al margen, vale la pena mencionar que *Walmart* tiene un trato preferencial entre las demás tiendas de autoservicio, pues, cobra una comisión extra por exhibir los productos en zonas preferenciales, pide precios especiales, y, si la empresa lo desea, puede hacerse cargo de las devoluciones de mercancías próximas a caducar, las cuales, dona a la beneficencia social, quedándose con la deducibilidad de impuestos por dicha donación.

sanitarias, las empresas deberían destruir las mercancías que hayan perdido su valor en el mercado por causa del vencimiento de su vida útil de consumo<sup>189</sup>. Este proceso significaría severas pérdidas económicas para las empresas. Por ello, las empresas, mediante los departamentos de ventas, buscan otra manera de deshacerse de estas mercancías, sin causar mayores pérdidas económicas para las empresas. Allí es donde gente como Sofía y Johan, contactan a personas como “Don Epifanio”.

Don Epifanio, es un comerciante mayorista de una bodega de ventas al mayoreo y al menudeo de La Merced. Como lo describe Sofía, “tú entras y la bodega es como cualquier otra. Pero, tiene otro espacio donde guarda toda la mercancía que es de remate. Ves botellas de Coca Cola de Cereza, chocolates americanos. Un montón de cosas que ya no ves en los anaqueles” (Charla con Sofía y Johan, 2 de octubre el 2016. Azcapotzalco). Personajes como Don Epifanio, son comerciantes con capital líquido que pueden comprar de contado grandes cantidades de productos que se encuentran almacenadas en las bodegas de las empresas. El costo al que las empresas ofrecen estas mercancías es menor al que se le oferta al mercado de los autoservicios. Si bien las empresas pierden al vender sus productos a Don Epifanio, la pérdida de sus ganancias es sólo del 30%, según Sofía y Johan.

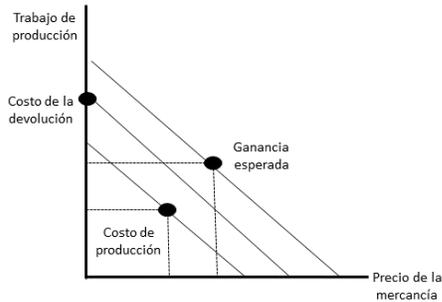
Johan comenta que, gracias a estos mercados, las empresas buscan solucionar los errores de la producción de mercancías. Por ejemplo, aquellas mercancías de temporada que no logran ser consumidas en los mercados, son rematadas a los “mayoristas” como Don Epifanio<sup>190</sup>. “Ves todas esas cosas de Navidad. Los pastelitos especiales de Halloween ¿Dónde crees que terminan? Ya no los ves en el *Walmart*, ¿o sí? Terminan allí en el *Metro* ¿o no?” (Charla con Sofía y Johan, 2 de octubre del 2017. Azcapotzalco). También, en estos mercados terminan aquellas proyecciones de ventas que realizan las empresas con optimismo, pero, sin observar la demanda real del producto en el mercado, pues, el incremento en la producción no corresponde con la demanda de los productos. Razón por la cual, los mercados de riesgo se ven inundados de mercancías de prestigio que se venden en los espacios del comercio popular como el *Metro*.

---

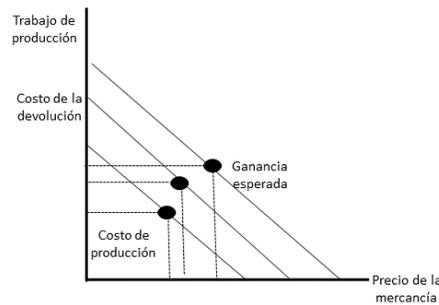
<sup>189</sup> Para más información, véase el Código Fiscal de la Federación de la Secretaría de Administración Tributaria, en su Artículo 32, Fracción F.

<sup>190</sup> Sofía señala que, en ocasiones, cuando el presupuesto de los mayoristas no es tan grande, suelen unirse entre dos o más mayoristas y reunir el capital para pagar los lotes de mercancías a las empresas.

### Curva de la pérdida de producción de las empresas en el mercado formal

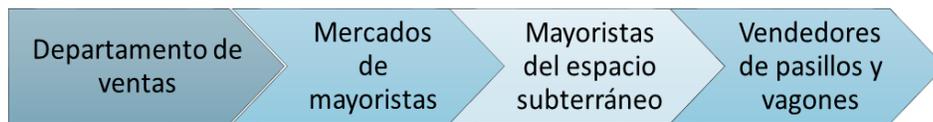


### Curva de la ganancia de la producción de las empresas en los mercados populares



Esquema 8 Curvas de indiferencia de los costos de producción y el precio de las mercancías en dos mercados  
Fuente: Elaboración propia

Así, los mercados de riesgo se componen de mercancías de producción lícita que están próximas a expirar o ya lo han hecho. Entre más cercanas estén las mercancías a caducar aumenta el riesgo de dicho mercado “es mercancía caliente” dicen los propios comerciantes. Por ello, los costos del producto son menores, pues, lo que importa es “mover la mercancía lo más rápido posible”. Los mayoristas que adquieren los lotes de las empresas tendrán una ganancia, a veces, menor al 1%, por unidad; no obstante, este porcentaje ínfimo ha de ser multiplicado por los millones de unidades que componen un lote de mercancías. Es allí donde los mayoristas obtienen una gran ganancia por, simplemente, “mover la mercancía”. Por ejemplo, de un lote de un millón de piezas de chocolate, al que sólo el ganen cincuenta centavos por unidad de ese lote, habrán ganado 500 mil pesos, sólo por pasar el producto de las empresas a los comerciantes de los mercados populares.



Esquema 9 Cadena de distribución de las mercancías en el mercado popular del espacio subterráneo  
Fuente: Elaboración propia

El último eslabón de este mercado conecta con el comercio popular del Metro. Los líderes que se han logrado establecer como distribuidores de mercancías, le compran a Mayoristas como Don Epifanio miles de mercancías que, a su vez, son distribuidas entre los vendedores de pasillos, vagones y otros espacios del Metro. Incluso, de manera individual, dependiendo de la regulación que impere en la Línea y del grado de libertad del vendedor, pueden ir a adquirir los productos directamente con los mayoristas como Don Epifanio.

Esto explica porque pasillos, vagones, escaleras y accesos, se ven llenos de cientos de mercancías de marcas de prestigio que se venden a precios de locura en comparación de su costo en tiendas de autoservicio. Un costo menor que puede ser hasta del 50%. Los cuales, llegan a los pasillos y vagones del Metro a través de las negociaciones entre los intermediarios y los líderes que controlan el comercio popular en las líneas del Metro. Una de sus distinciones con otros mercados de riesgo, radica en el hecho de que los líderes pueden extraer un doble negocio de las mercancías que se venden, pues, también se nutren de las rentas que les pagan los vendedores por ser parte del comercio popular bajo la ciudad. Sofía menciona que: “Sí, bueno, cuando a parte son líderes del tramo del Metro, pues cobran doble. Una es lo que ganan por pasarles la mercancía, y luego, lo que le cobran al cuate por vender en el Metro. Para ellos es un negocio redondo.” (Charla, Sofía y Johan 2 de octubre 2016). En ocasiones, también se pueden encontrar productos que no estén próximos a caducar, que, se dice, tienen una procedencia ilegal, al ser producto de asaltos a camiones o tráileres de distribución. También, pueden proceder del exceso de promociones que las empresas les dan a los bodegueros mayoristas.

Sofía: Mucho de lo que ves allí en el Metro, son las promociones que luego le damos a los bodegueros para que nos compren más mercancía. No sé, dos o tres cajas gratis de producto. A veces, se las damos para que promocionen un producto nuevo, Pero no, lo que hacen, éstos, más vivos, es moverlas por fuera con los “mayoristas”. Entonces, pues, allí ellos le sacan un dinero extra a lo que nosotros, como marca, les dejamos de promoción. Pero, es un lío, sabes, porque, por más que les decimos que tienen que poner esa mercancía en mostrador, ellos hacen su negocio a parte. (Charla, Sofía y Johan 2 de octubre 2016).



Ilustración 13 Promoción de dos chocolates por 10 pesos, adquirida en la estación Zapata. Línea 3 Fuente: Toma propia. 20 de junio del 2016



Ilustración 14 Paleta "rockaleta", comprada en la estación Santa Martha. Línea A Fuente: Toma propia. 14 de febrero del 2017

Otra de las procedencias de las mercancías de marcas de prestigio que se venden en el Metro, proviene del extranjero. Las mercancías internacionales, siguen otra cadena distributiva. Sofía y Johan comentan que estas provienen de las relaciones que se mantienen en la frontera

con los llamados *Brokers*: comerciantes que negocian la compra y el paso de la frontera de lotes y cargamentos de empresas estadounidenses que, al igual que las mexicanas, tienen devoluciones en sus lotes y bodegas, y que buscan deshacerse de estos excedentes en la producción, buscando reducir lo menor posible sus pérdidas en el mercado<sup>191</sup>.

Sobre el papel de estas mercancías en el consumo de los usuarios del espacio subterráneo, Demetrio, líder moral y mayorista del espacio subterráneo, comenta:

Demetrio: A ver el producto caducado sabemos perfectamente, también, que todo lo caducado tiene todavía, en algunas cosas, un par de meses más, hasta 3 meses más de vida. Y al vendedor de lo caducado, sabe perfectamente qué tiene 1 o 2 meses todavía para venderlo. El problema es cuando ya se vende de 4 o 5 meses en adelante de caducación [sic], es donde hay que pensar las cosas, en cuestión de envenenar a la gente, porque la mayor parte de todo lo que ha caducado, en su mayoría, son dulces. Entonces, ahí es donde cabe, donde sí se debe de poner un poco más de atención, los famosos representantes o los que se dicen líderes. Lo que, también, no rebase la “caducación” [sic] de sus productos, mucho tiempo, porque les repercute a ellos mismos. Y se viene la escalada, digamos, de la cuestión de los operativos en contra de lo caducado (Charla con Demetrio, 1 de mayo del 2017. Centro Histórico).

**“Son chinaderas”.** Las economías digitales de origen asiático en el Metro

La primera vez que me reuní en solitario con Moisés, me comentó la manera en cómo había ingresado a vender en los vagones del Metro. La procedencia de la mercancía que comenzó a vender es interesante para ubicar la relación entre el comercio popular en el Metro y la producción de mercancías fabricadas en China:

Moisés: Entonces había unas plumitas que tenían una gomita, que le llamaban mercurio, que eran tinta roja o verde, y ya había tinta roja, negra y azul. Ya la verde era como algo en boga. Y había que adornarlas. Entonces, dabas tres plumas por diez pesos, en aquel tiempo. Yo llevaba, escasamente, una cajita con doscientas plumas.

Erick: Esas plumas ¿dónde las comprabas?

Moisés. - Toda esa mercancía, ellos se han abastecido de Correo Mayor, El Carmen, y hasta llegar a Tepito. Porque fue una etapa nueva que empezaba a decaer lo que era la piratería y empezaba la fluidez de los artículos chinos, las agujas, las tijeritas, las plumas, toda la bisutería que yo digo que son las “chinaderas”. (Charla con Moisés 24 de marzo del 2017. Centro Histórico).

Por la época en la que se sitúa el relato, a inicios de los años ochenta, este concuerda con el proceso histórico que ha hecho Carlos Alba en el caso de Tepito (Alba, 2012). El origen del

---

<sup>191</sup> Incluso, ambos relatan que estos mercados internacionales, también se reproducen en otros niveles, de México a países de Centroamérica.

mote de “*chinaderas*”, lo aclara Moisés, casi al instante, mientras relata uno de sus tantos instantes de fugaz fama

Moisés: Y me decía Nino Canún, “¡Oiga Moisés, no esté hablando así frente al micrófono! ¡Qué las “*chinaderas*”! ¡Estamos transmitiendo a nivel nacional”! Y yo -se acomoda Moisés en el respaldo del asiento- le decía: “Nino, no estoy diciendo vulgaridades. “*chinaderas*” son porque vienen de China. -Pero me decía- “no, no seas *cabrón*, yo si te entiendo *wey* -y Moisés ríe de buena gana. Se iluminan sus ojos con picardía- (...) Entonces en algunos lugares en los que ellos vendían, llegas a encontrar que algunos de ellos vendían alguna bisutería china. Uno de los puestos vendía encendedores, tijeritas, y todo eso. Y si no, le caminabas hasta el Carmen, o le caminabas hasta Aztecas, hasta Tepito. Empieza a crecer más toda la influencia de lo chino, y empieza a permearse y a llenarse de todas “*las chinaderas*” en el Metro. (Charla con Moisés 24 de marzo del 2017. Centro Histórico).

Tras la pista de las mercancías de procedencia china y su relación con el mercado popular del Metro, dos meses después, en el mismo Centro Histórico, pero en otro café, Demetrio, nos ampliaría el relato sobre las “*chinaderas*”:

Erick.- Oye, Demetrio ¿Cómo se generan estas relaciones económicas con los productos asiáticos y por el otro lado con toda esta mercancía del dulce Demetrio.- A ver, nosotros comenzamos a trabajar directamente con todos los chinos, pero, a ver con los comercios formales; “formales” entre comillas porque es gente que vive igual que los mexicanos, compran un contenedor y lo meten acá, no. La bronca está en que la gente, pues, lo barato lo consume y que el mexicano está muy dado a ser consumista, comprar cosas que nunca necesita, y a la postre, nunca las va a utilizar, “los por si acaso”. (Charla con Demetrio 1 de mayo del 2017. Centro Histórico).

Un acompañante del equipo de trabajo sigue el hilo de la conversación y le pregunta a Demetrio:

Jorge: Pero, por ejemplo, esa mercancía china entra legal o no Demetrio: No, yo, a ver, nosotros como comerciantes del metro estamos en la informalidad<sup>192</sup> y nunca vamos a preguntar si es legal o no, y como nosotros no pedimos ningún comprobante, pues ellos, ahí está. A ver, cuándo el gobierno nos decía que nosotros vendíamos, por decir, el disco pirata. Yo les hice ver -junto con Moisés- les hacemos ver que nosotros no tenemos la culpa nosotros, no, no producimos el disco, ni lo íbamos a traer a China ni a Taiwán ni a Estados Unidos; que las máquinas para quemar el disco llegaban, estaban metidos, a discreción tanto en Tepito como en Eje Central. Entonces de que nos culpan a nosotros Demetrio: Y las *chinaderas*, todas las *chinaderas*. Pero, vuelvo a repetir [sic], todo eso se da a través de que comenzamos nosotros, dentro del comercio dentro del metro, y se comienza a aprender de fondo lo que uno llama la “mentada mercadotecnia”. Comienza uno a aprenderla, y, entonces, si yo lo compré a esos fulanos y yo puedo poner un localito para poder desplazar ahí la mercancía. Pues porque no lo hago y lo voy a gritar, y, de todos modos,

---

<sup>192</sup>Es interesante notar cómo en el discurso de Demetrio, como en el discurso de otras personas vagoneras con las que tuve la oportunidad de convivir, existe una adopción del término “informal” para referir a las actividades comerciales que realizan las personas en los espacios del Metro. Una incorporación que, podría explicarse debido a la inmersión en la literatura que realizaron personajes como Demetrio como Moisés, así como, debido a la influencia de los medios de comunicación, quienes, a través del tiempo, han definido sus actividades económicas como “informales”.

los compañeros ahí van a estar, es un mercado potencial tan grande que me atrevo a decir que es el más grande de Latinoamérica [Refiriéndose al mercado del Metro]. (Charla con Demetrio 1 de mayo del 2017. Centro Histórico).

En varias ocasiones, visité ese “localito” que tenía Demetrio en uno de los pasos subterráneos a la salida de una estación del Metro. Allí estaba el pequeño lugar, se puede ver paulatinamente al bajar cada uno de los escalones. Tiene rejas colgadas en el muro con diversas mercancías como: *spinners*, calcomanías o juguetes para niños. Un estante con libros y otros enseres eléctricos, plumas de distintos colores. El pequeño local de tres metros de frente por uno de profundidad, dos vitrinas con más productos, entre ellos: cigarros de marcas poco conocidas; colgadas de la cortina hay tijeras, flexómetros, de fondo diversas pomadas para torceduras, paquetes de libros. En medio de las dos vitrinas, Demetrio sentado, con un su nieto a los pies, quien ve vídeos en una laptop. Enfrente, de ellos, una mesa con más mercancías y discos de música y vídeos colgados de la pared.

El local de Demetrio es similar a los demás locales que se encuentran a lo largo de ese paso subterráneo. Algunos venden cangureras de tela que se venden en el mercado de los pasillos y vagones en 10 pesos; herramientas de bolsillo, trompos luminosos, pomadas, audífonos, baterías para celular, cargadores, y otras mercancías que corresponden a otros mercados. Un sinnúmero de estos enseres están, principalmente, vinculados con las necesidades digitales de la sociedad contemporánea. Mismos que alimentan los auténticos corredores digitales de los pasillos y transbordos de las estaciones del espacio subterráneo, tendidos donde se ofertan, al doble de su precio de compra, audífonos, cargadores, baterías, micas para celular, memorias USB, plumas digitales.

En una de mis visitas, Demetrio y yo comenzamos a platicar sobre diversos temas, hasta que llegamos al punto de las mercancías. A propósito de que una señora, de avanzada edad y vestido humilde, acompañada de una chica con discapacidad mental, le devolvió una lámpara de luz led estilo minero. Demetrio abre la caja de cartón, ya maltratada, revisa la mercancía, simulando que conoce el mecanismo de esta, le da un par de golpes sobre su mano. La lámpara está ya sucia y manipulada, toma un par de pilas AAA de sus mercancías, las coloca y gira el interruptor, la lámpara no enciende. Aprovecho el incidente para charlar:

Demetrio: No, no jala. Pero, mira –me dice- ya está abierta, la han de haber descompuesto –dice molesto-

Erick: Si, se ve que ya la usaron. Entonces ¿Se la vas a cambiar o ya no?

Demetrio: Ahorita que venga *mija* le pregunto. Es que, de aquí se tienen que ir *caladas*, para que no vengan con eso de que no sirven –refleja un mayor malestar, más con su hija que con la clienta-

Erick: ¿Y tú qué haces con esas devoluciones? ¿Las llevas y a ti te las devuelven?

Demetrio: No. Esto ya es pérdida. Pero, no es mucho.

Erick: ¿Entonces, tú importas todas estas mercancías desde China?

Demetrio: No, yo voy y las compro de mayoreo en una de esas plazas del Centro. Allí se surten todos los mayoristas que pasan la mercancía en el Metro. Compramos así por grandes volúmenes. Depende de la mercancía, pero la compramos a un precio que nos salga, y le salga a los que luego la venden en el Metro. Le ganamos poco, pero, si vendemos muchas, allí está la ganancia. Algunos dicen que vendo más caro que los otros, por cincuenta centavos, pero, yo trato de venderles calidad [aunque los productos pueden llegar a ser de la misma manufactura]. (Charla con Demetrio, 8 de agosto 2017. Local de Demetrio).

<b>Mercancías de origen asiático que se venden en el Metro</b>		
<b>Mercancía</b>	<b>Precio compra vendedor</b>	<b>Precio venta al usuario</b>
<b>Audífonos de liga</b>	4-5 pesos	10 pesos
<b>Audífonos "Samsung"</b>	11-12 pesos	20 pesos
<b>Mica para el celular</b>	4-5 pesos	10 pesos
<b>Cargador</b>	12-13 pesos	20 pesos
<b>Cable Usb</b>	3-5 pesos	10 pesos
<b>Batería de 100 amperes</b>	12 pesos	30 pesos
<b>Trompos luminosos</b>	12.50 pesos	20 pesos
<b>Lámparas Led</b>	4 a 5 pesos	10 pesos
<b>Lámpara led de cabeza</b>	12 a 13 pesos	20 pesos

Tabla 7 Mercancías de Origen asiático

Fuente: Elaboración propia

Entre las mercancías que componen este rubro del comercio popular destacan las que presento en la tabla, junto con un par de columnas respecto de los precios de compra y venta. Gracias a la tabla se puede apreciar un poco de la racionalidad mercantil del comercio de “chinaderas”, así como la rentabilidad que estos tienen para las y los comerciantes populares.



Ilustración 15 Tendido de mercancías chinas  
Fuente: Toma propia. Estación Pantitlán Línea 9. 24 de febrero 2017

Esto muestra una doble evolución del comercio popular en el Metro, por un lado, una notable transición de las mercancías que allí se expenden, que contrasta con la primera caracterización realizada por el equipo de trabajo de Méndez (1990) y en otro sentido, la conexión de un mercado popular local con otro global, pero, allende las escalas, con la misma duda sobre la legalidad de la producción de mercancías<sup>193</sup>. Este mercado, mayoritario dentro y fuera del Metro, podría insertarse como un eslabón de la cadena distributiva de lo que Alba, Matthews y Ribeiro (2015) han llamado, “globalización desde abajo”, en el que productos de manufactura China, son importados por empresarios de Tepito y, posteriormente, distribuidos en los mercados populares de consumo al menudo, como es el espacio subterráneo (Serna, 2017).

---

<sup>193</sup> Con base en el informe estadístico publicado por el INEGI el 17 de mayo del 2017, a nivel nacional, es el celular inteligente, *smartphone*, el principal punto de acceso y uso de Internet. Para el 2016, 81 millones de personas, de la población de seis años o más, declaró ser usuarios de internet mediante su celular. Lo que representa un incremento de 2.1 % respecto del 2015 (Fuente: [http://www.inegi.org.mx/saladeprensa/aproposito/2017/internet2017\\_Nal.pdf](http://www.inegi.org.mx/saladeprensa/aproposito/2017/internet2017_Nal.pdf) Consultado el 24 de noviembre del 2014)



Esquema 10 Cadena de distribución de las mercancías chinas en el espacio subterráneo  
Fuente: Elaboración propia

No obstante, esta cadena productiva y de consumo que ha descrito Alba (2015), al parecer, ha cambiado un poco, pues, partiendo del relato de los comerciantes

Comerciante. - Incluso, puedes ir a estas calles del Centro. Donde venden todo lo de Tecnología, y encuentras los audífonos en 5 pesos, 5.50; ahora sí que dependen de la calidad que buscas.

Erick. - ¿Como que de la calidad? ¿No valen lo mismo?

Comerciante: No mira. Hay de precios. Por ejemplo, los de liga de colores que ves que dan en 10 pesos, la gente los consigue en 5 pesos, o hasta en menos, en 4.50. Depende de donde los compren. Los otros, los de 20, los encuentras en 12, 12.50 pesos.

Erick. - ¿Entonces, si son más caros, son de mejor calidad?

Comerciante. - Pus, es casi lo mismo. O sea, no varía mucho. No más que unos vienen así, sin el control de volumen y el “manos libres”, y los otros sí. Y vienen en su cajita. Pero, pus, ora sí que duran lo mismo. Más bien, luego es cosa de cuánto [dinero] traiga la gente. Ora sí que, dependiendo el uso, pero duran lo mismo. (Día de trabajo, agosto del 2017).

Concentrándome, únicamente en esta mercancía, los audífonos de “entrada universal de 3.5”, como Matthews (2015) lo identificó con otras mercancías de manufactura china, existen distintas calidades de los bienes producidos. Por ejemplo, los audífonos de liga multicolores por su precio y manufactura estarían en la posición más baja; en tanto, los audífonos que imitan la manufactura de empresas como *Samsung* o *Apple*, y que incluso, se expenden en una caja de plástico, podrían estar en un estándar de calidad un poco mayor, por sus características y funciones.



Ilustración 17 Audífonos. Imitación de Iphone. 20 pesos.  
Adquiridos en una estación del Metro  
Fuente: Toma propia 4 de junio del 2016



Ilustración 16 Audífonos imitación de Iphone. 85 pesos. Tienda Steren  
Fuente: Toma propia. 13 de julio del 2017

Pese a la descripción, existen muchos otros detalles que aún no se han esclarecido en torno a las conexiones que existen entre las cadenas productivas de las empresas de China (Bach, 2010) y los canales de distribución en los mercados populares de la Ciudad de México, comenzando por Tepito como gran referente de distribución de la Ciudad (Alba, 2015). Lo que investigué, permite mostrar una pista en torno a los eslabones que siguen en la cadena de esta, literal, “globalización desde abajo”, a la que se suman dos procesos que permiten la realización de la mercancía, el consumo final del usuario/consumidor: a) la conexión de distribución que ejercen los líderes-distribuidores b) la distribución que se realiza en los pasillos, vagones y demás recovecos del espacio subterráneo. En específico hace falta indagar más en el plano práctico y esclarecer ciertos mitos, como el relatado una tarde de octubre por el Tejoncito:

El Tejoncito: ¿Y tú sabes por qué esas mercancías [las de origen chino] son tan baratas?

Erick: No, ¿por qué?

El Tejoncito: Es que ellos se regresan trabajando –y abre sus ojos con dejo de sorpresa-

Erick: -lo miro con incredulidad- ¿Si?

El Tejoncito: ¡En serio! Dejan los cargamentos y traen personas que ya están trabajando en los mismos barcos. Además de que lo que venden es muy barato, verdad. Pero sí. Me han contado que traen a su gente y así como te lo vendieron, ya, ahí mismo lo están produciendo.

Erick: Pero, tú no lo has visto

El Tejoncito: No. No te dejan entrar. Pero eso dicen. (Charla con el Maestro Vagonero, 8 de noviembre del 2017).

## Los matices del gris. La economía de las paletas de hielo

Dentro de la distribución de artículos perecederos, en tiempos recientes, la empresa internacional “Nestlé”, siguiendo el modelo de distribución de realización de la mercancía de otras empresas, comenzó a hacerse presente en los vagones y pasillos del espacio subterráneo ofertando presentaciones de sus productos a un precio y tamaño menor del que ofrecen en otros espacios mercantiles. Paletas como: *Carlos V*, *Nesquik*, *Mega* y *Mordisko*, son boceadas por los vendedores.



Ilustración 18 Hielera con paletas Néstle. Estación Pantitlán. Línea 9  
Fuente: Toma propia. 23 de febrero del 2017

Son productos que, en contraste con otras mercancías de prestigio que se venden en el Metro, tienen una fecha de caducidad igual de longeva a la que tendrían en otras tiendas. Son mercancías “de línea”, como le llaman en el mercado bajo la ciudad. Característica que los hace más deseables para los consumidores, y para los propios comerciantes, quienes apuestan a una mercancía que les va a reeditar menos del 100% de su inversión, incluso menos del 50%, pero es una mercancía “caliente”, es decir, que se vende con mucha rapidez, lo que permite reproducir el ciclo de abastecimiento y venta dos o tres veces al día, dependiendo la jornada de trabajo.

También, tienen un proceso de distribución diferente que al de otros mercados de las economías grises. Al igual que los demás productos, entran por la mediación de un líder que maneja un conglomerado de vendedores en el espacio del Metro; o por medio de un distribuidor que se encuentra en los puntos de abastecimiento de los vendedores, ubicados en

los pasos de ciertas estaciones. Los vendedores pueden irse a abastecer directamente con ellos; o bien, y aquí viene una de las diferencias más notables, pueden surtirse en los locales establecidos en los pasillos comerciales autorizados de estaciones como Tacubaya en donde se venden estos productos. Algunos vendedores se subcontratan con los dueños de estos locales para vender los productos al interior de los vagones o en otros pasillos de acceso y andenes de la Línea, entregando al final la cuenta de la venta por los productos.

Otro elemento distintivo, es el tratamiento de la mercancía. Además de la compra del producto, los vendedores y las vendedoras, deben de conseguir una hielera de tamaño mediana o grande, misma que también puede ser rentada a la persona que vende el producto, y, además, comprar hielo seco para mantener las paletas de hielo en una temperatura que las haga deseables al consumidor y logre sortear las altas temperaturas que se alcanzan al interior del espacio subterráneo.

Erick: pero por ejemplo el caso que yo te iba a preguntar Rufino es el de la parte de Nestlé Nestlé empieza a sacar una línea de paletas de costo mínimo y son paletas de línea no están caducadas y ahí van los compañeros por su hielera se van a surtir dónde están los pasillos  
Demetrio.- esa concesión se la dieron a El Arquí y al Muro, y a todos ellos. Sí, sí es cierto, pero eso no les exime de que la mayoría de ellos no están vendiendo los locales, están vendiendo los pasillos. No los exime de lo mismo, aunque sea directo de la Nestlé y todo, no los exime de que si los agarran van a ir a pagar una multa de eso no les da permiso. No consiguieron un permiso. Tienen la concesión, sí, pero no tienen el permiso del metro. Como tal, tienen el permiso, pero para los locales que ya cuentan con ellos, pero ellos inconformes los siguen vendiendo en el pasillo si tiene una redistribución. Yo tengo mi local, y aparte yo tengo gente en los pasillos. Se vende más en el pasillo que los locales. (Charla colectiva con Demetrio y Moisés. 1 de mayo del 2016. Centro de la Ciudad de México).

El negocio de estos productos está controlado por ciertos distribuidores-líderes del espacio subterráneo, los costos oscilan entre los 6 a los 7.20 pesos por mercancía. Como sucede en los demás mercados, los vendedores que son libres de vender sus propias mercancías buscan el mejor precio para comprar los productos. Por ejemplo, una tarde de septiembre mientras el Tejoncito y yo esperábamos a que bajará la concentración de gente en Bellas Artes, apareció una vendedora que conocía al Tejoncito, se acercó y se puso a platicar con nosotros

El Tejoncito: Hola ¿Cómo te va? ¿Oye a poco si sale con las paletas?

Vendedora: Hola, señor. Si, me va bien. Si salen. No más que ahorita hay que traerlas bien frías

El Tejoncito: ¿Y dónde las consigues? ¿Con el Bola? -Uno de los distribuidores-

Vendedora: No, ese las da más caras. Yo las consigo por otro lado. A 6.70; él las da a 7.20

El Tejoncito: No, pues si es una diferencia.

Vendora: Si; y salen rápido. Ya no más pido que me bajen el hielo seco y con eso. (Día de trabajo 8 de septiembre del 2017)

Sin embargo, lo más interesante de esta economía, es la conexión que la empresa mantiene con el consumidor a partir del comercio popular. Como ha sucedido con otras marcas de prestigio<sup>194</sup>, todas buscan un espacio de venta dentro del Metro, sea legal mediante las concesiones de los Permisos Administrativos Temporales y Revocables o en este caso a través del comercio popular. Al emplear el comercio popular como último eslabón para la realización del proceso de consumo de la mercancía, las empresas ahorran un gran número de costos que deberían de pagar para que sus mercancías se vendan dentro del Metro, maximizando así sus ganancias, pues, tampoco, pagan el costo de la fuerza de trabajo de la distribución que es llevada a cabo por las y los vendedores, quienes son criminalizados, perseguidos y que, además, deben de pagar las cuotas por el permiso de venta y las multas cuando son remitidos al Juzgado Cívico.

#### **El valor del papel.** Las economías de las mercancías impresas

Un buen vendedor ha de saber vender cualquier tipo de mercancía. Sin embargo, siempre tendrá preferencia por vender alguna u otra mercancía, sea porque se ha acostumbrado a ella o porque le tiene mayor confianza. Después de 40 años de venta en los vagones del Metro, quien me enseñó el oficio de vagonero, ha adoptado la venta de revistas atrasadas de cocina, a las que llama con cariño “Kenas”. Carga, en ocasiones, más de 50 ejemplares en su morral de mezclilla, que ha de pesar al menos 20 kilos, algunos ejemplares los carga en sus brazos, mercancía dispuesta a ser ofertada. Recorre pasillos, andenes y vagones siempre con el cuerpo ladeado y a paso lento por el peso de los ejemplares.

Cuando le quedan quince o diez revistas, lo acompaño a surtirse de más mercancía. La primera vez que lo acompañé, salimos del Metro y caminamos por las calles de Moneda y Correo Mayor, corredores históricos del comercio popular, que, hasta el día de hoy, albergan a toreros y otros vendedores ambulantes. Doblamos por una de las calles sobre Correo Mayor, caminamos media cuadra y él se adentra en un local. Cruzando el umbral, de golpe llega el abrazante aroma de la tinta de impresión y el papel revolución. Miles de revistas se encuentran apiladas en libreros de madera. Miles están apiladas en el suelo por tipo de publicación. Hay revistas de pasatiempos, sopa de letras y juegos de habilidad mental;

---

<sup>194</sup> Es el caso de Bonafont, quien, a través del proyecto social con las personas con discapacidad visual, tiene una amplia presencia de venta en los espacios de venta de las personas afiliadas a la ASOCIVE.

revistas para colorear; revistas atrasadas de tejido, moda y recetas de cocina; también, hay libros de reparaciones eléctricas domésticas, leyes jurídicas, constituciones, libros de interpretación de los sueños, de mil chistes, poemas y versos, entre otras muchas ediciones económicas que se venden en el Metro.

El Tejoncito va a un estante en donde se encuentran las “Kenas”, recetarios de cocina discontinuados de la revista “Kena mujer”. Ya había acordado con él de que empezaría a vender revistas de “Sopa de letras”, porque es más fácil de aprender a venderlas y se venden bien. Me elije cincuenta ejemplares, de tres diseños diferentes. Los lleva al mostrador y le pide al joven que atiende el local que le dé una caja de plumas de 30 pesos. El joven agrega a la bolsa con las revistas, una caja con 50 plumas de tinta negra. Pago 258 pesos, 225 pesos por las cincuenta revistas y 33 pesos de las plumas. Salimos del local con las bolsas llenas de mercancía.

Un segundo lugar de abastecimiento está en una calle de Tepito. Salimos del Metro caminando por Eje 1 norte, sobre el final del gran mercado de Tepito. Calles que me son familiares, porque antes, compraba los discos piratas que vendía de joven en la calle de Florida. Caminamos con dirección a Circunvalación, doblamos hacia la derecha como si fuéramos a la Merced, y allí está un pequeño espacio detrás de una cortina de acero color verde botella. A penas entramos, nos encontramos con otros tres vendedores que, también, se han ido a surtir de mercancía. Un espacio del doble de grande que el otro expendio está frente a mí con un mayor surtido de revistas y libros. A pesar de la mala atención de la señora, que también es la dueña de la empresa editorial, al Tejoncito le gusta comprar allí, porque hay más surtido de revistas de cocina.

En los vagones, él me explica que se ha quedado con las “Kenas”, porque “nadie más la vende aquí en el Metro”. Me ha tocado ver cómo logra vender cuatro o hasta cinco ejemplares en un solo vagón, siempre y cuando sea el vagón de mujeres, que es donde más se venden. También hay vueltas en las que, ni él ni yo vendemos nada. Mientras esperamos en el andén por el siguiente tren, él me explica cómo se mueve la economía de las revistas.

El Tejoncito: Mira, toda esta revista, es revista ya rezagada, ya discontinuada. Incluso, la empresa que hace las “Kenas”, ya quebró. Ya no existe. Entonces, toda esta revista que ya se pagó, que ya se imprimió, tendría que ser destruida y mandar el reporte a Hacienda. Y si lo hacen, pican unas 5 mil, y ya le dicen a Hacienda “destruimos tantas”. Pero sobran muchas, esas las venden por tonelada a alguien que las compre. Por ejemplo, los dueños de estas editoriales, como la señora esa grosera, que las compran por toneladas, ya no a su precio de portada. Mira, y me muestra el precio de la revista, no la pagan en 35 pesos, la pagan, no sé

en tres pesos por pieza, ponle. Pero, ellos la compran por toneladas. No sé cuánto sea una tonelada de revistas. Luego, a nosotros nos las venden en cuatro pesos. Nosotros las vendemos en diez, pues si sale.

Erick: ¿Pero, la empresa, la editorial que sacó la revista, no pierde?

El Tejoncito: No, no pierde nada –y sonrío como si yo ignorará algo que es evidente- O sea, las empresas no pierden nada. Porque ya todo está pagado con la publicidad. Mira, y me enseña las páginas con anuncios publicitarios dentro de la revista-. O sea, todo esto ya está pagado. La empresa no pierde nada, nada. (Día de trabajo, 8 de septiembre del 2017).

Pero, existe otra economía que es el de las revistas y libros de baja calidad, como las revistas de “sopa de letras” que yo vendí, que es un poco diferente a las economías de las revistas rezagadas, pues no son productos rezagados, sino que, se producen con materiales de baja calidad. Al menos, eso fue lo que él me explicó:

Erick: Oye, por qué son tan baratas estas revistas de “Sopa de Letras”

El Tejoncito: A pues, porque las imprimen en papel revolución, es el papel más barato. Y las imprimen por millones

Erick: Pero, éstas no son rezagadas como las tuyas o si

El Tejoncito: No, esas son, digamos, “de línea”, sólo que a nosotros nos las dan mucho más baratas (Día de trabajo, 12 de septiembre del 2017).

Ciertamente es así. Las revistas que yo vendía, tenían un precio de portada al público de 20 a 25 pesos, mientras que, a nosotros nos las venden en 4.50 pesos por unidad; más, el costo de la pluma que es de 1.50 pesos y se da como “regalo” al usuario consumidor; y que los vendedores dan en 10 pesos al interior de los vagones. No obstante, en otros mercados, como el puesto de revistas y periódicos que tiene mi Maestro Vagonero, en una importante calle de la Ciudad de México, en donde él vende las revistas con su precio de portada. Pues, allí, “la gente si los paga”. Dice él.

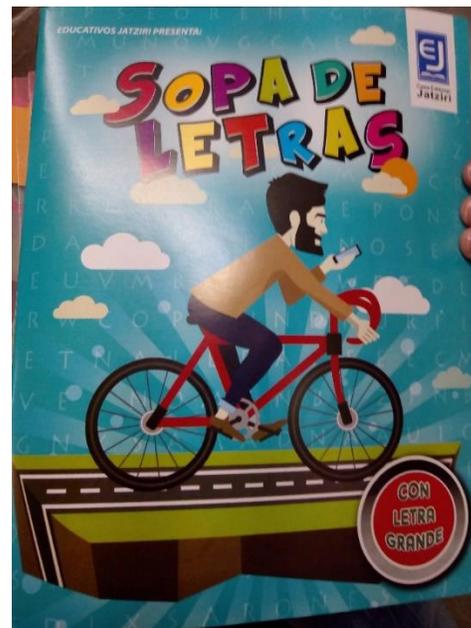


Ilustración 19 Revista sopa de letras  
Fuente: Toma propia. 24 de agosto del 2017

## Alegrías y congeladas. Mercancías tradicionales del comercio popular

Un ejemplo de estas otras cadenas comerciales se ha retratado en el documental “El grito de los coyotes”. En el se muestra la realidad laboral, social y familiar de los comerciantes que trabajan en “la curva”. Una parte de la realidad cotidiana es el trabajo que realiza el líder de los comerciantes, quien se encarga de organizar el trabajo y de traer las mercancías. Parte de esta distribución la realiza el líder cuando va en su camioneta a un improvisado taller, dentro de una casa autoconstruida, en el que una máquina rustica elabora, en cadena, las congeladas multisabores que se venden en “la curva”.

Aunque su venta es bastante grande, principalmente en tiempos de mucho calor en la ciudad, también cuenta con la desventaja del tiempo y la transportación del producto. Factores que se agravan cuando los comerciantes son detenidos y remitidos al Juzgado Cívico. Sí los oficiales que realizan la detención no lo permiten o los comerciantes no tienen con quién dejar la mercancía, se la tienen que llevar al Juzgado Cívico. De hecho, por norma el Oficial debe de presentar al vendedor con toda y mercancía, para así, acreditar que lo está deteniendo por venta en el STC Metro, y sea sancionado por la falta administrativa correspondiente.

Aunque, previo acuerdo con los vendedores, el vendedor puede dejar encargada la hielera con sus compañeros de pasillo o pedir por celular que un familiar vaya por ella al juzgado para evitar que la mercancía se derrita en el tiempo en el que dura el proceso. Tipo de congeladas que, también, son usualmente vendidas en pasillos y vagones del espacio subterráneo.



Ilustración 20 Vendedores de congeladas y golosinas a granel. Andén de la estación Zapata

Fuente: Toma propia. 16 de junio del 2016

Una tarde, cuando fui remitido al Juzgado Cívico por estar vendiendo en el vagón exclusivo de mujeres, una vez iniciado el proceso al interior del Juzgado, esperaba la audiencia con el Juez Cívico. Me acompañaban diversos vendedores, entre ellos, un vendedor de congeladas que fue remitido del pasillo de correspondencia de la estación la Raza. Entre la charla de socialización, dentro de las galeras, le pregunté sobre el problema de sus congeladas, él me respondió:

Erick: Y te trajeron con todo y la hielera

Vendedor: Si, *hijos de la chingada*, no me dejaron que se la diera a alguien más.

Erick: Y ahora qué vas a hacer, se te van a derretir las congeladas

Vendedor: -mientras acomoda las congeladas- No hay bronca, ahorita no más hay que rotarlas para que no se aguaden las de arriba. No más salga se revientan de volada. Antes de que me agarrarán, la llevaba unos trescientos pesos. Si salen. No más es cosa de salir de acá. (Charla con vendedores, 27 de agosto del 2017. Juzgado Cívico).

Las congeladas son mercancías de elaboración casera a pequeña escala que no tiene que ver con las mercancías de los grandes emporios del dulce o los chocolates, pero que, sin embargo, son parte de una economía recurrida y abundante en los pasillos y vagones del espacio subterráneo. Como lo son las “alegrías de amaranto y palanquetas”. Producto que es elaborado, de igual modo, en pequeños talleres y distribuido mediante el gran abastecedor que es el Mercado del Dulce de Ampudia de la Merced.

El Tejoncito: La alegría se compra allí, luego, luego saliendo del Metro de La Merced, allí compras el paquete de alegrías, de cacahuete, de palanquetas. Lo que quieras, allí lo encuentras. Allí se compra. ¿Quieres vender alegrías? Si sale, Erick. Es de esas mercancías seguras. Muchas veces los compañeros hacen eso. Meten una mercancía en la tarde, y si ven que no jala. Se van por la alegría o por aquello que saben que si sale. Y con eso sacan la venta del día. (Día de trabajo 12 de agosto del 2017).

### **Las formas de lo popular.**

Repensar el papel de los grupos populares en el proceso productivo.

Aunque faltan algunas actividades que no he mencionado, la somera presentación que he realizado sobre las actividades comerciales populares que constituyen el mercado popular del espacio subterráneo, me permite cuestionar algunos supuestos sobre los que se ha denominado al comercio popular y su relación con el sistema productivo. En primera instancia, la complejidad y heterogeneidad de actividades que conforma al comercio popular en el espacio subterráneo ha evolucionado de aquella primera caracterización que realizó Méndez y su equipo de trabajo (1990), en la que se parecía más a un mercado popular de

subsistencia. Hoy día, el comercio popular bajo la ciudad se ha convertido en un importante mercado que permite la consumación de los procesos productivos tanto globales como locales.

La importancia que ha cobrado el mercado popular del Metro tiene distintas explicaciones. En primera instancia, radica en el hecho de que se convertido en el destino final de las cadenas productivas globales que son producidas en las industrias asiáticas e importadas por los mayoristas de Tepito. En este sentido, los vagones, pasillos, escaleras y andenes del espacio subterráneo se convierten en auténticos corredores comerciales que ofertan el incontable número de mercancías que se importan allende el mar y se ponen a disposición de más 5 millones de potenciales consumidores por día. Entonces, si este mercado está siendo inundado con mercancías de procedencia china, convendría repensar el valor económico que tiene el comercio popular para el desarrollo del capitalismo global, especialmente de la llamada “globalización desde abajo” (Alba, Mathews y Ribeiro, 2015).

Por su parte, este inmenso mercado también ha sido aprovechado por las distintas empresas que, contradiciendo las proyecciones de los departamentos de ventas, encuentran en el mercado popular del espacio subterráneo un lugar en donde pueden corregir los errores de la sobre producción de mercancías. En esta dinámica, los mercados grises del espacio subterráneo constituyen una auténtica opción para equilibrar la sobre oferta de mercancías y la pauperización de la demanda. Al ofertar las mercancías a un nivel más bajo, las empresas logran solucionar los “errores de la producción”. Al tiempo que los consumidores se ven incluidos en el consumo de productos que, por su poder adquisitivo, quizá no podrían consumir en otros mercados (Dewey, 2016: 7). Finalmente, las empresas también se benefician del empleo indirecto que generan, pues, sin proponérselo, los miles de vendedores se integran al proceso de distribución de las mercancías, sin que ello cueste un solo peso para las empresas.

La oportunidad que significa el mercado popular del espacio subterráneo, en términos de distribución y consumo de las mercancías, también ha sido aprovechada por las industrias para vender sus mercancías de línea -no caducadas-. En este caso las ganancias que obtienen empresas como Nestlé, se componen del trabajo de distribución que realizan las y los vendedores que llevan el producto a las manos de los consumidores, más el ahorro que realizan al evitar el costo de los permisos que tendría que tramitar para que sus mercancías

podrían venderse en las instalaciones del espacio subterráneo. De este modo, las empresas también se benefician directamente del mercado popular del espacio subterráneo, pues se ahorran los costos de distribución y de fuerza de trabajo que implicaría que sus mercancías tuvieran la posibilidad de ser consumidas. Mientras que los comerciantes tienen que pagar con el costo moral y económico de vender en el espacio subterráneo, que incluye la criminalización de su actividad, el pago de multas, mordidas y derechos de venta en el espacio subterráneo.

Sobre este aspecto, se puede apreciar que, por un lado, la construcción social de lo “ilegal” y lo “legal” (Dewey, 2016: 3) responde a factores morales y jurídicos, pues, una misma mercancía que es legalmente producida, puede ser distribuida a través de mercados que no son legales, sin que ello criminalice al producto, sino que lo que está penado es la conducta de la venta. En esta “amoralidad”, por el carácter limítrofe entre lo legal y lo ilegal, que caracteriza a los mercados populares, también, se tiene que destacar la rentabilidad que tienen estos mercados no legales dentro de las finanzas de las empresas (Dewey, 2016: 8), como lo he mostrado en los casos de los “mercados grises”. En estos casos, especialmente, cuando las mercancías están caducas o cercanas a su fecha de vencimiento, convendría observar la legalidad de las operaciones de las empresas que ponen estas mercancías a la venta dentro de los mercados populares.

Las interdependencias económicas que he presentado, muestran que el mercado del comercio popular bajo la ciudad, se encuentra íntimamente relacionado con la realización de los procesos productivos de las mercancías que se producen en otros mercados nacionales e internacionales. De tal manera, como lo menciona Edith Pacheco (2004: 56) a propósito de los acuerdos que existen respecto a la heterogeneidad de los mercados laborales: “el grado de heterogeneidad laboral existe en el mercado de trabajo latinoamericano y el reconocimiento, implícito o explícito, de que la heterogeneidad no es una característica estática, sino más bien un proceso que se recrea en la dinámica socioeconómica laboral”. En este caso, la recreación de la dinámica socioeconómica laboral en comercio popular del Metro, tiene que ver con la relación que se haya establecido con otros mercados de producción de las mercancías, sean estos locales, nacionales o globales.

Por su parte, estas interconexiones no sólo benefician a las empresas, quienes, reducen sus costos de distribución, sino que, también, se ha convertido en la fuente de empleo de miles

de familias que dependen de los ingresos que se obtienen día a día con estas ventas. Ingresos que, pese a todo, están por encima del ingreso mínimo. Entonces, la importancia económica del comercio popular también tiene un impacto en relación con las tareas económicas del Gobierno local y federal, es su tarea de proveer fuentes de empleo “formales” que permitan el sustento digno de las personas que habitan en la Ciudad de México. Otro tema pendiente en relación con las interdependencias económicas con el gobierno, es la captación fiscal por parte de las actividades comerciales populares. En este sentido, considero que más que plantear el problema del comercio popular desde una perspectiva de “seguridad ciudadana”, podría relacionarse con políticas de regulación de las actividades populares que incluyan, también, a las empresas que se benefician con la distribución de sus mercancías que supone el comercio popular.

### **Conclusiones capitulares**

En las secciones que constituyeron este capítulo, me avoqué a describir las distintas maneras en las que se extrae la riqueza del Metro, a partir de la mercantilización de sus espacios, sea por parte de las autoridades del STC Metro o por las actividades populares. Al respecto, debo decir que no existe claridad ni fácil disponibilidad de los datos que muestren cómo se explotan los espacios comerciales y publicitarios del STC Metro., De hecho, tuve que recurrir a fuentes no oficiales y a investigaciones periodísticas, para analizar la manera en cómo se han explotado, de manera “formal”, los espacios del Metro. Pese a la opacidad de los datos, se pudo corroborar que existen manejos fraudulentos por parte de los concesionarios y las autoridades del STC Metro. Las irregularidades e ilegalidades en el manejo de los recursos comerciales y publicitarios del STC Metro, es un tema importante que, por el momento, rebasa los límites de mi estudio.

Respecto a la explotación popular de los espacios del Metro, caractericé las múltiples actividades económicas que se realizan en el Metro de la Ciudad de México. Con lo cual, busqué reconstruir el orden económico que impera en el comercio popular. Destacando cómo estas actividades, lejos de ser informales, tienen una forma de realización definida y que, en el caso de la mayoría de las actividades que integran el rubro del comercio popular, tienen una funcionalidad directa con distintos mercados industriales, tanto locales como internacionales. Es así como busqué mostrar que el comercio popular constituye un eslabón

importante dentro del ciclo de realización del proceso productivo de las mercancías. Una fase que, más allá de las “economías de subsistencia”, tiene una gran relevancia para distintas cadenas productivas, especialmente las propias de la “globalización desde abajo”, pues, pone las mercancías a disposición de un mercado, nada despreciable, de 5.5 millones de consumidores potenciales, por día.

Por otro lado, la heterogeneidad del mercado popular y, específicamente, del comercio popular, estuvo inspirada en el ejercicio que hizo Edith Pacheco (2004) sobre la heterogeneidad del empleo en la Ciudad de México. Sólo que, sin el peso estadístico que le dio la autora, a falta de datos estadísticos precisos, busqué ahondar más en la heterogeneidad de las actividades populares, aquéllas que se podrían entender como “no asalariadas”, en relación con su función dentro de las cadenas productivas de realización de las mercancías. En este sentido, busqué ofrecer un panorama que, en oposición al paradigma clásico de la economía política del materialismo histórico y la informalidad, reconociera las formas en las que el comercio popular se relaciona con el mercado económico. Pues, considero que la funcionalidad económica, es uno de los elementos fundamentales que nos permite entender la prevalencia del comercio popular en el Metro, pese a las prohibiciones jurídicas que sobre esta actividad pesan.

Capítulo IV  
EL OFICIO DE VAGONERO  
El ser del vendedor popular bajo la Ciudad  
**El telón del vagón**

Se escucha el inconfundible tono que anuncia el cierre de puertas del Metro, la última llamada para abordar el vagón. Lo más común sería que al cerrarse las puertas de acero, el tren comenzará su marcha. Pero, en ocasiones, instantes después del automático cierre de las puertas, se recorre un telón dentro del vagón y se desvela la presencia de un improvisado actor comercial que, en ocasiones, saluda a su improvisado auditorio: “Muy buenas noches damita, caballero, en esta ocasión pongo a la venta, es la pomada *X-Ray*...”; o en ocasiones, la presentación de su persona esta mediada por la presentación de la mercancía que oferta “Es el chicle *Trident*, suave goma de mascar en su nueva presentación tipo cartera, diez pesos te vale, diez pesos te cuesta...”. Con su presencia, con su presentación y representación, la persona que comercia en el vagón, cambia la definición social de una situación de movilidad urbana por una de, involuntario comercio, haciendo del público usuario del Metro un espectador consumidor.

Sí en el capítulo anterior me concentré en describir las relaciones sociales que se construyen al interior de los vagones del Metro a partir de la “presentación de la persona vagonera”, en este capítulo me enfocaré en hablar sobre “las trasbambalinas” de la presentación cotidiana de la persona vagonera. Es decir, cuáles son los saberes afectivos, económicos, corporales y lingüísticos que debe de poseer la persona vagonera para representar su actuación comercial al interior de los vagones del Metro. Esto es, el orden socio-afectivo y corporal que constituye el “oficio de la persona vagonera”. Un proceso de producción del sujeto, que aprendí y representé en carne propia, a través de lo que se podría entender como una auto etnografía (Bénard, 2019).

Es así como desde la experiencia encarnada que narro desde la perspectiva autoetnográfica, en este capítulo sostengo que ser un *vagonero* del Metro es un oficio que, como todo otro, se aprende a partir de la enseñanza práctica que es heredada por un “maestro del oficio”, o se aprende conforme a la imitación y la reproducción de aquellas personas que están inmersas en el espacio socio-cultural del comercio popular. Ser *vagonero* es un oficio popular, el oficio del comerciante en el espacio público, que exige cierto grado de artesanato, pues implica el

aprendizaje de ciertas formas de ser, de llevar el cuerpo, ciertas argucias y tácticas para lograr su cometido, vender sus mercancías. En este sentido, ser un *vagonero* responde a la encarnación del orden que representa el comercio popular, que en palabras de Giard (1980: XXIV), prologando a De Certau, entiende que:

En la cultura ordinaria, dice, "el orden es puesto en juego por un arte", es decir, deshecho y burlado; en las determinaciones de la institución "se insinúan así un estilo de intercambios sociales, un estilo de invenciones técnicas y un estilo de resistencia moral". Sea "una economía de la dádiva", "una estética de las pasadas" y "una ética de la tenacidad" (p. 31, tres calificativos que concluyen la elevación de la cultura ordinaria y dan a las prácticas el pleno derecho de condición de objeto teórico. Debe encontrarse entonces el medio para "distinguir maneras de hacer", pensar "estilos de acción" (p. 36), es decir, elaborar la teoría de las prácticas.

El capítulo inicia con una descripción sobre el proceso que seguí para entrar y aprender a vender en los vagones del Metro. Posteriormente, avanzo en el análisis de la construcción de la identidad social de la persona vagonera que se representa en los apodos o sobrenombres con los que se conoce a los vendedores en el *Trome*. La siguiente fase del capítulo describe los diferentes tipos de saberes lingüísticos, corporales, emocionales y la racionalidad económica que compone al "oficio de la persona vagonera" del Metro de la Ciudad de México.

**Entre ser y parecer:**  
como ser un "vagonero" y no fracasar en el intento.

El trabajo se ha fundamentado sobre una idea multisituada de la etnografía, esto es, la narración combinada de múltiples situaciones, escenarios y actores que constituyen la configuración de la gobernanza del comercio popular en el Metro de la Ciudad de México. En esta sección, desde una autoetnografía, posiciono mi experiencia en el centro del trabajo para dar cuenta de la manera en cómo se aprende y representa el "oficio de ser vagonero". El recurso autoetnográfico es necesario, pues, "La autoetnografía es un acercamiento a la investigación y a la escritura, que busca describir y analizar sistemáticamente la experiencia personal para entender la experiencia cultural" (Ellis, Adams y Bochner, 2009: 17-18).

De tal modo, para construir este capítulo, extraje algunos pasajes de mi diario de investigación, los cuales relatan el proceso que tuve que seguir para lograr ganarme la confianza de algunos de los líderes del Metro, quienes, a su vez, me ayudaron para que

ingresará a vender dentro de los vagones del Metro<sup>195</sup>. Pues, como otras investigaciones ya lo han mostrado (Ruíz, 2011; Pérez, 2013; Alonso, 2015; Juárez, 2018), no cualquier persona puede entrar a vender al Metro, mucho menos, si se busca entrar desde el conducto de los líderes que ordenan el comercio popular en el Metro.

**a) 1 de mayo 2017 “Como cualquier hijo de vecino”**

Antes de que finalizará la charla grupal que mantuvimos con Moisés y Demetrio aquella tarde del “Día del trabajo”, aproveché para pedirles que me ayudarán a entrar a trabajar en el Metro.

Erick: Pues ahora sí que, aprovechando, Demetrio, donde haya un hueco en el que yo pueda entrar a vender, para mí sí es importante entrar y empezar a conocer todas esas señas. Quizá yo conozco algo, porque las he observado

Moisés: -dirigiéndose a Demetrio- Le digo que en el Metro hay un chiflido oficial, que si no lo conoce, no conoce el Metro

Demetrio: Sí, nada más que, con todo respeto, yo te voy a presentar como cualquier hijo de vecino. Tú no eres nada, tú eres un vendedor más

Moisés: Y es que si no es así no logras esa calidad de confianza

Demetrio: Él -refiriéndose a mí- va a pasar a ser una oreja bien hecha, no más es cosa que se gané la confianza (Charla grupal con Demetrio y Moisés, 1 de mayo del 2017. Centro de la Ciudad de México).

**b) 20 de julio del 2017. “Sólo es cosa de que se te quite la pena”**

Aquella promesa que me hicieron Moisés y Demetrio de adentrarme en el mundo laboral de las personas que venden en los vagones del Metro se haría realidad después de culminar una inverosímil reunión con los líderes y comerciantes más longevos del Metro<sup>196</sup>. Moisés me presentaba ante el auditorio. Orgullosa, se decía él, de que tuviera el propósito de entrar a trabajar en los vagones del Metro como lo hacen ellos a diario. Lo cual, era cierto, como cierto era que no tenía ni la más mínima idea de cómo iba a hacerlo. Pues, más allá de la permisión de los líderes de las organizaciones que coordinan a las y los vendedores del Metro,

---

<sup>195</sup> Es así como, entendiendo la autoetnografía como método, logre “...combinar características de la autobiografía y la etnografía. Cuando se escribe una autobiografía, el autor escribe sobre experiencias pasadas, retrospectiva y selectivamente. Generalmente el autor no vive esas experiencias sólo para convertirlas en un documento publicado, sino que esas experiencias se ensamblan a posteriori (Bruner, 1993; Denzin, 1989; Freeman, 2004). En el proceso de escribir, el autor también puede entrevistar a otros y consultar textos, tales como fotografías, diarios y grabaciones que ayuden a recordar (Delany, 2004; Didion, 2005; Goodall, 2006; Herrmann, 2005).” ((Ellis, Adams y Bochner, 2009: 19-20).

<sup>196</sup> A la reunión asistieron allegados a Demetrio, quien los convocó a petición de un grupo de investigadores que pretendíamos realizar una serie de trabajos sociales con ellos.

no sabía cómo ser un vagonero ¿Cómo se planta uno frente a una multitud de personas extrañas y comienza a vender sus productos en el Metro?

Cuando les planteaba mi inquietud a los vendedores sobre ¿Cómo lo hacen? Ellos, relajadamente, como quienes no cuestionan aquellas prácticas que han repetido toda su vida, responden: “Pues, es sencillo, sólo es cosa de que se te quite la pena”; “La necesidad es lo que le enseña a uno” -dijo con sobrada razón El Tejoncito - quien, a final de cuentas, terminaría siendo quien me ensañaría a vender en el Metro<sup>197</sup>-. Si bien, siempre existe una sospecha sobre este carácter “irreflexivo” con el que los comerciantes realizan sus actos, es decir, una evocación racional de los actos y sus representaciones, existen otras posturas que abogan por las prácticas culturales de las “no representaciones”<sup>198</sup> (Nash, 2000: 655-657), las cuales se centran más en el cuerpo como sujeto que se convierte en cuerpo por medio de las prácticas. “El énfasis está colocado sobre las prácticas que no pueden ser adecuadamente verbalizadas, que las palabras no pueden capturar, que los textos no pueden transmitir, sobre formas de la experiencia y el movimiento que no son sólo o nunca cognitivas” (Nash, 2000: 655). En este caso, pienso que el “oficio del vagonero” puede caer dentro de este cúmulo de prácticas corporales que se adoptan de manera irreflexiva como parte del medio socio cultural en el que crecen las y los comerciantes. No obstante, sí exige un ejercicio reflexivo de aprendizaje cuando una persona, por más familiarizada que esté, es ajena a este medio cultural, como fue mi caso, que a continuación relataré.

**c) 27 de julio del 2017: “Yo pensé que no te ibas a aventar”**

Fue mi primer día como vagonero. Al principio permanecía en el umbral de la puerta viendo cómo mi maestro, el Tejoncito, realizaba su trabajo: “Se va a llevar el recetario de cocina Kena...”, iniciaba su “verbo” y caminaba con parsimonia por el pasillo del vagón, mientras mostraba la revista a la altura de su pecho. Sostenía la revista con su mano derecha, mientras hacia que pasarán las hojas de la revista de manera rápida. “Más de 150 recetas para preparar pollo en adobo, cerdo encacahuatado, postres, bebidas, ensaladas. Diez pesos le vale, diez pesos le cuesta. Es el recetario de cocina *Kena* en su edición especial con más de 150 recetas...”. Continuaba con “el verbo”, que no repetía más de dos veces en el trayecto de una

---

<sup>197</sup> Cuando nos despedíamos de las personas que asistieron a la reunión, Demetrio llamó a “El Tejoncito”, me lo presentó y dijo que él sería el maestro ideal para que yo aprendiera a vender en el vagón.

<sup>198</sup> Dentro de esta corriente de la “no-representación”, Nash (2000: 656) destaca el aporte de Thrift.

estación a la otra. Cuando una mujer alzaba la mano y le pedía una de las revistas, él se acercaba y le mostraba la revista con atención y tranquilidad. Conversaba con ella unos instantes, finalizaba la transacción y continuaba con su labor de venta hasta que el tren llegaba a la siguiente estación. Ambos descendíamos y abordábamos el siguiente tren.

Por el tipo de mercancía, un recetario de cocina, “El Tejoncito” sólo vende en los primeros vagones del tren, exclusivos para las mujeres, las y los adultos mayores y los infantes. La entrada está prohibida para los hombres, jóvenes y adultos. En el pasillo del andén de cada estación una barda separa el acceso a estos vagones. El acceso, en teoría, está custodiado todo el tiempo por algún oficial de policía. Todo mundo es plenamente consciente de que no deberíamos estar vendiendo allí<sup>199</sup>. Vendíamos por tramos muy cortos, a lo sumo de 4 o 5 estaciones; si subíamos, por ejemplo, tomando como base la Estación de Zócalo, recorríamos en ese tren dos estaciones. Cuando habíamos pasado a vender en ambos vagones de mujeres del tren, entonces, descendíamos en San Antonio Abad y cambiábamos de dirección hacia Cuatro Caminos. Cuando íbamos de regreso, descendíamos en Zócalo y esperábamos el siguiente tren para vender por dos estaciones más, hasta Bellas Artes, en donde hacíamos el siguiente cambio, ahora, con rumbo a Tasqueña.

Así transcurrieron un par de vueltas. “El Tejoncito” vendiendo y yo en silencio observando cómo lo hacía. Platicábamos en los cambios de dirección, en los andenes y pasillos, mientras esperábamos un tren que estuviera libre de policías y en el que no hubiera otro vendedor o vendedora trabajando. Después de ese par de vueltas, me dio un bonche de revistas que, al principio sólo mostraba en silencio al público usuario-consumidor de los vagones, mientras mi Maestro continuaba realizando su labor de venta. Él subía en las primeras puertas del vagón y yo en alguna de las dos últimas. Al cabo de dos vagones, primero con un tímido balbuceo, comencé, a alternar con el discurso de mi Maestro, gritaba un pequeño pregón “Diez pesos le vale, diez pesos le cuesta”, mientras mostraba la revista en lo alto del vagón. La sensación de escucharme en esa situación, con otra voz, me resultó tan extraña y a la vez fascinante. Era como si otro yo se presentará ante esa muchedumbre de extraños.

Me sentía torpe, pues, no conseguía hacer los malabares que hacía mi Maestro para mostrar las páginas de la revista con una sola mano, mientras, sujetaba con la mano izquierda el resto

---

<sup>199</sup> La separación de vagones, data desde el segundo semestre de vida del Metro en la Ciudad de México, en el año de 1970, Véase: <https://www.metro.cdmx.gob.mx/comunicacion/nota/separacionn-de-hombres-y-mujeres> Consultado el 8 de junio del 2019). Actualmente, la medida aplica en las 195 estaciones de las 12 Líneas.

de los ejemplares y mantenía el equilibrio en el vagón sin sujetarse de los tubos. En cambio, yo daba trompicones, me sujetaba con la mano izquierda de los tubos, me balanceaba e intentaba encontrar un punto de apoyo mientras recorría el vagón. Al cabo de algunas repeticiones, descendimos en la estación de Allende, una estación físicamente particular, pues, no es muy concurrida y el pasillo del andén es muy estrecho. Esperábamos el siguiente tren con dirección a Tasqueña para seguir vendiendo. Con la inocencia de un aprendiz, le pregunté:

Erick: ¿Cómo lo haces?

El Tejoncito: ¿Cómo hago qué?

Erick: Eso de pasar las páginas de la revista con una sola mano

El Tejoncito: ¡Ah! Eso es muy sencillo, sólo la sostienes, dejas que pasen las páginas y ya -y vuelve a hacer el mismo gesto de doblar, un poco, la revista en su mano y con el dedo pulgar deja que las hojas de la revista pasen con libertad a una velocidad media en la que se alcanzan a apreciar las ilustraciones de cada una de las recetas, postres y bebidas-

Erick: Pues, yo no lo consigo hacer -Después de hacer otro intento fallido-

El Tejoncito: ¡Es fácil! -dice con un sonrisa-

Erick: Bueno, es fácil para ti, porque llevas muchos años vendiendo

El Tejoncito: Pero, en verdad que no es cosa del otro mundo. Vender, también, es fácil, sólo es cosa de perder la pena (Diario de campo, 27 de julio del 2017).

Independientemente de mi torpeza manual para imitar el gesto de “El Tejoncito”, insistiendo en la explicación sociológica de la práctica del comercio popular, como una forma de conocimiento que, como todo oficio (Bourdieu, 2009), se incorpora a través de la repetición infinita de un gesto. Lo que Nash (2000: 660) destaca en su recuperación epistemológica de la danza como una fuente para repensar la performatividad, quien entiende que:

Para la performatividad no sólo es un acto singular sino una reiteración de una norma o un conjunto de normas que han adquirido este estatus a través de su repetición, y que se conocen desde una miríada de formas, incluyendo su representación. El énfasis sobre lo precongnitivo, habitual, las prácticas cotidianas con la “teoría de la no representación”, también una serie de aspectos acerca de, ambos aspectos, la metodología y el rol de lo académico.

Considero que los aspectos performativos y no representacionales en el aprendizaje del “oficio del vagonero”, se condensan en el episodio en el que relato mi primera experiencia de venta en los vagones del Metro, que se integra por mi imitación del performance de “El tejoncito”, como de la propia observación cotidiana que a lo largo de los años fui acumulando sobre el ejercicio del comercio popular en los vagones del Metro. Conocimientos que sí bien había contemplado como un “espectador” más en el vagón, tuve que incorporar y representar en esa primera ocasión.

El Tejoncito: ¿Entonces, te avientas a vender? -Me dijo, intentando motivarme o retarme- Erick: Si, va en este tren me aviento.

El Tejoncito: Va, pues. Primero vamos a ver que el tren venga libre de policías. Está limpio ¡Vas al primero!

Emprendí un pequeño *spring* para intentar llegar a las primeras puertas del vagón. Sorteando a las mujeres que comenzaban a salir del vagón. Lo conseguí. Ahora, sonaba el silbato. Tomé un par de recetarios de cocina en mi mano derecha, el resto, lo tenía en la mano izquierda. Las puertas se cerraron. Tragué saliva. Allí estaba frente a toda esa multitud de mujeres que me miraban expectantes. Intentaba recordar el pregón de mi Maestro. De pronto, salió de mi boca una voz que no era la mía: “Muy buenas tardes público usuario, en esta ocasión se va a llevar a la venta. Es el recetario de cocina Kena, edición especial, con más de 150 recetas para preparar, cerdo en adobo, cerdo en pipían, pollo con mole, ensaladas, bebidas, postres. Más de 150 recetas para deleitar el paladar de su familia. Diez pesos le vale, diez pesos le cuesta”.

Soporté el miedo. Ignoré todas las veces que me equivoqué al repetir el verbo. Recorrí el vagón a velocidad media. A decir verdad, lo que quería era que el tren llegará a la siguiente estación. No recuerdo si vendí una revista en aquella ocasión. Sólo sé que cuando terminé, me sentí aliviado y contento. No había sido tan complicado. Era excitante conocer a un nuevo “Erick”, el Erick vagonero.

-El Tejoncito, a la distancia vigilante, al cabo de un par de vueltas, me dijo-

El Tejoncito: No lo haces mal. Me gusta cómo recorres el vagón. -Después, sorprendido me confesó- Sabes, yo pensé que no te ibas a aventar, y me sonrió como un signo de aprobación<sup>200</sup>. (Diario de investigación, 27 de julio de 2017).

### **La necesidad.** ¿La semilla de la que nace el “vagonero”?

Regreso a analizar aquella idea de los “vagoneros” sobre la necesidad como el conducto que le enseña a las personas a vender en el Metro, esa semilla de la que nace la creativa solución para salir al paso de la necesidad económica que se encuentra como base que justifica el comercio popular. En principio, pareciera que esta relación tiene sentido sí damos por buena la aseveración que hizo Marx (1962, 120) sobre la exclusión de estas poblaciones de la reflexión de la economía política, considero que la necesidad se puede tomar como un punto de partida para reflexionar en torno a la sociogénesis de las poblaciones populares, pues, la exclusión de las actividades económicas hegemónicas de la industria obligó a que estas poblaciones crearán otras actividades, sean laborales o morales, que les permitieran obtener un sustento económico. Por otro lado, es necesario recordar que una parte de la población

---

<sup>200</sup> En ese momento no sentí reflejado con la manera en la que Wacquant (2006: 27) dice haberse ganado el respeto de los boxeadores afroamericanos que asistían a la sala de boxeo en el lado sur de Chicago.

<sup>7</sup> Tal vez sea por mi propia fisonomía: hombre alto, moreno, delgado y con vestimenta casual. Que contrasta con el fenotipo de los vagoneros en general: robusto, de tez morena oscura, estatura baja, tono de voz popular. Siempre pensé que hubiera sido más fácil si hubiera entrado como declamador de poemas o vendedor de publicaciones culturales, siento que eran actividades comerciales más propias de mi fenotipo y mi extracción socio-cultural.

“no proletaria” decidió permanecer en sus actividades económicas fuera del espectro de las relaciones capitalistas, como es el caso del comercio popular.

En su interpretación histórica sobre el comercio popular, Clara Lida (1998), entiende que esta actividad comprende a todas aquellas personas que quisieron mantener sus antiguos oficios preindustriales, y que se resistieron a identificarse en la relación empleado y empleador. Los comerciantes se entienden como seres autónomos de su tiempo y trabajo, y deciden ejecutar el trabajo por su cuenta, quedando así, sea consciente o inconscientemente, en manos de las veleidades de la oferta y la demanda de sus productos o servicios. Lo que quiero destacar aquí es que las poblaciones populares, sea por exclusión o por elección, desde el origen de su existencia social, quedan en manos de las veleidades del mercado. Entonces, existe una relación en la que la necesidad de vencer la contingencia del mercado les obliga a generar distintas tácticas, una racionalidad especial, para lograr vender sus productos o servicios. El ingenio que desarrollen, la racionalidad de la venta es una parte esencial de su oficio<sup>201</sup>.

Una tercera población para quien la necesidad se convierte en una situación apremiante en la vida es para quienes, principalmente en coyunturas de crisis económicas y los consecuentes descensos sociales, por causa de la pauperización de los ingresos y la falta de empleo, se ven impelidas a buscar otras formas de sustento que suplan o complementen los ingresos que se obtienen a través de sus empleos. Tal vez sea al observar a estas poblaciones en donde se puede apreciar con mayor precisión la relación dialéctica entre necesidad y creatividad. Expresiones como la “venta de garaje”, el comercio empleando la vivienda, los segundos empleos, entre otras, son indicadores de la manera en la que reaccionan las personas cuando atraviesan una situación de crisis en las finanzas personales o familiares, regularmente producto de crisis estructurales, con las que se buscan formas de generar recursos económicos adicionales. Un fenómeno que, incluso, puede ser relacionado con la experiencia del descenso social y las formas en las que se enfrenta este cambio en la trayectoria social de los individuos.

---

<sup>201</sup> En este sentido, debo decir que la dialéctica entre necesidad y creatividad no es exclusiva de los grupos populares, Markus (1985). Lo que busco destacar es que, en las condiciones materiales populares, la necesidad es mucho más acusada en tanto las posibilidades materiales de emergencia de la creatividad son más reducidas. Por ello, resultan mucho más ingeniosas las soluciones que dan los sectores populares a sus necesidades materiales.

Por otro lado, también, permite hacer una distinción entre la población que se integra al comercio popular por causas coyunturales y quienes nacen en contextos sociales populares, pues, las primeras adoptan prácticas populares con fines de adaptación y sobrevivencia ante las coyunturas de crisis; en tanto, las poblaciones populares se encuentran rodeadas de esas carencias desde el principio de su existencia. Pues, se puede llegar a ser informal, emplear la fuerza laboral y creatividad en formas laborales sin prestaciones sociales, en condiciones inestables e incluso, ilegales; pero, no por ello, se llega a ser un comerciante popular. En este sentido, recalco, entiendo lo popular como una forma de ser en el espacio urbano que requiere un conjunto de saberes corporales, emotivos y sociales que se aprenden de manera pragmática a través de la iteración constante con el espacio social en el que nacen las personas. En cambio, ser informal, remite a una situación respecto a las jerarquías ocupacionales, sociales e incluso jurídicas, a una manera específica de emplear la fuerza de trabajo, la cual contrasta con la idea de que la fuerza de trabajo se debe de realizar en condiciones de estabilidad laboral, de seguridad social, de legitimidad y legalidad, mediante un contrato explícito entre empleador de la fuerza laboral y quien la ofrece<sup>202</sup>.

Lo que quiero destacar es que el ser popular, la mayoría de las veces, implica nacer y crecer en un entorno socioeconómico adverso: crecer en hogares divididos, vivir en casas hacinadas, poseer bajo capital educativo, provenir del campo, convivir en entornos violentos, poseer alguna discapacidad, etc. La carencia de algunos bienes materiales es una condición de vida cotidiana en la que nacen y conviven las personas de entornos populares. Pienso que es de esta carencia fundante de la que nace el ingenio popular que ha sido capturado por novelistas y cinematógrafos, principalmente en las décadas de 1930-1950 (Monsiváis, 1987)<sup>203</sup>.

---

<sup>202</sup> La manera en la que llegué a este razonamiento, quiero compartir un recuerdo de mi infancia, pues, fue una primera noción que me permitió entender la relación entre necesidad y creatividad, como, posteriormente, la distinción entre ser informal y ser popular que acabo de esbozar. En aquellos años, entre 1993 y 1994, como familia nos enfrentábamos a un cambio abrupto en nuestro estilo de vida. Mi padre se había quedado sin trabajo y mi madre, quien siempre se había dedicado al cuidado de los hijos y la casa, gradualmente se incorporaría al mundo del trabajo. En uno de sus intentos por conseguir un poco de dinero, intentó vender gelatinas en el Deportivo Reynosa. A decir verdad, creo que mi madre no tuvo mucho éxito vendiendo sus gelatinas, pero, actitudes como ésta, cargadas de ingenio y creatividad ante la adversidad, la han caracterizado hasta ahora.

<sup>203</sup> Por citar algunas referencias, se encuentran las películas que marcaron el llamado cine de “Oro mexicano”, que, también, podría ser extendido hasta el llamado cine de “Ficheras” de los años 70’s y 80’s en las que se buscaba enmarcar una identidad propia de lo mexicano y de los habitantes de su ciudad. En un isomorfismo con Brasil, se pueden destacar las novelas de Jorge Amado, como un referente de la construcción de la cultura popular de la ciudad de Salvador, capital del Estado de Bahía.

Sin querer caer en el exotismo ni el romanticismo de la condición de vida popular, considero que la cotidianeidad de la adversidad y el intento por vencerla es una de las condiciones de vida que moldean la experiencia de las personas populares. La necesidad de sortear la adversidad, lo que en la fenomenología de la vida cotidiana de Berger y Luckmann (1978), sería como un constante estadio del mundo “problemático”, es la condición que permite la generación de conocimientos populares que permiten vencer los problemas<sup>204</sup>. Es justamente a partir de la puesta en entredicho de la cotidianeidad, en la que, también, se ponen en juego los saberes pragmáticos que mantienen la estabilidad de la vida.

En teoría, al hacerlo, también se genera nuevo conocimiento que se incorpora al bagaje del conocimiento que le antecedió. Imaginemos, entonces, el potencial de conocimiento creativo que se genera en el mundo de vida cotidiano de lo popular en el que las situaciones problemáticas son “el pan de cada día”. Allí es donde el binomio necesidad y creatividad es más fuerte y palpable. Por más pueril que parezca, en el sentido estricto de los conceptos, el producto de la realización dialéctica entre necesidad y creatividad es, también, innovación del conocimiento. Pero no entendido en la idea contemporánea que asocia la “innovación y el conocimiento” con la creación de tecnologías o mercancías digitales. La innovación popular es una generación de conocimiento en un sentido mucho más antropológico, pues, se puede entender al conocimiento como una tecnología de sobrevivencia, de adaptación a las condiciones vitales<sup>205</sup>.

En el plano del comercio popular, este conocimiento y las innovaciones al mismo, se fundan en tres esferas: técnicas comerciales, técnicas de negociación y evasión, y técnicas de resistencia. El conjunto de estas técnicas conforma el sustrato del “oficio de vagonero”, un conjunto de saberes corporales y afectivos que se despliegan al interior de los vagones de los trenes, con sus modificaciones en los pasillos del espacio subterráneo. Saberes que incluyen: saber entrar a los vagones sin molestar al público usuario, detener las puertas cuando suena la alarma de “cierre de puertas”, revisar el vagón para cerciorarse de que esté libre de policías, recitar el verbo e iniciar la venta, mantener el equilibrio sin sujetarse de los pasamanos,

---

<sup>204</sup> En el esquema de pensamiento de Berger y Luckmann, el llamado “mundo de la vida cotidiana” se desenvuelve en una continuidad de situaciones aproblemáticas. Siendo las situaciones problemáticas las coyunturas que ponen en cuestión el mundo, aparentemente, inmanente de la vida cotidiana.

<sup>205</sup> Es aquí donde, también, se puede encontrar un paralelismo con la idea de Marx sobre el trabajo (1962: 110-111).

recorrer el vagón sin molestar al público usuario, realizar la venta en el tiempo en que el tren se desplaza de una estación a otra. Sobre estos aspectos, me explayaré en los siguientes apartados.

**“El buen vendedor es aquél que te logra vender mierda”:**  
racionalidad y creatividad en el oficio del vagonero.

Ahora quiero ahondar en las características propias del “oficio de vagonero”, comenzando con la racionalidad que funda este ejercicio comercial. Para ello, retomo algunos de los fragmentos de la biografía de “El Tejoncito”, que reuní gracias a las confesiones que me hacía durante nuestras charlas. Antes de ser vagonero del Metro, desde los diez años, el Tejoncito era un boleterito de las calles y las cantinas. El segundo hijo de un matrimonio que habían llegado a la ciudad provenientes de una comunidad de Puebla. Su hermano mayor, “el Tejón”, pertenece a la primera generación de vendedores que se internaron a vender en el Metro. El Tejoncito imitó los pasos de su hermano, con quien, si bien no lleva una buena relación, fue relacionado directamente por los antiguos vendedores del Metro. De su hermano heredó el oficio y el apodo.

Sólo que ambos son muy distintos, tanto físicamente y en su forma de ser<sup>206</sup>. Si mi el Tejoncito no me hubiera dicho, quién era su hermano, yo nunca lo hubiera adivinado. Hombre delgado y envejecido, de escasas matas de cabello más grisáceo que negro. Andar lento, postura encorvada y tez más amarillenta que clara, ojos de un color miel apagado, un hombre al que se podría calcular una edad rondando los 65 años. En cambio, el Tejoncito, hombre de tez morena, compleción normal, cabello oscuro, gesto sereno y andar rengo pero firme, un hombre en los umbrales de los 55 años. Quedé impactado cuando me dijo que entre ambos había una diferencia de 3 años. “El tejoncito” describe a su hermano como una persona, efectivamente astuta y hábil para el comercio. Alguna vez, en compensación por haberlo acompañado a hacer un negocio fuera del Metro, el Tejoncito me contó una anécdota.

El Tejoncito: No, mi hermano, para que veas que el si es *cabrón*. Tiene un ingenio bárbaro. Una vez, estábamos más chicos, llegué a la casa, y estaba pintando unas pelotitas de plástico de color café. Ahí estaba entretenido pintado sus pelotitas. “Yo le pregunta por qué lo hacía,

---

<sup>206</sup> El Tejoncito siempre marca una distinción entre el carácter de su hermano y el de él, un contraste polar entre su personalidad serena y tranquila, y el carácter más explosivo y arrebatado de su hermano mayor. Quien, alguna vez me contó, “El Tejoncito: Con mi hermano no llevo una buena relación, sabes. Le tengo sientto rencor. Alguna vez, cuando éramos jóvenes, me agarró y patadas y me sacó del Metro, diciendo que él no quería que yo vendiera allí. Entonces, ahora, nos hablamos, pero, siempre de manera distante. No somos muy cercanos” (Diario de investigación, 24 de mayo del 2018).

y el me decía, ahorita vas a ver”. Luego, agarró unas de esas hojas rojas de papel, las cortó en círculos. Partió las pelotitas por la mitad y las puso dentro de las hojas. Y se salió a venderlas a un peso, creo ¿No el muy cabrón decía que eran chocolates de broma?

Erick: -risas- ¿En serio?

El Tejoncito: ¡De verdad! Otra vez, ya hace muchos años, con el Demetrio y ese *weyes*, se metían a los baños públicos, sacaban los rastrillos usados de los botes de basura. Los lavaban bien, los dejaban así, bien limpios, parecían nuevos ¿No los muy cabrones los volvían a vender?

Erick: ¡No *manches!* ¡Cómo crees! ¡Qué *cabrones!*

El Tejoncito: ¡En serio! Aquí a todo uno le encuentra. El buen vendedor es aquél que te ofrece mierda, así, envuelta, y logra vendértela (Charla con el Tejoncito, 8 de agosto del 2017).

Esta relación fraternal entre el Tejon y el Tejoncito, me permite ilustrar dos aspectos respecto al oficio de ser vagonero. Comenzaré con el aspecto heredado del oficio, aunque, también, requiere de una serie de disposiciones sociales para ser desarrollado (Paya, 2017), a la vieja usanza, los oficios no contienen manuales, pues se aprenden en la práctica, imitando las conductas que se observan a diario. Aprendiendo del error y la corrección consciente de ese error, que, en ocasiones, es marcada por el Maestro del oficio, y en otras, se aprende en soledad<sup>207</sup>.

Así, en la imitación y el razonamiento de la acción, se va generando e incorporando un conocimiento que se aprende gracias a la imitación de las conductas comerciales que, después de tantas repeticiones, quedan inscritas en el cuerpo, tan profundamente, que conforman esta ilusión de la “naturaleza” que los vendedores representan con la necesidad, pero que, es parte de lo que Butler (1988) menciona sobre la construcción de una creencia en el *performance* que se representa una infinidad de veces ante el público. Al punto que tanto el actor como el público quedan envueltos en la creencia de la veracidad de la representación. Una cuestión que Goffman (1976: 29) plantea de manera clara cuando menciona que “Cuando su público también se convence de la representación que él ofrece- y este parece ser el caso típico-, entonces, al menos al principio, sólo el sociólogo o los resentidos sociales abrigarán dudas acerca de la <<realidad>> de lo que presenta”.

---

<sup>207</sup> “¡Enseñate!” Decía el patriarca de un grupo de hombres michoacanos, quienes me enseñaron a cargar árboles de navidad, cuando tenía 13 años. “Deja que se enseñen” -decía Don Gil- cuando observaba que alguien estaba haciendo algo mal. Por muchos años, torpemente, pensé que era una deformación del lenguaje, propia de las personas que vienen del campo. “¿Qué no debería de ser “enseñame”? -Me preguntaba desde mi lógica escolar. Muchos años después, entendí que no era que Don Gil no supiera hablar bien, si no que, era una racionalidad distinta. Para Don Gil, “enseñate”, era un proceso de aprendizaje individual en el que uno aprende de sus errores y procura no volverlos a cometer; “enseñate” como una forma en la que el conocimiento llega de la reflexión propia de la experiencia. “¡Ah, ya ves!, decía don Gil con una sonrisa cuando veía que uno mismo había logrado realizar bien las cosas, sin que nadie le dijera cómo hacerlo.

Ese es uno de los puntos cumbres del oficio, ser reconocido por propios y extraños como un vagonero, aunque, también implica ser reconocido por policías y autoridades. “Si en el núcleo de la identidad de género se encuentra la repetición estilizada de los actos a lo largo del tiempo, y no una identidad aparentemente perfecta, entonces las posibilidades de la transformación del género pueden ser encontradas en la arbitraria relación entre tales actos dentro de la posibilidad de un diferente tipo de repetición, en contra o una subversiva repetición de aquel estilo” (Butler, 1988: 520).

Es esta cita la que sirve como puente de la segunda cuestión que me permite mostrar la relación entre estos dos hermanos vagoneros, la cual refiere al carácter innovador que radica en la imitación. Es usual pensar que en la imitación radica la perfecta repetición de actos como si las herencias pasarán inmanentes de una generación a la otra. No obstante, la diferencia de personalidades que encontramos entre el Tejón y el Tejoncito, nos muestra que las herencias e imitaciones del oficio del vagonero, están llenas de espacios de recreación que renuevan un oficio que se representa de manera diferente en cada vendedor y vendedora que cruza las puertas del vagón. Pues, estos aspectos de las diferencias se reflejan también en el estilo que cada vendedor o vendedora le otorga a la entonación de su voz cuando pregonar su verbo, en la manera en cómo recorre el vagón, la mercancía que selecciona, en suma, en todos aquellos actos que componen la realización de su labor comercial. En este sentido, aunque el referente es mucho más profundo, el carácter de la imitación se asemeja a la forma en como Homi Bhabha (2002:112) caracteriza al “...mimetismo [que] emerge como la representación de una diferencia que es en sí misma un proceso de renegación [*disavowal*].”

Tal vez la manera más clara de observar esta relación de transformación respecto a la herencia e imitación en la transmisión del oficio del vagonero sea si nos enfocamos un poco en la manera en cómo los niños y los jóvenes realizan el oficio que aprenden al convivir dentro del espacio social del *Trome*<sup>208</sup>. Parte de la socialización infantil, del proceso de integración de los infantes a la sociedad, tiene que ver con el juego de ser adultos<sup>209</sup> (Elías, 1998). Así, es común que las niñas y niños que crecen dentro de las cajas de plástico o cartón, mientras sus

---

<sup>208</sup> Un caso similar es el de biografía de María Rosete (PUEC, 2010: 95).

<sup>209</sup> Para un estudio más profundo sobre el proceso civilizatorio de los infantes en relación con sus padres, véase Norbert Elias (1998).

padres venden en los pasillos; o aquellos que siguen los presurosos pasos de sus padres en el andar entre los vagones, en algún momento, jueguen a ser vendedores, hasta que el juego termina por ser verdad<sup>210</sup>.

Chabacano, Línea 9, 17 febrero del 2017

Se sube una señora morena de sudadera roja. Cabello teñido, muy maquillada y robusta. Se sienta en el asiento individual que está justo enfrente de mi asiento. Todo aquél que pasa a vender le saluda con cortesía e interrumpe su venta para platicar unos instantes con ella. Rumbo a la estación de Tacubaya, se sube una joven, aún con el uniforme escolar puesto. Vende chicles Trident de diez pesos. Ya la había visto vendiendo esa tarde en la estación de Chabacano, vendiendo paletas *magnum* de fresa en 12 pesos. Como los vendedores anteriores, al encontrar a la mujer, la saluda y platica con ella:

Mujer: ¿Cómo estás? ¿Y tú mamá?

Muchacha: Allí viene atrás de mi

Mujer: ¿A qué hora te vas a ir?

Muchacha: No más dos vueltas y ya.

Mujer: Bueno, con cuidado. Qué vendas mucho.

Mucha: Gracias, señora

Después, en la siguiente estación, aborda el vagón la madre de la niña, una mujer a quien ya había notado por la tarde, del mismo modo, pasando al vagón en seguida de su hija, con una mochila negra, vendiendo audífonos. De igual modo, al pasar por donde está la mujer sentada enfrente de mí, le saluda de beso y comienzan a platicar.

Señora 1: ¿Y tú hija a qué le ha entrado?

Señora 2: Primero agarró tal producto, después la paleta y ahora está con el chicle Trident. Dice que se siente más cómoda, que le sale mejor. Ya sabes, se da sus vueltas después de la escuela, y ya no se quiere salir. No más empiezan a ganar su dinero y ya se van solitos

Señora 1: (risas) sí así son. No más cuídense.

Señora 2: Si, por eso me vengo detrás de ella para venirla cuidando. Pero, ya después, va querer agarrar su ruta (Diario de campo, 17 de febrero del 2017).

---

<sup>210</sup> Recuerdo que, una tarde de agosto, mientras caminábamos por Insurgentes, el Tejoncito me contaba, bastante orgullosos: “Luego, los fines de semana me traigo a mi hijo el más chico a que venda conmigo. Le digo, que vamos a vender. A él le gusta vender barajas. Y así se va gritando en el vagón “Barajas de diez pesos, diez pesos le vale, diez pesos le cuesta” -sonríe-. “No, sí es bien vivo mi chamaco” (Diario de investigación, 24 de agosto del 2017).

Son múltiples los relatos que recabé sobre la relación laboral entre padres e hijos en pasillos y vagones del espacio subterráneo. Desde los pequeños que mendigan mientras sus padres venden en un pasillo, hasta, los más adolescentes, que, atraídos por lo fácil que resulta ganar dinero en el comercio, paulatinamente, van reproduciendo el oficio del vagonero. Lo cual no significa que tanto los padres como los propios infantes y jóvenes no tengan otras expectativas de vida fuera del espacio subterráneo, sólo que la vida del comercio resulta más fácil y práctica respecto a la que, por ejemplo, representa el estudio. Como lo mostraría una charla que tuvimos el Tejoncito y yo con un joven vendedor, después de la peregrinación anual a la Basílica.



Ilustración 21 Niños vendiendo burbujas de plástico  
Fuente: Toma propia. 16 de noviembre del 2014

24 de enero del 2018, Tepito, Línea B

-Después de una conversación comercial entre dos vendedores<sup>211</sup>-

El Tejoncito: ¿Y cómo vas con la escuela?

Adolescente: Pues, voy empezando el tercer semestre. No más que ya voy a tronar dos materias. Es que no alcanzó a llegar a la primera clase. Ayer, me tardé casi dos horas en entrar al Paradero de Indios Verdes, y no llegué al examen. Le expliqué al profe, pero, pus me dijo que ya no lo podía presentar.

Erick: ¿Qué estás estudiando?

Adolescente: Contaduría. Yo digo que allí si hay chamba. Mientras, me rifo acá en el vagón para pagar la escuela.

Erick: Tus papás ya no te apoyan.

Adolescente: Pus, no me llevo bien con mis papás. Mi papá tiene unas ideas con las que no cuadro. Entonces, mejor ya, yo me pongo a chambear, saco mi dinero y hago mis cosas. Ahorita ya hasta estoy viendo con mi novia de irnos a vivir juntos.

El Tejoncito: No estés pensando tonterías. Ponte a estudiar.

Adolescente: Pero, en serio, ya...

El Tejoncito: De verdad, no te metas en problemas. Llévatela relax ¡Estudia! (Diario de investigación 24 de enero del 2018).

<sup>211</sup> El Tejoncito: Te recomiendo los soportes para celular, se están vendiendo como pan caliente. Yo me vendí, fácil, así en un ratito, 300 pesos. Se van en caliente

Adolescente: Y esos, a cómo están

El Tejoncito: Yo los consigo a 4, la gente los está consiguiendo en 4.50; y los doy en diez pesos. No, te digo que si sale. Pruébale y verás

Adolescente: Pues, de audífonos, si me ando vendiendo unos veinte, no más en el ratito después de la escuela, por las tardes. De san Cosme para mi casa. Unas vueltas. Ya me voy allá con mis papás como a las 11 pm.

Desde una perspectiva estructural, la transformación en la imitación del oficio en contra de los padres que muestran las poblaciones de comerciantes con menor edad, muestra la contradicción que vive una persona joven, quienes se ven ante la situación de permanecer en un oficio que, por mal que vaya el día, les permite generar un ingreso neto de 400 a 600 pesos por una jornada de 8 horas de trabajo. Una situación que contrasta con los bajos salarios que caracterizan al país y con la inversión a largo plazo que supone el estudio<sup>212</sup>. Situaciones que se desenvuelven dentro de un contexto de precariedad laboral y baja oferta de fuentes de trabajo de calidad, aún, para los estratos con mayor educación de la sociedad. Así, el comercio popular se perfila como la opción más viable para continuar con un oficio, pese a que los padres, como lo he mostrado al hablar de la sociabilidad en el *Trome*, se empeñen en abrirle otras opciones de vida a sus hijos e hijas.

Ahora bien, desde una perspectiva psicoanalítica del papel que tiene el juego como elemento de representación del mundo para las y los niños y como medio de transición en la construcción de la identidad de la infancia hacia otras etapas de la vida (Winicott, 1979), la representación “lúdica” que hacen los hijos e hijas del oficio comercial de los adultos, construye una lógica entre la fantasía y la realidad, una forma de realizar la ilusión de ser adulto, que impacta en la manera en cómo las niñas y niños entiende su “lugar en el mundo” (Winicott, 1979: 79-82). De tal modo, el “juego de la venta”, entendido como una representación del mundo del trabajo desde una perspectiva marxista de su carácter antropológico, permite que el niño o niña, produzca y reproduzca una parte importante de su persona y de su forma de entender y conducirse en el transporte público. Así, la representación “lúdica” del trabajo, construye el *habitus* del oficio de vagonero, tanto en el plano psicológico como socio antropológico.

A contrapelo de este razonamiento, existe un segundo caso empírico para comprender la adopción del “oficio de vagonero”, cuando el oficio no se hereda, sino que se desarrolla como un recurso ante la necesidad laboral, principalmente, cuando se atraviesa una coyuntura en

---

<sup>212</sup> Con poco más de 88 pesos por día, el salario mínimo en el mercado de trabajo es más de 300% menor que el ingreso que obtiene un vendedor del Metro que, por la misma jornada laboral, tendría un ingreso neto, descontando el costo de inversión en la mercancía, de, al menos, 300 pesos. Esto sin contar con la libertad de extender o reducir la jornada laboral. El debate, en realidad, existe en torno a la precariedad laboral del comercio popular, pues, no es un trabajo que garantice ninguna prestación social, fondo para el retiro, para la vejez, además de la criminalización. Pero, con la creciente precariedad del empleo en el país, esta diferencia entre el comercio popular y las formas de trabajo industriales o de servicios, es cada vez mucho más difusa e inexistente.

la que se acentúan las crisis económicas, la coyuntura en que las personas pierden su empleo o están buscando otra fuente de ingreso con la cual completar sus ingresos. Un contexto en el que el comercio popular, en todos los estratos, se convierte en una alternativa económica<sup>213</sup>. En este contexto se encuentran las personas que, sin heredar precisamente el oficio de sus padres, se transforman en vendedores populares<sup>214</sup>.

En este segundo caso, es necesario destacar las condiciones de posibilidad a lo largo de la biografía de los individuos que permiten que, en dado caso, una persona pueda aprender y desarrollar el oficio de vagonero. Para ilustrar esta situación voy a recuperar algunos trazos del retrato de vida de Moisés. Un hombre que, si bien, nació en un entorno popular, no precisamente comenzó a trabajar como vendedor, sino que, su desarrollo laboral, derivó en el vagón, como una oportunidad de mantener sus estudios, y la vida que había establecido con su pareja, cuando era un joven que estudiaba la preparatoria abierta:

Moisés: Llegué como en el 81-82 a empezar a vender al Metro. (...) uno de los hermanos de mi pareja me dijo “es que hay vendedores en el Metro, pero no sé si tú quieras vender. “¿Cómo venden?” -le pregunté a mi cuñado- “Bueno, pues, buscan libros, buscan plumas, buscan algo, y se meten al vagón y empiezan a gritonearse”. “Si, me parece, y se gana, y con eso podemos seguir estudiando, si le entro”. Entonces había unas plumitas que tenían una gomita, que le llamaban mercurio, que eran tinta roja o verde, y ya había tinta roja, negra y azul. Ya la verde era como algo en boga. Y había que adornarlas. Entonces, dabas tres plumas por diez pesos, en aquel tiempo. Yo llevaba, escasamente, una cajita con doscientas plumas. (Charla con Moisés, 24 de marzo del 2017. Centro Histórico).

Fue la misma “hambre”, como Moisés llama a sus “ganas de salir adelante”, la que, a final de cuentas le obligó a “enseñarse” a vender en el vagón. Un lugar en el que no tenía experiencia de vida, aún. Un oficio que desconocía por completo, el de vendedor popular, pero que, con base en la repetición constante, dominó, hasta hacerse, como los demás, un experto. Pero, antes de ello, Moisés, como muchos advenedizos, tuvo su iniciación, que consistió en: dominar el oficio de vagonero, dominar su cuerpo y el miedo de presentarlo ante un auditorio de extraños y afrontar el reto de convencer a ese auditorio de consumir tus productos.

Moisés: (...) ahí fue donde me meto en el Metro con una cajita de plumas; y la persona que me llevó, me dijo “espérate más al rato te metes a vender”. Traía yo cinco cajas de plumas, que eran como 100 ofertas unas 300 plumas de tinta negra, azul y roja que eran las más

---

<sup>213</sup> Un caso emblemático es el que narra Hugo Pérez (2013: 84-86) sobre “Rebeca”, la informante clave que le permitiría a Hugo ingresar al mundo del comercio popular en el Metro.

<sup>214</sup> Un caso empírico de adopción del oficio como lo muestra el concepto de trayectorias y condiciones de vida de Lahire (Cedillo. Et. Al. 2017)

comunes, las tradicionales; y son las que te platicué que había que ponerles una cintita para darle una mejor presencia. Yo agarraba las plumas y no sabía agarrarlas, se me caían al entrar al vagón, porque la gente te atropella. Entonces te quedabas como que, de qué onda, pero le vas agarrando el plan y la maña. Le decimos nosotros la maña, te vuelves un experto. El parar las puertas del Metro, no se paran de una forma cómo pareciera de hombres fuertes (...) se refiere a poner los brazos en medio de las puertas. No, tienes que trabarlas con el pie y es algo que vas aprendiendo en ese quehacer. Tú corres de vagón, y puedo recorrer el convoy de la primera puerta a la última. Cuando suena la alarma, tienes escasos 10 segundos, cuando ya viene la puerta, le pones el pie y se detiene la puerta y ahí se mantiene y ahí puedes estar. (Charla con Moisés, 28 de abril del 2017. Centro Histórico).

Las habilidades propias del oficio de vagonero cuando no son heredadas, también, como cualquier otro oficio, pueden ser aprendidas por medio de la práctica constante y atenta. Aunque, se tiene mayor posibilidad de aprenderlas cuando la persona que las reproduce ha crecido en un entorno popular. Estos espacios populares, sus geografías, no se remiten únicamente al espacio subterráneo, sino que, se encuentran en otros lugares de la ciudad, como las colonias centrales o aquellas del Estado de México que se conformaron a partir de los asentamientos y ocupaciones populares. Los recursos que uno aprende gracias a los espacios y dinámicas en los que se desarrolló su trayectoria vital, también, son de utilidad para quienes se aventuran a aprender las prácticas comerciales, las formas de ser en la ciudad que van a contra pelo de los estatutos del proceso civilizatorio<sup>215</sup>. Así, el oficio de vagonero es más fácil de aprender y representar, cuando se tiene cierta cercanía o afinidad con los entornos populares<sup>216</sup>.

Lo que no cambia es entender que, como lo mencionaría “el Tejoncito”, “todo es trabajo”. Desde la compra de las mercancías, pasando por su preparación para su presentación frente al público usuario del Metro, hasta llegar al acto final de presentarse en el vagón. Como él mismo lo ejemplificaría una tarde que fuimos por más revistas para vender en el Metro:

8 de agosto del 2017, en un microbús que corre sobre Vidal Alcocer-Circunvalación con dirección hacia la Merced.

“El Tejoncito” me llevó a comprar revistas a un expendio cerca de Tepito. Él compró sus recetarios de cocina Kena, cincuenta piezas; yo compré 50 piezas de “Revista sopa de letras”. Armados con la mercancía, tomamos un microbús que nos lleve a la Estación Merced, para de allí trasbordar a Pino Suárez y regresar a nuestra ruta laboral. Mi Maestro saca de su morral

---

<sup>215</sup> Casos interesantes de etnografías de observadores completamente *outsiders*, serían los estudios clásicos de Wacquant (2006), Linhart (2008)

<sup>216</sup> Casos contrastantes de esta condición etnográfica, de completa extranjería al oficio del vagonero, son aquellos que han caracterizado las investigaciones antropológicas anteriores sobre el comercio popular en el Metro de la Ciudad de México; quizá, una notable excepción a esta tendencia sea la investigación realizada por Hugo Pérez (2013). Hace falta, entonces, una reflexión mucho más profunda respecto a las implicaciones que tiene para una etnógrafa o antropóloga hacer investigación sobre el comercio popular (Zubillaga, 2003)

una cinta adhesiva, corta un pedazo, lo enrolla, y comienza a pegarla y despegarla en la portada de las revistas que tienen marcas de plumón, y me explica:

El Tejoncito: Mira, aquí todo es trabajo. Es como ahorita, mira, le estoy quitando el marcador a las revistas, para que estén bien, para que estén presentables. Si no, no me las compran. Y mira, ve, les quitas la marca, y quedan como nuevas. O sea, es que esto todavía sirve.

Erick: ¿No quieres que te ayude?

El Tejoncito: No, hombre. Ahorita de volada, al fin, mira, no son muchas. Pero, si no lo hago ahorita, no quiero estar allí en el andén haciéndolo, aunque, también se puede, pero, no me gusta. Igual para las revistas que llevas, las sopas de letras, se les pasa así leve con una lima de uñas por las orillas, para engrosarlas y, entonces, parecen más gruesas, se ven más grandes. -sonríe con malicia-.

El Tejoncito: (...) Pero, es como te digo, todo esto es trabajo. Ir por las mercancías, tenerlas bien presentables, todo es trabajo. (Diario de investigación, 8 de agosto del 2018).

### **El oficio en acción.**

#### **La representación del oficio del vagonero**

En el capítulo anterior recuperé en un sentido ampliado el marco teórico de Erving Goffman para analizar las relaciones en público entre comerciantes populares y el público usuario del Metro. Ahora, quiero retomar la perspectiva más conocida de Goffman, esa que plasmó en “La presentación de la persona” (Goffman, 1976) y nos permite entender las relaciones sociales desde la metáfora del escenario y la dramaturgia. Recupero este enfoque de interpretación de la relación que desarrollan los vendedores en el vagón, desde una lógica en la que, con base en Goffman (1976: 33) "...el término <<actuación>> para referirme a toda actividad de un individuo que tiene lugar durante un periodo señalado por su presencia continua ante el conjunto particular de observadores y posee cierta influencia sobre ellos". En este caso, representaré el escenario del subterráneo con base en los saberes y recursos escénicos que emplean los comerciantes populares para representar su papel a bordo de los vagones del Metro de la Ciudad de México.

#### **1) Las trasbambalinas del oficio: aprender verbos**

He mencionado en distintas ocasiones al “verbo” como esa forma en la que los comerciantes populares ofertan sus productos al interior de los vagones del Metro, no obstante, no me había detenido a analizar este recurso económico e histriónico con la debida importancia que merece, pues, no sólo se trata de una peculiar forma lingüística (Alonso, 2018) o el rasgo distintivo con el que se identifica la presencia de un comerciante a bordo del vagón, sino que, desde la perspectiva política de Michael de Certeau, las formas de hablar como los “verbos”,

con una expresión política de las tácticas de resistencia por medio de las cuales, los grupos populares resisten y se adaptan<sup>217</sup>. Desde esta óptica política de las formas del oficio popular, es como analizaré este importante elemento que compone la *fachada* (Goffman, 1976: 29)<sup>218</sup> que le permite al comerciante popular presentarse como un vagonero.

Erick: ¿Oye, y tú sabes esa cosa de los “verbos”? Un día Moisés me contó que los habían inventado los vagoneros.

El Tejoncito: Sí. Fíjate, existe una copla, que se conoce como la copla del Metro de la Línea 2. No me acuerdo muy bien cómo va, pero es algo así: “Allá en CUATRO CAMINOS muy cerca de los PANTEONES se encuentran TACUBA y CUITAHUA haciendo POPOTLA en pleno COLEGIO MILITAR y como no era NORMAL SAN COSME hizo una REVOLUCIÓN mientras tanto el cura HIDALGO se trasladó a BELLAS ARTES y ALLENDE al ZÓCALO por lo tanto PINO SUAREZ y el Sr. SAN ANTONIO ABAD se encuentran tragando unos CHABACANOS en pleno VIADUCTO la señora XOLA y su esposo VILLA DE CORTES iban en unas NATIVITAS hacia los PORTALES qué están junto a la ERMITA el GENERAL ANAÑA iba de viaje a TAXQUEÑA.

Erick: -Risas- ¡Está genial!

El Tejoncito: -sonriendo como alguien que ha hecho un truco de magia- Sí, cómo ves. Ese es el ingenio que tenemos. (Diario de investigación, 8 de septiembre del 2017).

La copla reúne a todas las estaciones que componen la Línea 2 del Metro de la Ciudad de México. Refleja la riqueza creativa del ingenio popular, como la relación afectiva que tienen las y los vendedores con su espacio laboral, su espacio de vida cotidiana (Tenorio, 2017). “El verbo”, como una forma lingüística y corporal en la que se incorpora y representa una parte del “oficio de vagonero”<sup>219</sup>. El “verbo” es aquel discurso de venta con el que la o el vendedor, se presenta ante las y los usuarios-consumidores del STC Metro. Su propósito es ofrecer el producto y convencer al usuario de consumir sus productos<sup>220</sup>. También, el “verbo” es una forma subjetiva en la que el vendedor o vendedora encarna su oficio, al cambiar las entonaciones de la voz, el contenido de las palabras que utiliza, como el tiempo que emplea

---

<sup>217</sup> “...la retórica o ciencia de las “maneras de hablar” ofrece un aparato de figuras tipo al análisis de las maneras de hacer cotidianas cuando, en principio, se la excluye del discurso científico. Dos lógicas de la acción (una táctica, otra estratégica) se desprenden de estas dos formas de practicar el lenguaje. En el espacio de la lengua (como en el de los juegos), una sociedad explicita más las reglas formales del actuar y los funcionamientos que las diferencian.” (de Certeau, 1980: LI)

<sup>218</sup> En atención a la idea de Goffman (1976: 34), él entiende por “...<<fachada>> (*front*) a la parte de la actuación del individuo que funciona regularmente de un modo general y prefijado, a fin de definir la situación con respecto a aquellos que observan dicha actuación. La fachada, entonces, es la dotación expresiva de tipo corriente empleada intencional o inconscientemente por el individuo durante su actuación”.

<sup>219</sup> Sánchez (2009), brevemente, ha hecho mención de ello, y Alonso (2015), hizo una valiosa recopilación de los “verbos” que ella notó que eran usados por las y los vendedores en su experiencia etnográfica en la línea 9 del Metro de la Ciudad de México.

<sup>220</sup> Parte de esa riqueza literaria que Tenorio (2017: 449-509) ha identificado como característica de la prosa popular, (Tenorio, 2017: 477), las expresiones populares de los verbos, podrían constituir la “musa subterránea”.

para ofrecer su producto en el tiempo que está dentro de los vagones. Un arte que De Certeau (1980: 28) identificó como:

Estos giros caracterizan el arte del habla popular. Tan vivo, tan perspicaz para reconocerlos en el narrador y en el merolico, el oído de un campesino o el de un obrero sabe descubrir en una manera de expresar una manera de tratar el lenguaje recibido. Su apreciación divertida o artística se refiere también a un arte de vivir en el campo del otro. Distingue en estos giros del lenguaje un estilo de pensamiento y de acción: modelos de prácticas.

Es necesario entender que el “verbo” es una forma estructural de representar el “oficio” que fue creada por los vendedores populares mucho antes de que estos bajarán a vender al Metro. Lo cual no significa que, por estructural, entendamos que no pueda ser proclive de recreaciones en la propia práctica del “oficio”<sup>221</sup> (Bhabha, 2003). Por su parte, la promoción de sus artículos en el espacio público es una de las características esenciales del comerciante en la ciudad, de su forma de urbanismo. Los pregones de los vendedores son sonidos típicos de los mercados, tianguis y demás espacios donde se desarrolla la vida comercial popular en Latinoamérica y otras partes del mundo<sup>222</sup>. Sonidos de las calles y espacios populares, acústicas de sus geografías, que contrastan con el “urbanismo” civilizado del silencio y el control de los impulsos nerviosos<sup>223</sup>. Por el contrario, el comercio popular en el espacio público es una muestra de la exultante vida de la ciudad, de la riqueza de sus sonidos y sus diferentes formas de vivirla. Sonidos que, con el desarrollo urbano, también se trasladaron al transporte público de la Ciudad de México.

---

<sup>221</sup> Un ejemplo lo puedo extraer de mi propia experiencia como vendedor del vagón: “Alguna vez le pregunté a el Tejoncito: “¿Por qué no hacía como otros vendedores y vendía más de una mercancía? A lo que mi Maestro me respondió “Es mucho más difícil, y no te concentras ni en la una, ni en la otra”. Lo cual es cierto. Cuando vendía sopa de letras y revistas de “Desafíos mentales”, había logrado acoplar perfectamente mi pregón a ambas mercancías. Pero, cuando terminaba la revista de “Desafíos mentales”, me era difícil volver a acoplar el verbo a sólo una mercancía. Lo mismo sucedía cuando intentaba modificar el verbo, para, intentar hacerlo más “atractivo” para el gusto de las y los usuarios, terminaba por perder el ritmo, y tenía que regresar a la estructura original que ya había memorizado y que, sorprendentemente, se adecuaba más al tiempo y al espacio en el que el tren llegaba a la siguiente estación”. (Diario de campo, agosto 26 del 2017).

<sup>222</sup> Por ejemplo, en la historia urbana de la Capoeira en Salvador, Bahía, existe una estrecha relación entre el comerciante afrobrasileño y de la provincia, los *tabareus* y los *escravos de ganho*, que iban a ofrecer los productos de las Haciendas en las calles de la ciudad, y el desarrollo musical de la *Capoeira*. Pues, varios de estos comerciantes, ofrecían sus productos tocando un arco musical de origen africano, que, posteriormente, se convertiría en el *Berimbau*, emblema musical y símbolo mundial de la *Capoeira* (Ribeiro, 1991).

<sup>223</sup> El ejemplo histórico más típico y perdurable en el tiempo en la Ciudad de México, se encuentra en el corazón de la Ciudad, en el cuadrante comprendido por las calles de Moneda, y todas las “Repúblicas” hasta el barrio de la Lagunilla y Tepito, y más allá, por la calle de Corregidora, hoy, después del proyecto de renovación y recuperación del Centro histórico, “el Corredor de la Nación”; que nos lleva al antiguo embarcadero de Roldán, la antigua Alhóndiga Real, todo ello es “la Antigua Merced”, y desemboca en el barrio de Candelaria de los Patos, otro ejemplo histórico del ser popular en la Ciudad de México.

Demetrio: ...yo no sé si tú recuerdas que, anteriormente, había muchos merolicos en cualquier mercado que quieras, había un merolico vendiendo hierbas medicinales o vendiendo cualquier otra cosa; y el merolico de siempre al gritar, gritaba cosas como en el aspecto de que la pomada o el de la hierba que vendiera, eran “hierbas mágicas curaban todo, era el elixir de la vida”, por así decirlo. Entonces, la mayor parte de comerciantes, de aquel entonces, hasta los que vendíamos en los camiones, procurábamos decir un “verbo” para comentarle a la gente el aspecto de lo que vendíamos Era algo fabuloso, pero era la cuestión del momento, y la transición que se da, se da porque, de alguna manera, vamos creciendo y vamos viendo, convenciéndonos a nosotros mismos que ya hay una clientela. El cliente que compra, ya no es necesario engañarlo. El cliente solito se engaña, porque sabe que muchas de las cosas que se compraban en aquel entonces no eran lo fabuloso que se decían; y comenzamos a cambiar la percepción de venta. Pero si haciéndole ver que, supuestamente, lo que vendíamos era lo mejor que podía existir en el mercado de las ventas. Y así fue como se fue llevando a cabo la transición, y la gente lo va a aceptar, y así es (Charla con Demetrio, 7 de junio del 2017. Centro Histórico).

La transición comercial de Demetrio hacia el comercio en el espacio subterráneo se dio en un contexto de una racionalidad comercial que fue aprovechada por él y por los demás vagoneros originarios. Así, años después, cuando Moisés se integra a la venta del comercio popular bajo la ciudad, él ya encuentra la institución del verbo en la práctica del comercio popular bajo la Ciudad. Como una práctica estructurada por las organizaciones, y a la vez, como una prueba del ingenio subjetivo de las y los vendedores del comercio popular en el Metro de la Ciudad de México.

Moisés: Y el mismo líder y el vendedor, empezó a incursionar en el verbo<sup>224</sup>. Es que cada mercancía tenía su propia forma de anunciarla<sup>225</sup>, y ahí veías a los amigos haciendo sus borradores en las piernas, era: “...cómo le voy a gritar a la pluma. Eh... pues es una pluma, con lapicero y con goma que borrar la tinta. De tinta negra, de tinta roja, de tinta azul y de tinta verde” Y al costurero “cómo le voy a gritar. Pues son: treinta agujas de ojo dorado, de diferente tamaño, trae una aguja de canevá, trae una aguja para coser zapatos, y un ensartador para que la gente no batalle, en la tercera edad, pueda ensartar la aguja”

Erick: ¿Eso lo hacía el propio vendedor?

Moisés: El propio vendedor. Era común que llegaras a una base y encontraras a los amigos ahí con su libretita y estar anotando, cómo debían de anunciar la mercancía que traían. Y fue una especie de legado, una forma subjetiva que fueron dando los vendedores<sup>226</sup>. (Charla con Moisés, 24 de marzo del 2017. Centro Histórico).

---

<sup>224</sup> Vínculo esta actividad creativa de la literatura popular, con otras expresiones más artísticas, por ejemplo, la literatura de *cordel* de la región del *sertão* brasileño; con la creación de coplas, y demás creaciones que hacen los grupos populares, sólo que adaptados a su actividad laboral.

<sup>225</sup> Lara Alonso (2015) en su apéndice de investigación, tuvo el acierto de recopilar un conjunto de discursos de venta, mismos que organizó a partir de un análisis lingüístico comercial del discurso de los vendedores.

<sup>226</sup> Incluso, tanto Moisés, como Demetrio y el Tejoncito, coincidieron en que los propios líderes son quienes o, ahora, los mayoristas, llegan a vender la mercancía con todo y el “verbo” con el que buscan promover la mercancía.



Ilustración 22 Joven recitando un verbo  
Fuente: toma propia. 25 de julio del 2014

Independientemente de los tipos de verbos, que dependen de la mercancía que se venda, existe cierta estructura que se busca destacar en el discurso. El saludo como inicio de la presentación del vendedor en el vagón no necesariamente es la manera en la que se inicia el acto mercante. Algunos vendedores, los “bocineros”, apenas cruzan el umbral de las puertas e inician su vendimia, en el caso de los bocineros, se escucha el estruendo de las pistas del disco. En el caso de otros vendedores, por ejemplo, los que venden objetos varios, la interacción comienza presentando al producto que ofrecen. Sobre ello, la presentación del producto es importante, pues pareciera que, ante el público usuario/consumidor, el

vagonero está obligado a mostrar que la mercancía tiene un valor de uso mayor y que incluso, de ser adquirido, el usuario/consumidor, estará gozando de una ventaja de mercado. Por ejemplo, los vagoneros que abordan el vagón vendiendo chocolates de la marca *Hersey's* “Es chocolate fino, chocolate de calidad, para que no pague su precio comercial que es de 15 pesos, como una oferta, como una promoción es barra grande de chocolate *Hersey's*, 10 pesos le vale, diez pesos le cuesta. Es producto de línea, producto que no está caducado<sup>227</sup>” (Diario de campo, 16 de agosto del 2015, 19:26 hrs. Estación Instituto del Petróleo).

Otro elemento interesante de la forma en la que el vagonero se presenta en el vagón tiene que ver con la interacción que éste tiene con el espacio, cómo emplea la infraestructura del vagón como un medio de exposición de la mercancía. Una forma verbal de manejar y presentar el cuerpo en el vagón, que acompaña al pregón del verbo. “Sí mira, te vas a llevar a la venta es la nueva pelota mágica, de la marca “*play doh*”, es la pelota que puedes estirar, cortar, romper y volverá a su forma original. Pelota mágica, pelota de novedad. Hágale el bonito regalo, el bonito detalle a la niña al niño. Vale, le cuesta, diez pesos” (Diario de investigación 28 de

---

<sup>227</sup> Si bien es cierto que muchos de los productos comestibles de marcas reconocidas que se expenden en el Metro están a punto de caducar, en ocasiones, los encargados de las bodegas confunden el producto de línea con el producto que está próximo a caducar. Por ello, algunos de los productos que se venden en el Metro pueden tener una calidad y fecha de caducidad como la de un producto de aparador.

agosto del 2015. 19:45 hrs. Estación Vallejo). Mientras el vendedor, un joven delgado y moreno, promociona el artículo, comienza a enredar la pelota en los tubos del vagón, botando la pelota, ya amasada contra el suelo y el techo del vagón. Así, la infraestructura del vagón sirve como parte del escenario <<setting>><sup>228</sup> que posibilita la actuación comercial.<sup>229</sup>

Por último, existe la cuestión del tiempo y el espacio, elementos que marcan la duración del “verbo”, en función de la transición de una estación a la otra; él o la vagonera cuentan con 2:30 minutos promedio, para vender sus mercancías. Es el tiempo en el que las y los usuarios se convierten en consumidores pasivos de las mercancías que ofrecen las y los vendedores, pero, más allá de la lógica comercial, también es una forma de prevenir ser sorprendido por los elementos de seguridad.

El Tejoncito: Tienes que terminar de vender antes de que el tren llegué a la siguiente estación. Para que guardes la mercancía en la bolsa y no te cachén los Polis.

En ocasiones, lo logro. Otras veces, no, y tengo que cortar abruptamente el “verbo” especialmente en estaciones cortas como “Allende” hacia Zócalo o hacia Bellas Artes, pues, no me da tiempo suficiente para recorrer todo el vagón. (Diario de campo, agosto 26 del 2017).

## 2) Las trsbambalinas del oficio: El trabajo del cuerpo

Otras de las diferencias que mencionó Demetrio respecto del comercio en los camiones y al interior de los vagones, tiene que ver con el manejo corporal que debe de desarrollar el vendedor entre uno y otro medio de transporte.

Erick: Y en otras cosas, tenías que mantener más el equilibrio ¿Cómo era la experiencia del cuerpo?

Demetrio: No, fíjate que en el Metro el equilibrio va más estable. En el Metro, claro, lo tienes que mantener cuando frena, porque, en el momento, si hay momentos en los que si te jalan. Pero cómo va uno acostumbrándose, ya sería la manera de pararse, para mantenerse sin agarrarse; ya un poquito, te vas dando la estabilidad. En el camión no en el camión son malos enfrenones que, en el Metro, entonces, todo eso es un cambio total. Además, en el camión a veces se llegaban a amontonar 2 o 3 vendedores. Apenas estaba bajando uno y subía el otro. Nada más terminabas tú de gritar y ya estaba el otro, porque, en aquel entonces, también ya

---

<sup>228</sup> "...se encuentra el medio (*setting*), que incluye el mobiliario, el decorado, los equipos y otros elementos propios del trasfondo escénico, que proporcionan el escenario y utilería para el flujo de acción humana que se desarrolla ante, dentro o sobre él" (Goffman, 1976: 34).

<sup>229</sup> Un ejemplo similar, es el de la “persona indigente” que se sube al vagón para hacer un acto de “faquir” que consiste en recostar una parte de su cuerpo sobre un cúmulo de vidrios rotos. Algunas personas que realizan este acto mendigante, se cuelgan de los tubos, dan un giro y se sueltan para caer de lleno sobre el tendido de vidrios. Un acto en el que se apoyan de la infraestructura para dotar de mayor dramatismo a su acción. Otro acto altamente dramático es el de las personas, en ocasiones infantiles, que se arrastran de rodillas por el piso del vagón, buscando limpiar con un trapo los zapatos de las y los usuarios a cambio de una moneda.

había crecido mucho lo de los vendedores en las rutas<sup>230</sup> (Charla con Demetrio, 7 de junio del 2017).

El manejo del equilibrio en el vagón como condición para desarrollar el oficio de vagonero, es una realidad. “Sólo es cosa de dejar el abdomen bien apretado y plantar los pies semiflexionados”, revela “la Rana”, vendedor y propietario de una imprenta, después, de una reunión con Líderes del Metro (Reunión con líderes del Metro, Julio 21 de 2017). También es cierto que llevar a cabo estas proezas de equilibrista es más sencillo decirlo que hacerlo. En contadas ocasiones, al recorrer los vagones, tenía que hacer uso de mi 1.83cm de altura para afianzarme del techo superior del vagón o para sujetarme, de emergencia, de los tubos superiores cuando, abruptamente, se frenaba el tren. En suma, incorporar el “oficio” en el cuerpo implica una forma de modificación de los sentidos no sensoriales del cuerpo, encargados de mantener el equilibrio y el balance en el espacio.

En este sentido, además de la relación que mantiene el cuerpo con la actuación comercial del oficio de vagonero, existe otra relación entre el cuerpo y el espacio que me permite vincular el ejercicio laboral y económico del vagonero con aquella expresión heterotópica del *Trome* como un espacio de sociabilidad que se crea en el Metro más allá de su función urbanística como medio de transporte. De tal modo, con el andar comercial del cuerpo que realizan los comerciantes en los vagones, como lo ha identificado De Certeau<sup>231</sup> (1980: 110), se aprecia que:

... si es cierto que un orden espacial organiza un conjunto de posibilidades (por ejemplo, mediante un sitio donde se puede circular) y de prohibiciones (por ejemplo, a consecuencia del muro que impide avanzar), el caminante actualiza algunas de ellas. De ese modo, las hace ser tanto como parecer. Pero también las desplaza e inventa otras pues los atajos, desviaciones o improvisaciones del andar, privilegian, cambian o abandonan elementos espaciales.

Otro trabajo corporal que implica el “oficio de vagonero”, es saber recorrer los vagones. Cuando el cuerpo del vagonero es joven, es común verlo correr de un vagón al otro, entrando a empujones antes de que las puertas se cierren, sorteando a las y los usuarios que descienden

---

<sup>230</sup> Aunque, hoy en día, se sigue observando que se crucen dos vendedores en el mismo vagón, existe un crecimiento de los vendedores populares en las normas del “buen vagonero”, existen algunas claves para respetar los turnos de venta. Con un “échale” se le da la oportunidad de vender a uno de los vendedores que se han concentrado en el vagón. En otro vendedor ofrece su mercancía sin ocupar todo el tiempo del recorrido del tren. En el cambio de mercancía, el vendedor que espera inicia su verbo con un “o bien si lo prefiere...”; como una enunciación del cambio comercial de escenificación.

<sup>231</sup> Este aspecto es desarrollado por el autor con mayor profundidad cuando habla de las “artes del andar” y de las “retóricas caminantes” (De Certeau, 1980: 107-130)

apresurados de los vagones. Pero, con el paso del tiempo, el desgaste corporal va haciendo mella en las capacidades físicas y en la velocidad para trasladarse. Por ejemplo, “El Tejoncito”, hombre adulto a mediados de su medio siglo de vida, tiene un paso rengu, producto de los “juanetes en los pies”, como del pesado saco de revistas que usualmente carga de costado, aproximadamente, lleva entre 20-30 kilos de mercancía. Él ya no corre tras los trenes. Su andar es más pausado.

Por otro lado, en relación directa con el verbo, la voz es otro de los aspectos corporales que el oficio va a desgastando con el tiempo. Demetrio, por ejemplo, aunque también aseguran que se debe a sus antiguos excesos con el alcohol, tiene una voz tenue y desgarrada. Producto de más de 30 años vendiendo en los vagones y pasillos del Metro, antes de su retiro como “mayorista”<sup>232</sup>. Don Anselmo, uno de los primeros vagoneros, quien ha estado en el Metro vendiendo desde los primeros días hasta la actualidad, también, sufre del desgaste de la voz. Estos vendedores, incluyendo al Tejoncito, quien comienza a preocuparse más por su proceso de envejecimiento y por la incertidumbre que ello le conlleva, en un cuerpo que ya no le permite vender como antaño, y que es un constante recordatorio de la precariedad vital. Vendedores y vendedoras que, sin seguro social, ni jubilación, ni otras prestaciones sociales, comienzan a enfrentarse al inminente futuro de tener que seguir comerciando para vivir, aunque el cuerpo diga lo contrario.

### **3) Las trambalinas del oficio: El trabajo emocional**

La idea sobre “la pena” que mencionaron los vagoneros como el primer y más grande obstáculo a vencer para comenzar a vender en el Metro, me hizo notar la importancia del trabajo emocional<sup>233</sup>. Similar a la labor que describió Hoschild (1983) respecto al trabajo emocional que realizan las azafatas. Por su parte, la necesidad, entendí, que es el impulso material que provoca la acción de venta. Lo cual, me recordó a las situaciones que caracterizan a las personas que viven en contextos socio-económicos adversos (Simmel, 2017; Narayan y Petesch, 2007). A mi entender, la necesidad es un elemento esencial que

---

<sup>232</sup> Incluso este rasgo hizo por momentos que fuera más difícil capturar su voz en las charlas que mantuvimos a lo largo de mi trabajo de investigación.

<sup>233</sup> En este aspecto, la narración autoetnográfica es crucial, pues, esta permite llevar “a los lectores a la escena” –particularmente hacia pensamientos, emociones y acciones (Ellis, 2004)– con el fin de “vivir una experiencia”. (Ellis, Adams y Bochner, 2009: 23)

nos permite comprender una parte importante de la psicogénesis que permite el control de los impulsos de vergüenza que emergen del ejercicio del comercio popular en espacios públicos<sup>234</sup>.

Todos los vendedores y vendedoras con las que interactué a lo largo del trabajo de campo, dentro y fuera del espacio subterráneo, coincidían en que vender en el Metro es “fácil”, sólo es cosa de perder la vergüenza. Cuestión que implica cierto trabajo emocional (McCarthy, 1989; Scheff, 1988) para controlar la presentación de la persona en el rol de vagonero. Como si se tratase de un escenario, de una de esas antiguas carpas donde se desarrolló el arte popular en la década de los años cuarenta, las puertas del vagón se abren de par en par. El vendedor entra, saluda o comienza a presentar su producto, y en el momento que se escucha ese sonido, que irrumpe en la supuesta calma y silencio que se esperaría en el transporte público, todos los ojos, todas esas miradas, como la luz en el escenario, se posan sobre el vendedor. La persona que comercia, por principio, como el actor dramático, busca la atención de su público, y una vez que la obtiene, viene el trabajo de controlar sus emociones.

Elías (1989: 449) menciona que parte del proceso de la civilización consiste en el manejo expresivo de las conductas en presencia de los otros, en particular, el control de la vergüenza de presentarse ante los demás. Simmel (1986) haría lo propio, al hablar sobre la vergüenza en un sentido psico-moral que, al igual que con Elías, involucra las relaciones sociales<sup>235</sup>. Sin necesariamente saberlo, ambos *outsiders* de la Teoría sociológica, fundaron la contemporánea reflexión sobre la sociología y la antropología de las emociones y los sentidos, escuelas que reparan en el trabajo somático que realizan las personas para representar sus oficios ante los ojos de las y los consumidores (Hotschild, 1983).

Así, el oficio de vagonero implica un trabajo somático en la medida en la que controla la vergüenza de presentarse ante el público que, lo mismo, mira de una manera penetrante y extrañada, haciendo patente que la presencia del vendedor no es grata en el vagón; o ignora su presencia, anulando la existencia del vendedor, quien, por más que alza la voz para recitar

---

<sup>234</sup> Por psicogénesis, recorro al entendimiento que Elías (2009) tiene sobre el dominio de las emociones y la generación de racionalidades que utilizó para analizar el proceso civilizatorio de las sociedades occidentales.

<sup>235</sup> Como lo destaca Elías (2009: 459) “...las coacciones sociales externas van convirtiéndose de diversos modos en coacciones internas, cómo la satisfacción de las necesidades humanas pasa poco a poco a realizarse entre los bastidores de la vida social y se carga de sentimientos de vergüenza y cómo la regulación del conjunto de la vida impulsiva y afectiva va haciéndose más y más universal, igual y estable a través de una auto dominación continua”.

su verbo, sus palabras se pierden entre el tumulto de voces de las y los usuarios, y la estridencia del propio espacio subterráneo.

Jueves 19 de febrero del 2017

Pantitlán-Puerto Aéreo, Línea 1

Una mujer joven toca una guitarra acústica. Su voz es rasposa, se escucha ronca. Es morena clara, labios pintados de rojo, mezclilla y bolsa de mezclilla. La acompaña un niño moreno claro, cabello negro, playera del América. El niño juega con un trompo, que quería lanzar en el vagón, pero la chica le dice que “no, que es peligroso”. El rostro de ella luce cansado, con ojeras. Arpegia su guitarra y comienza a entonar: “Para qué me haces llorar”, de Juan Gabriel. Después, de terminar esa canción, le dice al auditorio: “Quizá este trabajo es molesto, pero, es así como me gano el dinero. Si no traen, me basta con una sonrisa, nada más no se volteen, no miren la ventana, o vean su celular. (Diario de investigación, 19 de febrero del 2017).

La sensación de extranjería, de saberse un ser no deseado en el espacio, es uno de los sentimientos que constituyen el ser del vendedor popular, esa consciencia constante y cotidiana del ser en el espacio urbano. Sensación que, si bien, provoca un clima emocional no grato, no es la única atmosfera emotiva que se vive en el espacio subterráneo. También existe un deterioro nervioso y emocional al que poca atención se le presta, y que, también, tiene que ver con parte del ser del vendedor popular y con sus conocimientos del oficio que en otro capítulo voy a describir, pues, para ejercer su profesión, tiene que sortear la constante vigilancia de policías y cuerpos de seguridad. Lo cual, genera un estrés constante en la vida cotidiana de los hombres y las mujeres que se mantienen a través de esta actividad. A esto, habría que sumar las diferencias y desigualdades que atraviesan las consecuencias del oficio en el cuerpo, con respecto al género, la edad y la condición fisiológica y social que componen la heterogeneidad del comercio popular bajo la ciudad.

Sin embargo, pese a todo el clima de contención emotiva y de manejo de los afectos y sus efectos, también existen climas emotivos positivos en el comercio popular, que tienen que ver con el éxito en las ventas. Cuando los días son buenos: sin lluvia, sin suicidios<sup>236</sup>, sin fallas mecánicas, ni otro incidente que entorpezca el paso normal de los trenes; y si los días son de quincena, se siente en el vagón el entusiasmo de las y los vendedores que corren de vagón en vagón o platican animosos y bromistas en los andenes. Felicidad que se debe de

---

<sup>236</sup> Aunque no son frecuentes estos incidentes, según una fuente periodística: “De enero de 2013 a agosto de 2018, un total de 120 personas se han arrojado a las vías del Metro y han sido arrolladas por el convoy, 98 de los fallecidos eran hombres y 22 mujeres”. (Excelsior, 04/09/2018 <<https://www.excelsior.com.mx/comunidad/se-registran-120-suicidios-en-el-metro-en-cinco-anos/1262737>> (Consultado el 1 de octubre de 2019), cuando suceden suelen ocasionar un gran desorden en la vida cotidiana de todas las actividades que se desenvuelven en el STC Metro.

controlar, pues, desbordada, puede ocasionar que el vendedor o la vendedora, baje la guardia y sea remitida por los oficiales. Optimismo que contrasta con aquellos días en los que no se ha vendido nada, la venta es floja o hay operativos que impiden la venta en pasillos y vagones. Allí, las y los comerciantes, cabizbajos y sin esperanza de venta, esperan en los andenes, en los pasillos a un costado de sus mercancías, a que la situación mejore, si no, no habrá mucho dinero que llevar a casa.

### **Ser un vagonero: los apodos**

En los grupos de *Capoeira*, y en otros espacios en donde se practica esta forma cultural afrobrasileña, se estila que, al ingresar un nuevo integrante del grupo, al reconocido como parte del grupo, se le otorga un nuevo nombre, un *apelido*. En la tradición de la *Luta Regional Baiana* de Manoel dos Reis Machado, *Mestre Bimba*, este *apelido* le era otorgado al practicante en la primera roda de *Capoeira* en la que participaba, pues, en ese momento, se decía que “comenzaba a existir para el mundo de la *Capoeira*”; esa primera roda era su *Batizado* dentro de la *Capoeira*. Los *apelidos* que se le dan al practicante refieren a características de su fisonomía, de su carácter, a alguna situación particular de su vida, alguna frase que lo caracteriza, etc. Un acto ritual que la *Capoeira* moderna recuperó de los tiempos de la colonia portuguesa en los que, las personas esclavizadas que lograban huir de las haciendas y otros centros de trabajo con dirección a los *quilombos* o a otros lugares, cambiaban su nombre para no ser reconocidos y reclamados por sus antiguos dueños.

Aunque en un contexto diferente, los *apelidos*, sobrenombres o apodos, también tienen un sentido de identidad dentro del *Trome*, el espacio social que conforman las poblaciones populares en el Metro de la Ciudad de México. De manera paralela como sucede en el mundo de la *Capoeira*, los sobrenombres o apodos que se le dan a una persona conforman la identidad social que tiene esa persona dentro del *Trome*, que al ser el espacio social en el que más tiempo de su vida pasa, el sobrenombre o apodo, termina por convertirse en el nombre de la persona. Al grado que el nombre que se le dio al individuo en el Juez Cívico o ante la pila bautismal, se comienza a olvidar y a ser sustituido por este nombre que se le dio en los pasillos y vagones del Metro.

De igual modo como describo en el caso de la *Capoeira*, los sobrenombres en el *Trome*, exaltan alguna característica de la fisonomía, del carácter o alguna situación bochornosa en

la biografía del individuo. Así, como ya lo he mencionado, Lucío, quien me enseñó a vender en los vagones del Metro, fue apodado “El Tejoncito” por el apodo que lleva su hermano mayor. En el imaginario popular, el Tejón, es un animal astuto para el hurto o el engaño, un ser *cabrón* que logra obtener lo que quiere sin violencia, sin que las demás personas lo noten. El propio Tejoncito, reconoce que su hermano tiene esa forma de ser “No, ese sí para que veas es bien cabrón”, me diría más de una vez en alusión a su hermano.

Otro ejemplo de la relación que existe entre el sobrenombre y las características fisonómicas de las personas, es “el pasto”. Un longevo líder de la Línea 3, muy alto, corpulento, quizá no tan astuto, pero, si muy violento, respetado y temido. Se le conoce en el *Trome* como “El pasto”, justamente por su altura muy por encima de la altura del mexicano promedio, cerca de los 195 centímetros de altura, “porque el pasto no más crece a lo *pendejo*”, dicen entre risas los vendedores que me contaron el origen de este apodo. Como se puede apreciar en este y otros casos, los apodos no son siempre amistosos o amigables para las personas que los reciben, en un principio pueden resultar agresivos o denostar la identidad de la persona que los porta. Sin embargo, con el paso del tiempo, aunque el apodo no sea del agrado de quien lo recibe, termina por acostumbrarse a que lo llamen de esta manera, sin que esto menoscabe su identidad personal<sup>237</sup>. Aunque en otros casos, se asume este apelativo en menoscabo de la identidad personal, evidenciando así, las relaciones simbólicas de poder que existen tras los apodos.

Desde un punto de vista político, regularmente, se considera que son las personas con más poder o autoridad dentro del grupo, quienes tienen la potestad de renombrar a las personas dentro del grupo social que presiden. No obstante, los apodos, también pueden ser una manifestación de la “rebelión suave” (Scott, 2000) que manifiestan las personas que se encuentran bajo el yugo de algún tipo de autoridad. Esto es muy claro en el caso de Demetrio, quien, por algunas facciones de los comerciantes populares es conocido como “El ojitos de Búho”, por las notables ojeras que se le dibujan debajo de los ojos, pero, además del rasgo en el rostro de Demetrio, el apodo era una burla velada que le hacían los demás comerciantes,

---

<sup>237</sup> Volviendo al mundo de la *Capoeira*, el Profesor con quien entreno en la Ciudad de México, es conocido como “Sapo”, por sus ojos saltones y la forma de su boca que le dan una semejanza al réptil saltarín. En un principio, me cuenta que cuando era adolescente, le desagradaba que le llamarán así, y respondía de manera agresiva en contra de quien lo llamará “Sapo”. No obstante, con el tiempo, se fue acostumbrando al apodo, y hoy en día, dentro y fuera del mundo de la *Capoeira*, se presenta y es conocido más como *Sapo* que como Ulises, su nombre de pila.

“...que porque siempre me la pasaba leyendo y muy sabihondo, y siempre hablando”, cuenta el mismo Demetrio (Charla con Demetrio, 17 de julio del 2017).

Aunque de manera mucho más frontal, la misma práctica de rebelión, de humillación a través del renombramiento de las personas, es la que manifiestan los comerciantes populares respecto a los policías que custodian las instalaciones del STC Metro, especialmente, quienes se encargan de los operativos y remisiones de los comerciantes. Como lo relata Moisés en una charla:

Moisés: las brigadas blancas, que yo mencionó, que son equipos de seguridad hombres y mujeres especiales para someter a los vendedores; o sea, las mujeres son las “Chicas Super poderosas”, son las mujeres que tienen esa capacitación para golpear a las vendedoras y someterlas; y “los boinas” los que llevan las rojas, son policía industrial; los azules son “los rambos”; y así, se van. Tienen unos apodos muy sugeridos para instaurar esas brigadas de seguridad que son gente que funciona como golpeadores, y no como seguridad. Eso es lo que pienso (Charla grupal con Moisés, 28 de abril del 2017).

Una aversión a la autoridad que las y los comerciantes, acentúan y personalizan respecto a cada uno de los oficiales. Por ejemplo, en una de las páginas hechas por los comerciantes en *Facebook*, se advierte sobre “el Cacotas”, un efectivo de la PBI que, como otros muchos, andan en los vagones en cuclillas, sin la boina puesta, para sorprender a los comerciantes cuando abordan los vagones con fines comerciales. El apodo de “el Cacotas” es una forma de ridiculizar, a los ojos de los comerciantes, la actitud del Oficial, pues su postura corporal asemeja a la que realizan las personas que van a defecar. Aunque en otro contexto, me fue inevitable recordar aquella sátira de Ibarguengoitia (1972: 17), vertida en su “Homenaje a la policía”

Para empezar, quiero subrayar el hecho bien conocido de que nuestra sociedad siempre ha visto a la policía con malos ojos. El mexicano nace crece y se desarrolla en un ambiente de desconfianza hacia la policía. Prueba de esto, son los mote despectivos con que siempre se les ha denominado a los guardianes del orden: los azules, los tecolotes, los Tamarindos muelas. Eso sí, nadie tiene una palabra de aliento para ellos. Nunca he oído decir, por ejemplo, “¡Arriba muelas! o “¡Bravo tamarindo, tú eres mi gallo! Nadie

En suma, los apodos como forma de renombrar a las personas que forman parte del espacio social del *Trome* que se construye como producto de las relaciones sociales y comerciales en torno al comercio popular, cobra un sentido especial en cuanto a la relación que existe entre la lengua, el espacio social y la experiencia en ese espacio. De una manera muy cercana a como lo describe De Certeau (1980: 161) respecto de otros espacios donde se encuentra la cultura popular: “Esta primera operación de retirar o de añadir sólo es pues el corolario de

otra operación, más general, que consiste en hacer decir el código a los cuerpos. Se ha visto cómo este trabajo "realiza" una lengua social ("realiza", en el sentido inglés del término); le da efectividad. Tarea inmensa de "maquinar" los cuerpos para hacerlos deletrear un orden."". Así, los nombres que se les asignan a las personas que comercian en el Metro, y otros participantes que son parte del *Trome*, son una manera en la que emerge su existencia dentro de la lógica del orden del comercio popular bajo la ciudad.

### **El oficio de ser vagonero como representación del ser popular**

En este capítulo me he propuesto mostrar el cúmulo de conocimientos y saberes que constituyen el oficio del vagonero en el espacio subterráneo de la Ciudad de México.

Es una experiencia recurrente para las personas que viajamos diariamente en el Metro de la Ciudad de México, escuchar los pregones de las personas que, con diferente rango de frecuencia, abordan los vagones de los trenes. Una experiencia, para algunas personas incómoda y para otros exótica. Lo cierto es que es un rasgo característico del Metro de la Ciudad de México<sup>238</sup>. No obstante, detrás de lo pintoresco o grotesco que resulten las actividades populares en el espacio subterráneo de la Ciudad de México se esconde un cúmulo de saberes y prácticas que se deben de incorporar para convertirse en una de esas personas que, apenas se cierran las puertas del Metro, como si se tratase de un telón de acero, comienza a representar una actuación comercial frente al público usuario del subterráneo.

A partir de la autoetnografía que encarné<sup>239</sup> (Wacquant, 2014) que realicé para hacerme pasar por "vagonero" del espacio subterráneo, lo que busco presentar es la manera en la que estas representaciones comerciales nos pueden mostrar sobre el ser popular del oficio del vagonero. Una actividad que se constituye de una forma de ser y estar en el espacio urbano que, como todo oficio (Bourdieu, 1991: 99) se realiza gracias al aprendizaje e incorporación de saberes comerciales, corporales, afectivos y sociales que se requieren para vender en el

---

<sup>238</sup> En ningún otro Metro del mundo, ni en Latinoamérica ni en Europa, he logrado presenciar el despliegue de una economía popular tan diversa como la que caracteriza al espacio subterráneo de la Ciudad de México. A lo sumo, en el Metro de Berlín y París, se encuentran distintas expresiones de las economías de la mendicidad o las economías artístico-estéticas. En el pasado se puede encontrar un vestigio del comercio popular en el Metro de París (Costes, 1988). Una expresión contemporánea con los "manteros" en los Metros de Madrid y Barcelona (Espinosa, 2017).

<sup>239</sup> Esta noción aplicada al estudio etnográfico del saber que produce el cuerpo en las artes marciales y deportes de contacto, que nació de la idea que formuló Wacquant (2006: 15) sobre la sociología encarnada que enuncia al inicio de su etnografía sobre la vida pugilística de los jóvenes afroamericanos en una sala de boxeo al sur de Chicago.

mercado popular bajo la ciudad. Así, el espacio subterráneo no sólo es un lugar laboralmente apropiado para el comercio popular, sino que, también, es un lugar en el que se representan las formas urbanas del ser popular.

Por ello, propongo entender al comercio popular, por una parte, como una actividad comercial, pero también, como una forma particular de ser en el espacio urbano, de apropiarse de la ciudad. Esta expresión de ser en el espacio tiene que ver con la posición social e histórica que han ocupado las personas populares en la jerarquía histórico social, y en específico la posición que han ocupado las personas que desarrollan el comercio popular en los espacios públicos de la ciudad. De tal modo, propongo que el oficio del vendedor popular del Metro representa un tipo de trabajo emotivo, corporal y racional que se aprende por medio de la enseñanza práctica del oficio<sup>240</sup>. De este modo, tenemos en la representación social del cuerpo en el espacio público, la constitución objetiva del ser popular, de una conducta urbana.

### **Conclusiones capitulares**

Partí de la autoetnografía para describir los saberes corporales, emocionales y racionales que constituyen el oficio de ser un vagonero en el Metro de la Ciudad de México. Los cuales describí a lo largo de la experiencia que viví para adentrarme en las organizaciones de comerciantes populares y en el aprendizaje de las actividades comerciales que tuve que desarrollar, en mi ejercicio de venta a bordo de los vagones de los trenes que recorren la Línea 2 del Metro, para incorporar “el oficio del vagonero”.

Fue así cómo llevé la escala analítica al nivel más pequeño, al cuerpo de las personas, entendiendo que es por medio de las prácticas que se producen y reproducen los órdenes sociales. La presentación comercial de la persona vagonera es el resultado de un oficio que, como todo oficio, se aprende e interpreta a través de la práctica continua y reflexiva de una actividad. Sólo que, lejos del mecanicismo de la reproducción social, el oficio está lleno de espacios de creatividad, fabricados por la relación que se establece con la mercancía y con la representación de la situación misma, por medio de las cuales el y la vendedora le otorga un

---

<sup>240</sup> “...una vez comprendido el oficio de boxeador, en el sentido de ocupación, de estado social, pero también de ministerio y misterio (según la etimología de la palabra <<mester>>, <<por el cuerpo>> (...). Al entrar en la fábrica de boxeador, al dilucidar <<la coordinación de estos tres elementos, el cuerpo, la conciencia individual y la colectividad>> (Wacquant, 2006: 19).

toque performativo a su trabajo. Un sello distintivo que se nota en su forma de recitar los *verbos*, la entonación de la voz, el manejo del cuerpo, la soltura de la expresividad, el conocimiento de las mercancías que venderá, el plano de su racionalidad económica.

Es así como la vagonera o el vagonero se convierten en actores y las puertas del vagón son el telón que, al abrirse, permiten el espectáculo comercial del comercio popular. Una actividad que se puede aprender desde la infancia, o, como lo hizo un servidor, se puede aprender gracias a la imitación atenta de los movimientos del cuerpo, la memorización del *verbo* y el control de la vergüenza que podría significar presentarse ante el público anónimo que permanece como involuntario espectador en los vagones del Metro.

## Capítulo V LA LEY DE LA SELVA

### Los orígenes políticos de la organización del comercio popular en el Metro

En la prosa de Moisés se repite con frecuencia una referencia, sin ubicación precisa, de Carlos Monsiváis. La primera vez que me la contó, estábamos tomando un café en el histórico Sanborns de los azulejos”, un lugar en el que, de acuerdo con su “ilusión biográfica” (Bourdieu, 2011)<sup>241</sup>, Moisés solía encontrarse con Jacobo Zabłudovski.

Moisés: Monsiváis no se equivoca cuando dice “en esa selva del asfalto fue donde pareciera hay un protector del orden establecido<sup>242</sup>. No hay un orden bien establecido. Pero es un orden de señales y formas de vida que siempre han existido” Siempre hay un lenguaje, si hay una forma de vida. Y en esa parte es donde te das cuenta de que la Ciudad tiene vacíos. Tiene vacíos en legitimar las oportunidades. En ver los liderazgos que realmente defienden a la gente. Y en ver a gente que realmente sea positiva. Hoy se ha tornado ya, yo le digo las “dinastías del poder”, también abajo hay apellidos y nombres, como Monsiváis lo menciona, donde se vuelven vividores. Se vuelven mercachifles y se vuelven explotadores. Y eso a mí no me gusta. (Charla con Moisés, 24 de marzo del 2018).

La referencia es una invitación para conocer las maneras en las que se ordena el espacio subterráneo desde los “códigos y señales” que contrastan con las leyes y normas establecidas por las autoridades, y que crean una legitimidad diferente a la que se fundamenta en la implementación de un Estado de Derecho en la ciudad. Una legitimidad que se encarna en las personas que fundaron las “dinastías del poder” bajo la Ciudad de México. Personas que sentaron las bases de las formas del gobierno del comercio popular bajo la ciudad. Distintas formas de gobierno que han establecido sus normas, reglas y leyes, con las cuales se ordenan, de manera diferenciada, el comercio popular en el espacio subterráneo. Estos gobiernos, son representados por los líderes o representantes de los comerciantes populares del espacio subterráneo, que han dividido en pequeños tramos, las 12 Líneas y las 195 estaciones que componen la red del STC Metro.

El propósito de este capítulo es reconstruir la historia de los “nombres y apellidos” y los órdenes que instituyeron al comercio popular bajo la ciudad. Construcción del orden del comercio popular que es paralela a la propia historia oficial del STC Metro. En el capítulo analizo el relato de algunos de los líderes más longevos del comercio popular en el espacio

---

<sup>241</sup> Sobre el carácter epistemológico y metodológico de la representación que realizan las personas en los relatos de su “historia de vida”, sugiero consultar Bourdieu, 2011, en especial, pp. 121-125.

<sup>242</sup> No he encontrado dicha cita o paráfrasis como tal, pero sospecho que bien podría encontrarse en las crónicas urbanas de “Los rituales del caos” de Carlos Monsiváis (1998)

subterráneo, quienes vivieron aquella época que se conoce dentro de la mitología del *Trome* como, “La ley de la selva” y la consolidación de los “feudos bajo la ciudad” que se daría en la segunda mitad de los años ochenta. En primera instancia, presento la sociogénesis política de estos líderes, quienes comenzaron como vendedores a bordo del transporte público y en los espacios contiguos de las primeras estaciones del Metro, para, gradualmente, colonizar comercialmente los vagones del espacio subterráneo. En seguida, trazo la trayectoria sociopolítica de estos líderes. Los retratos que construí con base en los relatos de los líderes, me permiten realizar un mapa político sobre los “feudos subterráneos” en los que los líderes dividieron comercialmente las Líneas del Metro hasta inicios de los años noventa.

### **Los orígenes: 1969-1989**

Casi al unísono de la inauguración de la primera línea del Metro, con la que se creía que, por fin, la Ciudad de México daría su paso definitivo hacia la modernidad (Serna, 2019), también comenzaría la historia del comercio popular en las instalaciones del novedoso medio de transporte. Existe una estrecha relación entre el comercio popular en el espacio público y su desarrollo bajo la ciudad, sólo que esta relación no se ha hecho del todo evidente. Algunas pistas sueltas sobre esta relación las podemos encontrar en las notas periodísticas en la transición de los años ochenta a los noventa (Monge, 1989; 1990), cuando comenzó el primer embate contemporáneo contra el comercio popular en el Centro Histórico de la Ciudad de México. Pero la relación política y económica del comercio en ambos espacios, es mucho más antigua y tiene que ver con las propias espacialidades de los grupos populares en la ciudad (Meneses, 2011; Barbosa, 2008). Ya he hablado sobre las conexiones económicas que existen entre los mercados económicos que nutren de mercancías al mercado popular del espacio subterráneo, ahora quiero hablar sobre las conexiones políticas que han instaurado el orden bajo la ciudad.

Son constantes los relatos que corroboran que, desde que se inauguró el STC Metro, apareció el comercio popular en sus instalaciones (Sánchez, 2009; Cisneros, 1983). La Línea 1 del STC Metro que se inauguró el 4 de septiembre de 1969, corriendo de la estación Chapultepec a la terminal provisional de Zaragoza, fue testigo de los primeros vendedores en los vagones del Metro. La Línea recorre el subsuelo de una de las zonas en las que, históricamente, se han asentado los grupos populares en la Ciudad de México, y, por ende, se ha desarrollado

el comercio popular en la Ciudad: La Merced y la colonia de Candelaria de los Patos, colonia que históricamente ha albergado a las poblaciones paupérrimas de la ciudad (Valencia, 1962; Tena y Urrieta, 2010).

Prácticas comerciales que, aprovechando esa cercanía espacial, al cabo de unos días, también, fueron replicadas en los vagones del flamante y recién inaugurado Metro de la Ciudad de México. Al igual que Sánchez (2009, 17-19), el 29 de julio del 2017, mi primer día de trabajo como vendedor en los vagones del Metro, mi Maestro Vagonero, “el Tejoncito”, me confirmó que, los primeros vendedores que incursionaron en la venta del comercio popular en el espacio subterráneo lo hicieron aprovechando que habían inaugurado la estación de Candelaria, en donde, en aquellos años, se encontraba uno de los paraderos de autobuses que comunicaba a la ciudad a finales de los años sesenta.

Ese primer día, el Tejoncito y yo recorríamos los vagones y estaciones de la Línea 2. Nos cambiamos a la dirección de Cuatro Caminos en la estación de Zócalo, entramos a la sección exclusiva para mujeres, infantes y personas con discapacidad, y él empezó a vender sus revistas de cocina, mientras yo me quedaba en el umbral del vagón, observando cómo lo hacía, aprendiendo y reuniendo confianza para poder hacerlo por mi cuenta. En un cambio de trenes, nos quedamos esperando en el andén de Allende. Y sin más me comenzó a decir. “¿Quieres saber cómo comenzó la venta en el Metro? Bueno, mira, así cómo se inauguró, al otro día comenzó a bajar gente de allí de la colonia de Candelaria de los Patos. Al principio, eran muy pocos. Comenzaron a vender. Primero en los vagones, y paulatinamente fuimos bajando” (Charla con el Tejoncito, 29 de julio 2017, Zócalo).

Estos primeros vendedores del subterráneo eran vendedores en el espacio público y a bordo de los camiones que tenían como paradero la estación de “Candelaria”, quiénes vieron en el espacio subterráneo una oportunidad de ofrecer sus productos. Demetrio, originario del interior de la República mexicana e hijo de comerciantes al *cambaceo*<sup>243</sup>, a finales de la década de los años sesenta comenzó a vender a bordo de los camiones que cubrían la ruta de Peralvillo hacia la Basílica de Guadalupe, y la ruta de camiones que salían de la Merced, de

---

<sup>243</sup> Esta es una antigua forma de venta en la que las y los comerciantes se acercaban a las puertas de los hogares o lugares de trabajo de las personas que fueran potenciales consumidores de productos. A principios de siglo era una actividad propia de los “aboneros”, pero, hoy en día, sigue siendo una forma de venta que emplean desde las empresas que buscan colocar sus productos en las misceláneas y tiendas locales, como de los pequeños comerciantes que ofrecen sus productos de hogar en hogar o de tienda en tienda.

Candelaria, e iban a las colonias del norte de la ciudad, como: Gabriel Hernández, la Campestre guadalupana, la Vasco de Quiroga y la San Felipe de Jesús. Hasta que, a inicios de los años setenta, comenzó a vender bolsas de “Kleenex” a la salida de la estación San Lázaro<sup>244</sup> (Charla, Demetrio, 7 de junio del 2017. Centro Histórico).

Junto con Demetrio, bajaría otra cantidad de vendedores, no más de 8, que se consolidarían como los primeros de miles de vendedores que, con el paso de los años, harían del comercio popular bajo la ciudad su actividad laboral principal.

Erick: Pero bueno eso también tiene que ver con lo que me decías de que empieza a haber más compañeros ¿Quiénes fueron los primeros que entraron en esa primera cuadrilla?

Demetrio: Entré yo, otro amigo, me acuerdo que le decíamos el Barros, otro amigo que se llamaba Héctor, si le decíamos el Tito; un primo hermano, de hecho, le decíamos el Mota y algunos no me acuerdo de los nombres eran, éramos 8. Luego entró otro, hijole –Demetrio hace un esfuerzo por recordar-, el Nueces, el Oso o los otros dos no me acuerdo son los que más me acuerdo.

Y, pues, los primeros días que sí queríamos andar todos juntos. Nos íbamos, mínimo de a dos en cada metro. Ya después con la confianza, pues, ya nos veíamos en un horario para salir juntos a comer. O nos veíamos, pues, ya “Dale Estación ya después cuando comenzaron a entrar más ya pues vino línea 2 después vino línea 3 cuando ya estaban las tres líneas yo creo en las tres líneas éramos como unos 70 vendedores, pero entre las 3 líneas

Erick: Y todavía no había líderes

Demetrio: No, no había líderes, ninguno era líder (Charla con Demetrio, Centro Histórico, 7 de junio del 2017)

A esta cuadrilla, deberíamos de sumar aquellos que, acorde con el relato de Silverio, fueron los primeros en vender en los vagones del Metro. Según el relato, éstos fueron: Silverio, “El Carnero”, “Tiberio”, el Tejón -hermano de mi Maestro en el vagón-, Demetrio, entre otros, que bien podrían ser los que menciona Demetrio en su relato. He notado que existen imprecisiones en los relatos que he recuperado para reconstruir la historia del comercio popular en el Metro de la Ciudad de México, en ocasiones estas imprecisiones tienen que ver con los olvidos de la memoria, otros, con los egos que pesan entre los distintos líderes que encabezan a los vendedores del Metro.

Consciente de ello, le he dado un poco más de valor al relato de Silverio, pues, en los intercambios que tuve con él y con otros líderes del Metro desde finales del 2018, su narrativa era reconocida como verdadera por los líderes allí presentes. Según esta versión del origen del comercio popular, como ya lo rescaté en capítulos anteriores, tanto Silverio como el Carnero fueron dos de los primeros vendedores populares en los vagones del Metro.

---

<sup>244</sup> Este relato concuerda con la reconstrucción histórica que hizo Pérez (2013: 49).

Vendedores que, como Demetrio, comenzaron su carrera comercial en el espacio y el transporte público. También, según Silverio, tanto el Carnero como él, fueron los primeros líderes de vendedores del Metro. Es Silverio quien recuerda la manera en que se fueron construyendo los feudos del comercio popular bajo la ciudad. Los tramos eran estas demarcaciones espaciales, compuestos por el número de estaciones de una Línea del Metro que eran controladas por un líder en específico. Al inicio, cuenta Silverio que los tramos no estaban bien definidos, pues, sólo eran muy pocas las estaciones del Metro.

Silverio: Antes, éramos no más él y yo [El carnero]. Ya después yo me fui a Zaragoza y él se quedó allí [en Candelaria]. Después, abrieron la Línea 2, e íbamos mandando a la gente. Luego, se iban de Tacuba a arriba, y así estuvimos. Luego me fui a general Anaya. Y después, me regresé acá a Zaragoza. Ahí fuimos mandando a la gente abajo, donde estaba “el Coreano” que empezó a manejar allí el tramo, desde Merced. Sólo que este cuate traía un “despapaye” allí abajo, primero con los cobros abusivos a la gente, y luego, si había una chica queriendo entrar a trabajar, pues, primero le tenía que pasar para *acá* -Silverio alude a que las mujeres tenían que tener algún intercambio sexual con “el Coreano”-, y luego ya las dejaba entrar a trabajar. Luego, llegó el Pancho y cobró mucha fuerza. Después, bajó el Oso y el Tuercas, como su chalán, e igual, agarraron fuerza. (Conversación con Silverio y el Tejoncito, Colonia Doctores, 27 de diciembre del 2018).

Esta anécdota me ha permitido reparar sobre uno de los principales contrastes que existe entre el comercio popular en el espacio público y el comercio popular en el transporte público, el cual tiene que ver con el papel de las mujeres. Mientras que en el comercio popular en el espacio público las mujeres son, mayoritariamente las lideresas de las agrupaciones de comerciantes (PUEC, 2010; Alba, 2015), en el caso del Metro, no figuran, salvo en contadas excepciones, en los puestos políticos de las organizaciones. Incluso, como lo muestra el relato de Silverio y una parte de la investigación de Pérez (2013), las mujeres son menoscabadas y objeto de abusos sexuales con tal de poder ingresar a vender en las organizaciones del Metro. Aunque mi condición de varón y la manera en cómo dirigí la investigación me impidió profundizar más en las desigualdades de género, advierto que este tipo de desigualdades se integran a las que ya había identificado Edith Pacheco (2004: 192-193) respecto de la integración de las mujeres a los espacios del empleo no asalariado.

Por otro lado, volviendo al relato de Silverio, llamó la atención sobre la manera en cómo un líder “cobraba fuerza”. A lo que Silverio me respondió:

Silverio: Si mira. Primero, adquiere poder por la fuerza. Se rodea de golpeadores, su cuadro, les dicen ellos, y ahí va con ellos. Sí no te quieres alinear con lo que se te pide, te mandan a los del cuadro, y “órale o se alinean o le llegan”. Así es. Luego, pues comienzan a estar en

los “enjuagues” con los partidos políticos, en las relaciones con los delegados, que necesitan gente en los mítines y ellos les mandan la gente; y estos cuates, delegados, diputados, gente de partidos, ya les dicen, mira te doy chance de que vendan en estas calles o te doy estos permisos, y así es cómo empiezan a cobrar fuerza y los empieza a seguir la gente. (Conversación con Silverio y el Tejoncito, Colonia Doctores, 27 de diciembre del 2018).

La violencia como medio de imposición del orden entre los comerciantes, coincide con la manera en la que Demetrio, en esa tarde de junio, me relató cómo se construyeron los liderazgos y las asociaciones que comenzaron a constituir los feudos subterráneos en los que se dividía el comercio popular en el Metro de la Ciudad de México. Organizaciones que nacieron para administrar el acceso a comerciar en el Metro. Un derecho que se ganaba con golpes y sangre. Muy diferente a la manera en cómo se construyeron los órdenes del comercio popular liderados por mujeres en otros espacios como el Centro Histórico y Tepito (PUEC, 2010; Alba, 2015).

Demetrio: Ya después no faltó quién comenzó a formar los grupos de comerciantes ambulantes en la calle, y se conectó eso hacia el Metro. En el Metro, realmente, se fue haciendo el líder con perdón tuyo “a punta de trancazos”; el que era más efectivo para los trancazos, era el que pone ahí las reglas. Porque él era quien tenía que defender al grupo, no nada más de palabra, sino, de golpes<sup>245</sup> (Charla con Demetrio, 7 de junio del 2017).

Esta etapa en la que se construyen los primeros feudos que controlan el comercio popular bajo la ciudad, es lo que, a los comerciantes, dentro de su mitología, les gusta llamar como “La Ley de la Selva”<sup>246</sup>. Una etapa que, dentro de la historia del comercio popular en el espacio subterráneo dura, aproximadamente, una década, de inicios de los años ochenta, justo cuando terminan de construirse la mayor parte de las líneas del STC Metro, hasta inicios de los años noventa, que da inicio el combate frontal y constante en contra del comercio popular en el espacio subterráneo de la Ciudad de México. Una de las principales características de esta etapa es que los liderazgos se ganan a punta de puños y sangre. Pero los mismos comerciantes no estaban exentos de pasar por este ritual de sangre para ganarse un espacio para poder vender. Moisés, quien, en los primeros años de la década de los ochenta, mucho

---

<sup>245</sup> Según el relato de Pérez (2013: 51) “Para principios de los años 80’s, las organizaciones de TI dentro del Metro ya estaban consolidadas, la mayoría de personas que componían a estas esferas eran familiares de los primeros TI, aunque con sus excepciones. Pero el número de estos grupos se incrementó de manera considerable con la crisis económica de 1982, así como con el terremoto de 1985. Esta crisis que agudizó la situación económico-social del país fue uno de los factores por los que el número TI del Metro aumentó en esa década”.

<sup>246</sup> En acuerdo a la reconstrucción de Pérez (2013: 52-53), como él lo destaca “También se mencionó que los TI tuvieron que defenderse por los encuentros violentos que tuvieron con los encargados de la seguridad dentro de las instalaciones en aquel entonces. Estos dos elementos fueron fundamentales en la consolidación de los liderazgos, ya que la antigüedad y la violencia como medio determinaron este proceso.”

antes de ser líder de comerciantes, tuvo que ganarse el “derecho” de estar en el Metro, justamente, a punta de golpes:

Erick: En aquél entonces, ¿quiénes estaban? Yo encontré en un relato de la ciudad que el comercio inició, así como se abrió la Línea 1

Moisés: Así es.

Erick: Pero en aquel entonces a inicios de los ochentas, quiénes eran los líderes.

Moisés. - En los ochenta yo me topo que tenías que hablar con una persona que le decían “Silverio” y luego había otro personaje que le decían que era “el Carnero”, y otro que le decían “el ojitos de Buho”, y otro que le decían “el Oso”, y otro que le decían “el Camello”<sup>247</sup>.

Puros, con pseudonombres<sup>248</sup>. A mí me tocó un chaparrito de uno cincuenta y tantos, que le decían “El Satanás”. Y fue una etapa que, fue como “La Ley de la selva”, sí te querías quedar, cuando te encontraras con esos personajes, te tenías que aventar un tiro, como se decía

Erick: ¿Con ellos o con sus golpeadores?

Moisés: Con ellos, en ese tiempo todavía no llegábamos a esa etapa como hoy de los sicarios y los golpeadores, no. Era con ellos que defendían su línea, y defendían su fuente de trabajo, porque ellos no querían que llegará más gente allí a vender, porque decían ellos “bajan las ventas”<sup>249</sup>. Nos dábamos el gusto, Erick, el privilegio, Erick, de agarrar un convoy completo.

Para que tú te fueras de ese convoy de una base<sup>250</sup> que le llamamos nosotros como vendedores del Metro a otro punto. En ese tiempo, empiezo de Viaducto a Xola, para llegar a General Anaya o Ermita. Ese era el circuito que abarcaba<sup>251</sup>. Y había un líder, y en el Metro de la Línea 1, había otro líder, que cubría de Pino Suárez hacia Observatorio. Y de Merced hacia Pantitlán.

Había un tramo de lo que era Viaducto a Villa de Cortes, y de villa de Cortes a Portales o Nativitas, y de Nativitas a... De una forma muy subjetiva, porque nosotros decíamos, “quién está en Nativitas” Está fulano. Quien esta tal, pues está mengano. Y empezaban como a defender esos tramos. Porque era el celo de las mercancías. Nosotros le llamábamos y le ordenábamos, “la maleta”. No pues “Moisés trae una buena maleta”, pruébenlo, qué trae, que escogió, costureros del chino que trae treinta, cuarenta agujas, con ojo dorado y no sé qué, y todo (...)

Pero, entonces, para defender que no hubiera más vendedores que vinieran de otros lugares, de otras líneas que vinieran a vender a tus tramos, es donde empieza a surgir el líder. No *pus* el que aquí, el que vende y manda es este... el Oso, hay que pedirle permiso al Oso. Y el Oso decía, no, ya no va a entrar nadie.

---

<sup>247</sup> Rememorando mis pláticas con las personas con discapacidad visual de la ASOCIVE (Serna, 2013), varios de estos nombres fueron mencionados por ellos, cuando les preguntaba sobre quiénes eran los líderes de las Líneas del Metro. Sánchez (2009), en el primer trabajo extenso sobre el comercio popular en el Metro y las formas de gobernarlo, también los menciona como los primeros líderes del Metro. La tercera fuente que corrobora la información, son las notas de inicios de los años noventa (Monge, 1992).

<sup>248</sup> Relacionándolo con la cultura de la capoeira afrobrasileña, en los tiempos en que ésta era criminalizada y castigada, los *capoeiristas*, para proteger su identidad, usaban seudónimos. Hoy, la capoeira contemporánea, sigue empleando dicha práctica que le da una identidad particular a la persona dentro del mundo de la capoeira.

<sup>249</sup> En una entrevista que una compañera le hizo a otro antaño “vagonero”, él también destacaba estos tiempos en los que se ganaba el trabajo “con los puños”.

<sup>250</sup> Como lo han mostrado los diversos estudios socio-antropológicos (Ruíz, 2011; Pérez, 2013; Alonso, 2015) sobre el comercio popular o informal en el Metro de la Ciudad de México, las diversas poblaciones que integran este mercado de trabajo se han dividido los “espacios laborales” que han creado en las Líneas a partir de estas “bases”, que son puntos de encuentro e inicio de los comerciantes.

<sup>251</sup> En su “Economía subterránea en el subterráneo”, Hugo Pérez (2013), menciona algunas de las bases contemporáneas de trabajo de los comerciantes en la Línea 2.

Erick: Antes de abordar esa cuestión. A ti te toco rifarte... -en alusión a las peleas contra los líderes-.

Moisés: ¡No, con todos, hombre! (...) <sup>252</sup> Entonces, me dijeron que, “si llega Satanás y te corre de la línea, y te vas, *pus* por *pendejo*”. Entonces, ya una vez me había encontrado a Satanás y me corría, “no te quiero ver aquí, eres cuñado del Chino, y no te quiero aquí”. No lo decía nada, y ya le volvía a decir, y lo volvía a ver, y me decía “ya te dije otra vez que no te quiero ver aquí” Y algunas veces se incautaba la mercancía, el líder “presta la mercancía”. O sea, a mí siempre me corrían, pero nunca me quitaron la mercancía. Hasta el día que me quitó mi mercancía. Pues no echamos ahí un *tirito* casi de no sé por cuanto tiempo, casi nos caemos a las vías. Y empezaron a ver, y se empezó a correr el rumor entre las Líneas de que había un chavo que iba a la universidad, o a la preparatoria, y que no se dejó y que le había pegado a Satanás. No le pegué, nos dimos fuerte. Chaparrillo, pero peleonero y bravo. Entonces, ya cuando llego, “*pus* va de nuevo, pues va de nuevo”. Y ahora nos peleamos arriba de los andenes de lo que es Xola. Y luego nos encontramos allí afuera atrás del metro, y pues va de nuevo, y va de nuevo. Ya hasta que él dijo, “no mira, ya estuvo, ya entraron otra gente y en otros lados, y nosotros cada que nos encontramos nos agarramos, y siguen creciendo los vendedores. Además, ya me enteré que fulano y mengano ya agarraron mil o tres mil pesos por dejar meter a la gente. Ya no hay problema contigo”. (Charla con Moisés, 24 de marzo del 2017).

Así, este puñado de personas comenzaron a administrar el negocio de permitir quién podía vender en el espacio subterráneo. El fundamento económico de esta economía del derecho al trabajo en el subterráneo, me lo ofreció el relato de Moisés:

Pero empieza a darse, *pus*, la oferta y la demanda, no. O sea, era una buena zona [una estación con alta afluencia de pasajeros] y ofrecías una cantidad de dinero y te dejaban en la mera esquina -en alusión a la forma en la que se ordena el comercio en la calle-; *pus* aquí era déjame vender o deja vender a mi hermano a mi pariente y pues ahí te va tu lana. Y empieza también a construirse lo que yo le he llamado, desde hace tiempo, “la cultura de la charola” y empezaron venderse las plazas. Yo me quedé en que, alguna gente en algunas partes del Metro, te pedían hasta 15 mil, 20 mil pesos, para que entrarás como vendedor. “Entonces, me das 15 o 20 mil pesos, págamelos como puedas, pero me vas a pagar”. (Charla con Moisés, 24 de marzo del 2017).

De este modo, se pueden ir reconstruyendo, para finales de los años ochenta, la composición de los poderes que comenzaron a administrar las riquezas que se extraían a partir del

---

<sup>252</sup> Fiel a su costumbre de brincar en el tiempo a lo largo de su biografía, Moisés me narra una parte de su infancia en la que, se puede comprender, siguiendo la idea de la “encarnación del *habitus*” (Bourdieu, y Wacquant, 2009), cómo construyó Moisés las condiciones que le posibilitaron no amedrentarse ante los desafíos que tuvo que lidiar contra “El Satanás”: “Fíjate que es una etapa en la que, a mí de niño, yo me venía desde Nicolás Romero a estudiar box a Tepito, y me tocó una etapa muy coyuntural que el entrenador me dijo, en aquel tiempo, todavía estaba Julio Hernández, un símbolo del box, y el Pinocho y José Luis; me dijeron, “mira chavito, tú eres muy bueno en el box”. Yo ya me subía al ring y hacíamos tres o cuatro rounds con otro chavito. Terminábamos como guajolotes, todos molados. Pero hacíamos guantes “pus órale, pues súbete, pues súbete tú” Y nos subíamos. “O dejas la escuela y te dedicas box o te vas a la escuela”. Yo dije, “no, me voy a la escuela”. Porque mi papá no tenía para mantener, porque propiamente, yo no mantenía mi pasaje idea y vuelta. No llegabas a comprarte tu licuado o tu jugo de naranja, no había para nada; así te la rifabas a panza pelona, dijéramos en lo coloquial. Y me gustaba mucho eso.” (Charla, con Moisés, 24 de marzo del 2017).

comercio popular en el espacio subterráneo. La organización de acceso al trabajo en el Metro, que inició con la “Ley de la Selva”, una forma de ganarse el “derecho” a trabajar a punta de golpes, que, posteriormente, con el crecimiento de la población que buscaba integrarse a la economía popular bajo la ciudad, sentaría las bases del negocio del “derecho” de venta, que engrosaría los bolsillos de los primeros líderes del espacio subterráneo. Quienes se dividieron los territorios de los tramos de las líneas, así como establecieron la organización del trabajo en cada uno de sus territorios, con cierta autonomía que, como parte de sus funciones, era una obligación del líder garantizarla.

Erick: Oye Demetrio, hay por ejemplo ese orden económico, o sea, esa primera organización que tú dices. Bueno a ver, de los 8 o 12 que estamos en línea 1 cada uno va a vender esta mercancía, ese primer acuerdo cómo se logra

Demetrio: no hay ningún acuerdo, cada quien va viendo la cuestión de qué vende uno para buscar yo mi propia mercancía sin decirles a ellos y cada quien va haciendo lo mismo cada quien por su cuenta y por su lado trata de imitar. Vuelvo a repetir, bueno si él está vendiendo una cosa, por qué yo no puedo, y así sucesivamente, porque no hay un acuerdo. Los acuerdos se llegan a dar, ya después, cuando comienza a ver una cabeza, un líder un representante, porque, también, ya son muchos los vendedores. Entonces ya uno se debe de dar cuenta que no todos van a vender lo mismo. “No es que yo, pero es que yo” No señor, hay otras miles de mercancías que pueden vender, pues, ventas, cómo no sabían, si se vendían. Pues, por eso, no quería renovar a veces las mercancías, que ya veíamos existentes. Entonces, muchos comienzan a meter, en aquel entonces, también, vender dulce, chocolates, chicles y así, y ven que se comienza a vender bastante bien el dulce. Entonces, empiezan, a vender muchos dulces y artículos (Charla con Demetrio, 7 de junio del 2017).

De tal modo, a finales de los ochenta, queda prefigurado el espacio político que rige el gobierno del comercio popular bajo la ciudad, como las formas en las que se establecen los acuerdos para sortear las leyes y prohibiciones en contra del comercio popular. De igual modo, se gestan los liderazgos, y las primeras organizaciones de vendedores, que más que una intención política o de defensa del trabajo del comercio, lo que hacen, es administrar el trabajo de los comerciantes en los tramos donde gobierna cada líder, como la administración de la ganancia que deja “vender” los permisos de venta en el espacio subterráneo. Digamos que, en ideas de Marx, en esta etapa se puede identificar el punto de la “acumulación originaria” de los líderes que, posteriormente, les permitiría convertirse en “mayoristas” o en “representantes”, posiciones superiores dentro de la jerarquía socio-cultural del comercio popular.

Aunado a ello, también, van a quedar establecidas las obligaciones que el líder tendrá para con los demás vendedores: 1) garantizar que los policías y elementos de seguridad les

permitan vender 2) garantizar que ninguna persona ajena al tramo entre a vender 3) organizar el trabajo de los vendedores 4) solucionar los problemas que surjan entre los vendedores 5) negociar con las autoridades beneficios para sus agremiados. Obligaciones que se establecen por medio de los acuerdos tácitos entre los vendedores y el líder, producto de las juntas semanales o quincenales, dependiendo de la Línea, en las que las y los comerciantes, externan sus inconformidades a sus líderes.

### **Retratos del poder**

#### Historias de los líderes del comercio popular

7 de junio del 2017. En un famoso café del Centro de la Ciudad de México

Erick: "...le decía a Moisés<sup>253</sup> que yo no sé dibujar, me hubiera encantado aprender a dibujar, pero el "talento" que tengo es escribir. Entonces, los retratos que hago de las personas, de las vidas de las personas, los hago a partir de la recuperación de toda su historia. Entonces, hoy no sé si podremos tener una oportunidad de empezar a dibujar los rasgos finos de lo que fue tu historia de trabajo en el Metro".

Así comencé la primera de varias charlas individuales que tuve con Demetrio. Uno de los propósitos de las charlas que lleve a cabo con Demetrio y demás líderes del comercio popular bajo la ciudad, era reconstruir las trayectorias vitales de estos personajes que habían logrado constituirse, en los primeros años del comercio popular, como líderes de los comerciantes populares que trabajan en el espacio subterráneo. Si bien, como mencionaba en el aparatado anterior, se puede entender que, al inicio de la organización del comercio popular bajo la ciudad, imperaba la "Ley de la selva", es necesario reconocer que existen matices respecto a la manera en la que se construyeron los distintos "feudos" en los que se dividió el poder del comercio popular bajo la ciudad. Debido a las propias disputas políticas que pesan entre las organizaciones y los liderazgos del espacio subterráneo, no tuve la oportunidad de recabar información sobre los líderes más importantes que gobiernan el comercio popular bajo la ciudad. No obstante, logré realizar un buen número de charlas y recabar información sobre los líderes más antiguos e importantes del Metro<sup>254</sup>.

---

<sup>253</sup> En referencia a la primera charla que tuve a solas con Moisés, el 24 de abril del 2017, anoté en mi diario de trabajo "Primero, le pedí que me permitiera encender la grabadora, pues para mí era muy importante la información que decía, y quería hacer, como el dibujante que pinta un retrato, una reconstrucción de su historia de vida. Destacando dentro de ella, su historia como trabajador del Metro"

<sup>254</sup> Otro factor que me impidió seguir con este trabajo de corte biográfico, tuve que ver con el desarrollo de la propia investigación. Pues, fue hasta el cierre de la investigación que comencé a tener más contacto y confianza

La importancia de estas historias es que nos permiten identificar algunas características de los liderazgos del comercio popular en el espacio subterráneo, y cómo estos liderazgos han cambiado en cada una de las etapas que conforman la historia de la gobernanza del comercio popular bajo la ciudad. A continuación, presento los trazos biográficos de la trayectoria socio-política de los líderes que constituyeron los primeros feudos bajo la ciudad durante el predominio de la “Ley de la selva”.

### **a) La Muerte del “Oso”**

16 de enero del 2018

Hacia ya varios meses que no sabía nada sobre el Tejoncito, hasta que, al medio día del 16 de enero, me envió un mensaje. Minutos después, le marqué para saber cómo estaba. Después de ponernos al corriente, con consternación, me dio una noticia: “se murió el Oso. Te acuerdas que lo querías entrevistar, pues, se murió. Recién el jueves lo enterramos”. (Charla con el Tejoncito, 16 de enero del 2018).

El Oso fue uno de los principales líderes del comercio popular en el espacio subterráneo durante las primeras décadas. Antes de que, me contará “El Tejoncito”, fuera traicionado y “derrocado” por El Tuercas. Después, aunque perdió todo el feudo que manejaba en la Línea 1, siguió operando, principalmente en La Merced. En su investigación periodística, Silva (2009) menciona haberlo conocido vendiendo en un puesto fuera de la estación Merced<sup>255</sup>. En su aventura en la “Merced”, Silva (2009: 19) conoció al Oso, a quien describe como: “Su tez morena como el tono de un tamarindo contrasta con el color de su playera blanca. Sus 150 kilos no le impiden realizar con agilidad los movimientos para despachar a toda la gente que rodea el puesto como si estuvieran regalando algo”.

Una tarde de septiembre del 2017, en una reunión que tuve con una lideresa de comerciantes indígenas de la Merced, Xochitl, se me ocurrió preguntarle si ella conocía a “El Oso”, con un gesto de sorpresa me respondió “Si, claro que lo conozco. No hace mucho lo vi allí en la Merced, ya bastante decaído y en silla de ruedas. Pero, no, era un desgraciado. Ahora, ya la verdad si se ve débil (Charla con Xóchitl, 24 de septiembre del 2017)”. Habían quedado

---

con otros líderes, principalmente contemporáneos, como “El Campeón”, “El chido”, “El Pachanga”, “La rana”, entre otros. Quienes, si bien aparecen al final de la investigación en la narración etnográfica, el tiempo de cierre del manuscrito final, me impidió incluirlos dentro de este recuento de historias de líderes del Metro.

<sup>255</sup> En la narrativa de Sánchez (2009: 18) “El Oso fue el fundador del oficio vagonero en la Ciudad de México, él fue el primer vendedor en el Metro y al mismo tiempo se convirtió en el primer líder de los vagoneros al organizar a los comerciantes que dejaron sus puestos fijos a afuera de la estación Merced para adentrarse a “la ciudad subterránea”.

atrás aquellos años en los que gobernaba, en alianza con “el Tuercas”, derrocaron a “El Pancho” y se quedaron ordenando en buena parte del comercio popular a lo largo de la Línea 1 del Metro, desde la estación de Merced hasta Pantitlán, más algunos puestos instalados afuera de la estación de Merced. Su reinado bajo la ciudad duró hasta que, cuenta “El Tejoncito”, una vez después de una reunión de vendedores, “El Tuercas” lo traicionó, golpeándolo y quitándole a la gente que lo seguía. Desde entonces, ese tramo de la Línea 1, quedó en manos de “El Tuercas”.

### b) Silverio: “un líder diferente”

24 de enero del 2018

Era el medio día en el Centro de la Ciudad de México. Silverio es un hombre de casi 60 años, prácticamente 40 de esos años los ha pasado vendiendo en los vagones del Metro de la Ciudad de México. Como gran parte de los vendedores que laboran en el comercio popular bajo la ciudad, no terminó la escuela



Ilustración 23 Rumbo a la Basílica.

Fuente: Toma propia. 24 de enero del 2018. Centro de la Ciudad de México.

secundaria. Casi todos los días, a menos que tenga algún compromiso familiar, plancha una camisa, se engoma el cabello platinado y calza sus zapatos de vestir para emprender una travesía de dos horas, desde un municipio de la capital del Estado de México para trabajar en la Línea 1 del Metro. Comerciante desde pequeño, como ya lo he comentado, comenzó a vender en el antiguo paradero del Metro Candelaria, junto con El Carnero, a finales de los años setenta. Desde que me lo presentó “El Tejoncito”, me dijo que él era un líder diferente. Hombre serio y de pocas palabras. Aquella tarde enero sólo se acercó para saludarme cuando el Tejoncito me presentó “Mira, él es de quién te hablé, Silverio. Está trabajando conmigo en los vagones del Metro, porque está haciendo su tesis sobre el Metro. Y lo invité para que nos

acompañará a la peregrinación” –A lo que Silverio respondió con cordial distancia- “Sí, está bien. Buenas tardes. Bienvenido”

Después de estrechar su mano -dura y rasposa al tacto- regresó a coordinar al contingente de vendedoras y vendedores que transitábamos por la calle de Isabel la Católica. En esa ocasión no tuve mucha oportunidad de interactuar con Silverio, sino hasta la hora de la comida. Esperé a que todas las personas que asistieron a la peregrinación estuvieran sentadas y con la comida servida -un plato de “carnitas”- para, después comenzar a comer él. La “diferencia” que me indicaba el Tejoncito radicaba en esos detalles y en que él nunca había querido cobrarles a las personas por trabajar dentro del tramo de Tacubaya-Isabel la Católica que es el que Silverio coordina.

Mi relación con Silverio se estrechó cuando comenzaron las recientes negociaciones con las autoridades del Metro. Hasta esta nueva negociación con las autoridades, Silverio se había mantenido al margen de las pasadas negociaciones. Como él mismo lo decía, en presencia de “El Tejoncito”: Silverio: “Mira, la verdad yo aquí vengo a trabajar. Y si no me meto más en la política, es porque yo tengo que generar. Y no me parece justo que la gente me pague a mí por dejarla trabajar. Simplemente no me meto más en la política porque si no trabajo, no genero [sic] y pues, yo tengo que generar para los gastos de mi familia” (Charla con Silverio y el Tejoncito, 27 de diciembre del 2018. Colonia Doctores).

Fue gracias a esta cercanía que pude conocer un poco más de Silverio y de su estilo de manejo de las personas que venden en su tramo. Una tarde de diciembre, en compañía de El Tejoncito, mientras hablábamos de distintos temas, Silverio me relató la manera en la que se convirtió en líder de un considerable tramo de la Línea 1, que va desde la estación de Tacubaya hasta Isabel la Católica.

Silverio: Pues es que mira, antes nosotros teníamos un departamento allí en Pino Suárez, y pues ahí llegaban todos. En una ocasión, llegó Moisés con Demetrio y el Carnero, siempre andaban ellos tres juntos, y que me piden chance para tomar allí. “Y yo pus órale, va. No más que yo no traigo dinero” Y que me dicen esos canijos: “Yo te presto ¿Cuánto quieres?” Le dije “unos cien pesos”. Ya me los prestaron, fuimos por los pomos. Y ya al poco rato que dice el Carnero, pues, nos vamos. Y ya que empiezan a tomar los pomos. Y les digo, no cómo los pomos se quedan. Y él dice, no pus cómo ves que no. Y zas que se arma la campal. Los de la Línea 1 contra los de la Línea 2. Y en una de esas, el Carnero se estaba *achicalando* a uno de mis vecinos, y que le suelto un patadón en la mera boca, y que lo dejó allí privado. No pues, de allí se agarró. Y una vez nos volvimos a dar un cerrón aquí en la explanada del Metro Pino Suárez. Yo nunca fui bueno para los *guamazos*. Ese día traía un suéter beige, y ya nos trenzamos así, hasta que ya dijera el otro, “ya, ya estuvo”. Ya dije que ahí estaba. Y

cuando terminé, quedó mi suéter todo manchado. Y yo dije, “no pues, si me fue bien mal”. Pero, después me di cuenta que estaba manchado, pero con la sangre de él. Pues, así otra vez, estuvo el pique. Porque su gente le hacía burla que cómo que el Caballo le había dado vuelta. Y otra vez me la quiso hacer de emoción. Hasta que una vez llegó y dijo “ya, sabes qué ya estuvo ahí muere”. (Charla con El Tejoncito y Silverio. 27 de diciembre del 2018. Colonia Doctores).

En esa misma charla, Silverio me manifestó porqué él considera que su forma de “llevar a la gente” es diferente a la de los demás líderes del Metro.

Silverio: Una vez, me querían invadir la Línea, me querían dar “Golpe de Estado”. Pero, lo bueno es que siempre me topaban en Isabel la Católica y allí, les decía. “Órale cómo veas, ya sabes que tumbando la cabeza el cuerpo cae”. Y ya de allí decían, “no pues, no hay problema”. Yo creo que eso es lo que me diferencia de otros líderes o representantes, que todos me respetan. Yo creo que es respeto, por la forma en la que trabajo. Porque la gente sabe que yo soy derecho, y eso, no sé, cómo que siento que soy ahorita un “botín político” para los demás, porque me buscan, saben que puedo convencer a la gente, porque ya me conocen, que no tengo ambiciones ni me aprovecho de la gente. Yo creo que el poder corrompe y eso es lo que pasa, tienes poder y quieres más poder, tienes dinero y quieres más dinero. E igual, mis compadres lo han sabido capitalizar. Pero, yo no busco eso. Yo quiero dejarle algo a la gente (...) Fíjate, un día estaba sentado con cuatro de los líderes más pesados de entonces. Y me dice uno de ellos “Mire compadre, le voy a decir algo con mucho respeto, pero, es *rependejo*. ¿Por qué no le saca dinero a la gente?” Y yo le dije, “si compadre, puede que yo sea *pendejo*<sup>256</sup>, pero soy un *pendejo* feliz, así estoy bien. Usted siga su camino y yo con el mío”. Y es que a mí nunca me ha gustado cobrarle a la gente por vender. A lo mucho lo que hacíamos era cobrar 30 pesos quincenales. Y luego ni eso me dan. (Charla con El Tejoncito y Silverio. 27 de diciembre del 2018. Colonia Doctores)<sup>257</sup>.

Más allá de lo que diga Silverio sobre su propia trayectoria, si existen diferentes perfiles de liderazgo y de trabajo político al interior de las organizaciones de vendedores populares en el Metro. Por ejemplo, nunca buscó acaparar el Metro para él, ni crear un feudo para sí. Incluso, ese mismo tramo que maneja, lo comparte con uno de sus compadres, “El Pachanga”, quien maneja un grupo independiente, de alrededor 30 vendedores, que venden en el mismo tramo que maneja Silverio. Pero, sobre los diferentes tipos de liderazgo que conviven y se disputan políticamente el Metro, que se representan en la siguiente imagen.

---

<sup>256</sup> Esa concepción de Silverio, de que es un *pendejo* por nunca haber sacado beneficio económico de su liderazgo, también la sabe el Campeón, el Rana y otros líderes (Charla, 25 de julio del 2019, Pino Suárez). Sólo que, lejos de que el mote *pendejo* sea tomado como una característica negativa, como usualmente se entiende, todos manifiestan tenerle respeto a Silverio por ser “pendejo”. Quizá esta sea la característica que lo hace “un líder diferente”.

<sup>257</sup> A esa anécdota, el Tejoncito añadió: “Una vez inclusive le dijimos que nosotros los de la línea le dábamos tanta cantidad con tal de que él siguiera trabajando en eso de la política. Pero él no quiso”. (Charla con El Tejoncito y Silverio. 27 de diciembre del 2018. Colonia Doctores).



Ilustración 24 Mapa de los liderazgos que actualmente conviven en la Línea 1  
Fuente: Elaboración propia con base en el trabajo de campo y en la iconografía oficial del STC Metro

### c) El carnero: Un viejo líder

“El carnero”<sup>258</sup> es otro de los nombres que circula con gran frecuencia dentro de la mitología de las organizaciones del comercio popular en el espacio subterráneo<sup>259</sup>. No sólo fue uno de los primeros vendedores que bajó a vender sus productos a los vagones del Metro, sino que, también, junto con Demetrio y Moisés, conformó una trilogía que gobernó el orden del comercio popular en una gran parte de la Línea 2, hasta los primeros años de la década de 1990. Contrario a sus dos compadres, Moisés y Demetrio que ya no tienen injerencia directa en el gobierno del comercio popular bajo la ciudad, el Carnero sigue controlando, esporádicamente el tramo de la Línea que comprende las estaciones de san Antonio Abad a Tasqueña.

Quizá por su localización dentro de la ciudad y su extensión, la Línea 2 es una de las más disputadas y que se encuentra más dividida en tramos de diferentes vendedores<sup>260</sup>. De hecho, el día que conocí por fin al famoso “Carnero” -hombre de tez morena, con 1.75 de estatura, calvicie prematura, gesto duro y desconfiado, en su rostro se dibuja una barba encanecida de

<sup>258</sup> La primera vez que escuché de la existencia de El Carnero, fue en la reunión que tuvimos con Demetrio el 7 de junio del 2017. En un principio, El Carnero podría ser uno de los contactos directos que le permitiría a un grupo de investigadores realizar una investigación con las poblaciones de vendedores del Metro, pues, era el líder del tramo en el que trabajaba uno de los vendedores que había sido nuestro contacto. No obstante, desde entonces, El Carnero se mostró desconfiado de la presencia de personas que investigaran en el Metro, y jamás nos permitió el acceso al Metro por su conducto político.

<sup>259</sup> En la breve reconstrucción de los liderazgos que imperan en la Línea 2, Pérez (2013: 49) reseñó que: “Muchos de los chicos que recorrían el Metro en aquellos primeros años están actualmente consolidados como líderes de los diferentes tramos de las líneas del Metro. Tales son los casos de: “Silverio”, líder de una parte de la línea 1, Demetrio líder del Frente Nacional de Comercio Informal, “La Loba” que es líder en Pantitlán, “El Rojo” y “El Carnero”, líderes de la línea azul...”.

<sup>260</sup> Integrada por 20 Km. 713 m la Línea 2 es la segunda más larga de la red del STC Metro, sólo detrás de la Línea 3. De las 24 estaciones que la componen, 8 cruzan el corazón del Centro Histórico de la Ciudad de México. Un espacio de gran derrama económica por el alto número de afluencia que presenta cada día. (Fuente: <https://www.metro.cdmx.gob.mx/la-red/linea-2>).

candado y sobresale un prominente lunar debajo de su ojo izquierdo- pese a que ronda los sesenta años, es un hombre de complejión fuerte- fue con motivo de una disputa territorial que había tenido con el “Chicles” un vendedor que se había establecido en parte del tramo que manejaba el Carnero, en las estaciones de Xola y Viaducto. La querrela, no surgió porque el Chicles hubiera ocupado parte del tramo de El carnero, sino, porque el Chicles había tenido una pelea con el hijo de El Carnero, quien también labora en el tramo de la Línea 2 que controla su padre.

Aunque el control que ha establecido el Carnero ha sido siempre tenue, pues, continuamente ha dejado de manejar el tramo, dejando en su lugar a sus “chalanés”. De esta dinámica, entre el control y el abandono, se empoderarían otros vendedores, como Lozano y el Licenciado, quienes ahora tienen un peso político importante dentro de la geografía del poder bajo la ciudad<sup>261</sup>. De hecho, el arribo del Chicles al liderazgo de este pequeño tramo, justamente, se dio con motivo del reciente abandono del Carnero. Esta práctica de “abandono” del poder, que más que abandono como tal, se asemeja a una transferencia del poder a un cercano subordinado, es una práctica recurrente dentro de la política popular del espacio subterráneo<sup>262</sup>. Cuenta Demetrio que el Carnero llegó a controlar esa parte del Metro, debido a que fue él mismo quien lo puso después de que Moisés intentará darle un “golpe de Estado” a su propio compadre. (Charla con Demetrio, 9 de septiembre del 2017). En la opinión de El Tejoncito, este supuesto abandono de El Carnero al mando del tramo sur de la Línea 2, era producto de una alianza que había establecido con uno de sus chalanés, “el Bimbollo”:

El Tejoncito: Fíjate, recién el miércoles pasado hubo una junta y parece que hay una especie de “golpe de Estado” del Bimbollo, que era un Chalán de El Carnero, y es que él ha perdido poder de la Línea. Parece ser que nunca tuvo una personalidad carismática para liderar y al

---

<sup>261</sup> Desde el punto de vista de Demetrio: “A ver, es que todos, todos sin excepción de alguno, sin excepción, dentro del metro me conocen todos los que se digan líderes. Lo que pasa es que por medio del Carnero y todo, nosotros hemos forjado a otros, también, a otros líderes, que ya a su vez lo han rebasado a él, que no ha querido salir de su ostracismo. De alguna manera se acercaron otras gentes en los que se ayudaron y todo trabajando. Es como pasa con “El Carnero”, secretarios, así llamémoslo de una manera, lo robaron y consiguieron algunas cosas que él no ha podido conseguir. Eso en lugar de avivarlo con los demás y de ponerse las pilas, como que nada más, como que nada más lo hizo más desconfiado de la gente de todos. Al igual que el “Rojo”. (Charla con Demetrio, 7 de junio del 2017. Centro Histórico).

<sup>262</sup> De hecho, con base en una de las versiones que Pérez (2013: 53) rescata para narrar la historia del liderazgo de “El carnero”, cuenta que él llegó al poder de ese tramo de la Línea 2, gracias a la deposición de un antiguo líder: Respecto a esta consumación del liderazgo del “Carnero”, hay algunos TI [trabajadores informales] de su propia organización que dicen otra versión del asunto. Ellos mencionan que antes de él existió otro líder, el cual no fue mencionado por el “Carnero” en la entrevista que se le hizo. Este líder un día cedió momentáneamente el puesto por supuestos conflictos personales, dejando al “Carnero” como líder temporal. Al poco tiempo – comentan los TI- el líder original apareció muerto fuera de la estación Viaducto...”

parecer el Bimbollo quiere organizar la línea, y dicen que pertenece a un cartel de los pesados. Pero, pues no sé, más bien se me hace que quiere hacer una asociación del Carnero con el Bimbollo, para para poder equilibrar las balanzas del poder y retomar el control, ya no en la figura de El Carnero directamente, sino en el Bimbollo que sería, así como el rostro del poder ¿Tú cómo ves eso? (Charla con el Tejoncito, 9 de octubre del 2017. Un puesto de revistas de Insurgentes).

No obstante, las suposiciones del Tejoncito parecen ser poco ciertas, pues, aquella tarde del 21 de enero cuando el Carnero se presentó a la reunión de líderes de la Federación de Vagoneros, acompañado de uno de sus hombres de confianza, se mostró reacio a negociar con el Chicles la recuperación de su pequeño tramo dentro del feudo de El Carnero. Mantuvo su postura como líder y, tampoco quiso unirse a la Federación sin antes conocer todo el trabajo que ésta había realizado. Muchos de los líderes, los más jóvenes, se mostraron renuentes a que el Carnero se integrará al trabajo de la Federación<sup>263</sup>. Sólo Silverio mostró cierta apertura para que él<sup>264</sup>, y la gente que maneja dentro de su tramo, se integrarán a las negociaciones políticas con el Gobierno actual de la Ciudad de México. De tal modo, pese a las supuestas deposiciones de su poder bajo la Ciudad, por los años que tiene manejando ese tramo del Metro, al igual que los líderes de la “Vieja Guardia”, se ha consolidado como un personaje con un poder moral en la política del comercio popular<sup>265</sup>, quien, como se puede apreciar en la siguiente imagen, sigue teniendo una presencia importante dentro de los liderazgos que, actualmente, se dividen el control del comercio popular en la Línea 2 del Metro, una de las más disputas por su localización bajo el Centro Histórico.

---

<sup>263</sup> Justo el punto de discusión, que casi ocasiona la desintegración de la Federación, fue que El Chicles no logró negociar la recuperación de las estaciones que manejaba en la Línea 2. Y que El Carnero, no mostraba una postura colaborativa. El Duende, argumento “Pus si, qué *chingón* ese *wey* quiere así todo para acá y ni se ha fletado nuestra chamba. Pus qué chingón, no. Y nosotros ahí vamos de *pendejos* a bajarnos los calzones. No pus la verdad, no. (Reunión de la Federación, 21 de enero del 2019).

<sup>264</sup> El argumento de Silverio era a los poderes del comercio popular bajo la Ciudad, a sabiendas de que El Carnero, controla a un buen número de vendedores. “Silverio: Miren muchachos, ustedes bien saben que aquí El Carnero y yo, tuvimos nuestras diferencias en el pasado, pero, eso ya quedó atrás, seguimos adelante, y la idea es ir sumando a más gente. De seguir avanzando en el trabajo. Ora sí que esa es mi propuesta. No sé ustedes cómo lo vean”. (Reunión de la Federación, 21 de enero del 2019).

<sup>265</sup> Entonces, aunque, como en la mitología del Metro y de cada uno de sus líderes existen diversas versiones sobre la historia del poder y la división de los “feudos subterráneos”, parece que existe un trozo de verdad en la *illuso* con la que “El Carnero” reconstruye su propia biografía, como se lo contaría a Pérez (2013: 51), según El Carnero “... dice que ser líder es algo nato para su persona, porque la gente siempre lo sigue, por “saltar al frente” las personas comenzaron a respetarlo. Continúa [sic] diciendo que la gente dentro del Metro le preguntaba qué hacer, por lo tanto, tomar en cuenta a la gente en lo que quiere, significa ser considerado como portavoz, lo cual –según sus propias palabras- te convierte en líder”.



Ilustración 25 Mapa de los liderazgos que actualmente conviven en la Línea 1  
 Fuente: Elaboración propia con base en el trabajo de campo y en la iconografía oficial del STC Metro.

#### d) Demetrio: “Todos fuimos depredadores”

A Demetrio no le gusta que le digan “líder”, él prefiere que lo llamen representante de los vendedores. Parte de este discurso nace del hecho de que, desde muy joven, estuvo involucrado en las luchas políticas por los derechos del trabajo y a que, a diferencia de la mayor cantidad de líderes del Metro, logró cursar algunos semestres de la educación media superior, aunque, nunca concluyó sus estudios. Hombre de estatura baja, apenas superaba el 1.60 de estatura, originario de un estado limítrofe de la Zona Metropolitana de la Ciudad de México.

Demetrio: (...) Mi madre me comenta que llegamos a la ciudad cuando yo tenía un año. Aquí me quedo hasta los 15 años, porque mi padre decide regresar a su estado. Para eso ya había pasado 1968 la bronca del estudiantado y todo eso; y estaba estudiando yo el segundo año de prevocacional. Y pues, se terminan mis ilusiones de terminarla. Me regresan para mi pueblo, para mi estado natal. Y allá no duró ni un año y me regresó. Sólo porque no había oportunidades allá de trabajo. La única oportunidad de trabajo que encontré allá, ya no en mi estado, sino, en el vecino estado de Puebla (...) Normal es que ya yo aquí, en el Distrito Federal, ya iba yo con más mentalidad de actividad. Porque aquí se vive muy rápido, muy totalmente fuera de lo común de otros estados. Eso me hace lograr que me den ese trabajo, porque no me lo querían aceptar por la edad. El Secretario General de la fábrica, pues, con promesas de que yo iba a cumplir el trabajo, pues, me aceptan. Desgraciadamente, aprendo rápidamente el oficio en el que me desempeñé, una fábrica textil, de qué me mandan a otro estado, me convierten en oficial. Y ahí me empiezo a dar cuenta de muchas cosas, de la mala situación del obrero, de lo mal que nos pagaban. Yo como ayudante, entonces, me pagaban \$20 diarios, allá en Puebla; y como oficial, que me decían oficial, según, de unas máquinas, me pagan \$30 diarios.

Los obreros estaban ahí por destajo, en la fábrica textil, y éste se ganaba muy poco, muy poco la verdad. Eso, a través del tiempo, ahí hago mis pininos de parar la fábrica por la cuestión de la mala paga. Lo único que logré fue que me corrieran, me boletinaron y, este, no me dieron trabajo allá en Puebla. Luego en mi estado, no había las oportunidades de vida y eso me hace regresar a migrar de nueva cuenta al Distrito Federal. Y aquí comienzo de nuevo a

radicar, y comienzo de nuevo a vender en los camiones. Todavía el metro estaba en construcción. Y entonces, empiezo a vender en los camiones y en los tianguis. (Charla con Demetrio, 7 de junio del 2017. Centro Histórico<sup>266</sup>).

De voz áspera, casi inaudible, aún con el volumen aumentado de la grabadora, transcribir las charlas que tuve con Demetrio fue un auténtico reto. Pensé que ese desgaste en su garganta había sido producto de tantos años en la vendimia, después, como me lo dirían otros líderes y el mismo Demetrio admitiría, sus cuerdas vocales también se desgastaron por causa de los vicios que rodearon su vida<sup>267</sup>. Actualmente, Demetrio se ha convertido en un “mayorista” que tiene un pequeño local en uno de los bajo puentes que se encuentra muy cerca de las estaciones de la Línea 2 que corren a lo largo de avenida Tlalpan, desde allí surte a otros vendedores de mercancías que se ofrecen en pasillos y vagones del Metro, especialmente en la Línea 8 y la Línea 2. No obstante, hasta los primeros años de la década de los años noventa, Demetrio junto con Moisés y el Carnero, controlaron un corredor comercial muy importante dentro del espacio subterráneo de la Ciudad de México, localizado en una de las estaciones con mayor afluencia de pasajeros de toda la Red del Metro. Demetrio cuenta cómo se dio esta transición de ser un “representante” de vendedores a un “mayorista”.

Demetrio: A ver, todo distribuidor que fuera de donde fuera, de donde venga, así venga de Tepito o venga de La Merced, venga de La Doctores o venga directamente de las importadoras no entra tan fácilmente al Metro. No necesariamente tiene que llegar conmigo, habemos [sic] varios que como yo vendemos así. O sea, todos fuimos vagoneros o pasilleros que tuvimos la visión, a ver desde hace muchos años, junto con Moisés, tuvimos la visión de que muchos de nosotros ya podríamos volvernos mayoristas, distribuidores, importadores. En fin, porque, de alguna manera, aparte de que ya conocíamos bien el mercado, teníamos la facilidad a lo mejor no teníamos los millones, ni mucho menos, pero había conectes que podían surtir la mercancía. Inclusive, prestar para que nosotros la pasáramos. Entonces, eso fue lo que se vino haciendo de alguna manera, no y yo te digo como nosotros (Charla grupal con Demetrio, 1 de mayo del 2017. Centro Histórico).

Lo que Demetrio no nos dijo esa tarde de mayo es la manera en cómo había logrado construir esa “visión” con la que se formó como mayorista. Sería muchos meses después, pasadas las

---

<sup>266</sup> Continuando con el relato biográfico de Demetrio, dice que llegó a vivir “...en la Colonia Juan González Romero que colinda con Ecatepec atrás de la Basílica de Guadalupe, este mal llamado, ahí donde vivía le llamaban el “puente negro”. Ahí fue mi infancia, mi corta juventud que vivía ahí. Y de ahí, fue cuando me llevan para allá para Tlaxcala, y luego regresó al mismo lugar” (Charla grupal con Demetrio y Moisés, 1 de mayo del 2017. Centro Histórico de la Ciudad de México).

<sup>267</sup> Demetrio: “Yo no puedo negar que, alguna vez, tuve adicciones; gracias a Dios, salí de todas ellas, logré representar a mis compañeros. No me erigí yo como líder, ellos me eligieron, me eligieron por ser muy hablador, muy lenguarico “este pues. no pues él, porque él, el que habla más que nos represente” (Charla grupal con Demetrio y Moisés, 1 de mayo del 2017. Centro Histórico de la Ciudad de México).

charlas y contruidos los lazos de la confianza entre el investigador y su informante, que una tarde de agosto, sentados en la entrada de su pequeño local me contó algunos aspectos sobre la historia política de los liderazgos en el Metro. En una de las vitrinas donde exhibe sus mercancías, se encuentran fotos grupales de los primeros líderes y sus primeras luchas por defender el comercio en el Metro. Demetrio con su casi inaudible voz me cuenta quienes son los personajes de las fotos. Después me dice, con cinismo o sinceridad:

Demetrio: Todos fuimos “depredadores”. En algún momento todos vivimos de las cuotas de los compañeros, de los entres para que entrarán a trabajar. Yo, también lo fui. Para qué te lo voy a negar. Sólo que ahora, pues todo cambia, y uno lo ve diferente, ya no es cómo antes, ya busca el bien común, otras cosas. Pero, aún hay muchos que siguen, así como “depredadores”, viviendo de las rentas. (Charla con Demetrio. 16 de agosto del 2017. En un bajo puente de la ciudad).

La sinceridad o el cinismo de Demetrio, como se guste interpretar, nos permite apreciar esta “acumulación originaria” del comercio popular. Esta “visión” dentro de la narrativa de Demetrio que le permitió a él, como otros líderes del comercio popular transitar hacia otra jerarquía económica que viene acompañada con su posición dentro del campo simbólico y político del campo del comercio popular bajo la ciudad. En el relato de su trayectoria sociopolítica, desde que entró a vender al Metro, Demetrio, también nos ofrece una panorámica sobre una forma en la que se administraba el acceso al trabajo del comercio popular en el subterráneo de la ciudad.

Demetrio: Yo tenía 17 años. Ustedes de ahí para acá yo he tenido miles de historias que he vivido allí ahí dentro del transporte colectivo. Ahí encontré a mi primera esposa, me casé con ella tuve dos hijos ahí contamos dichas y desdichas de toda índole. Allí nos forjamos a ser un hombre de bien. Hombres de mal, así los hay, es porque la misma cuestión del hacinamiento dentro del transporte colectivo metro. (...) No me erigi yo como líder, ellos me eligieron, me eligieron por ser muy hablador, muy lenguarico “este pues. no pues él, porque él, él que habla más que nos represente”; y así sucesivamente. No, para entrar, no cualquiera entra. Para entrar al metro, porque hay varias leyes y reglas, no escritas que nunca las veremos en papel pero que existen. Y que, entonces, debe de haber un respeto por las Líneas, de que cada quien tiene que trabajar en el tramo que cada quién maneja.

Anteriormente era fácil como yo les decía, irme a trabajar a cualquier línea. No, ahora si alguien trabaja en un tramo, para que alguien se cambié y se vaya para otro lado, primero tiene que pedir permiso del otro lado. Para qué pueda entrar, y el otro, tiene que llevarlo a su junta para ver si no tiene problema con nadie, y que pueda entrar. Independientemente, para qué negarlo con la clásica “entrada”, sino, no entra. También allí persiste, hasta la fecha la “ley del más fuerte” (Charla grupal con Demetrio, 1 de mayo del 2017. Centro Histórico).

El aporte que nos brinda el “retrato” sobre la trayectoria vital de Demetrio en el espacio subterráneo, es una pieza clave para conocer y comprender la historia política del comercio

popular bajo la ciudad, pues, es un personaje que ha estado presente en todas las negociaciones políticas que se han realizado entre las autoridades y los vendedores populares del espacio subterráneo. Del mismo modo, conoce prácticamente a todos los líderes del Metro, y mantiene una relación cordial y respetuosa con todos ellos, aunque con grados distintos de confianza e intimidad. Factores que lo hacen ser una especie de “líder moral” bajo la ciudad<sup>268</sup>.

También Demetrio ha pasado por, prácticamente todos los papeles económicos que se pueden desarrollar en el comercio popular bajo la ciudad, fue: vendedor, líder de pasillos, representante político de una Asociación Civil, productor y distribuidor de discos piratas, y ahora, “mayorista” y representante de los vendedores. Para Demetrio, mientras una investigadora le interroga sobre la regulación del trabajo de los menores de edad en el comercio popular, existe una diferencia entre el líder y el representante:

Demetrio: Creo que algunos han fallado, y digo esto, porque he visto niños que venden todo el día. Lo que pasa es que muchos nos hemos, a veces, dividido un poco de los famosos líderes, que, yo creo que nos queda grande esa cuestión de llamarnos líderes; porque no lo somos, somos representantes de núcleos de gente, cada rubro de estaciones del metro y de líneas del metro. Porque, si ustedes, llegan y les hablan de un liderazgo, ellos van a decir que son quienes representan a la gente, pero, tal vez, no sepan lo que significa la palabra líder (Charla grupal con Demetrio, 1 de mayo del 2017. Centro Histórico).

Sobre las implicaciones de esta diferenciación que realiza Demetrio, como una forma de identificar y organizar las diferentes posiciones que se dibujan en el mapa del campo político del comercio popular bajo la ciudad, hablaré más adelante, pues, es una noción clave que nos permite identificar la desigual distribución de capitales simbólicos, culturales y políticos, que a la postre, son determinantes para la consolidación de los recursos políticos con los que las organizaciones de comerciantes populares han enfrentado, resistido y negociado, en distintos momentos, con las administraciones del gobierno del STC Metro y de la Ciudad de México.

#### **e) El “hambre” de Moisés**

Era el 9 de marzo del 2017, cuando conocí a Moisés nos citó al Dr. Carlos Alba y a mí, en un restaurante que cuenta con una vista panorámica del espacio en el que convergen las representaciones urbanísticas del poder en la Ciudad de México: la plancha del Zócalo, la

---

<sup>268</sup> Prueba de ello, fue la convocatoria de líderes del Metro que nos ayudó a organizar el 20 de julio del 2017, en donde se dieron cita algunos de los líderes y representantes de las actividades populares en el Metro.

Catedral, el Templo Mayor y al fondo, el Palacio Nacional. Con el tiempo descubriría que a Moisés le encantan esos lugares, poco conocidos, pero dotados de una belleza particular. “Los secretos recovecos de la ciudad”, les llama él. Al llegar al lugar Moisés estaba platicando con otro comerciante, Rodrigo, representante de comerciantes establecidos y ambulantes de algunas calles del Centro Histórico.

Al cabo de unos minutos, Moisés nos invitó a pasar a la sala que compartía con Rodrigo. Moisés contó su relato, siempre de manera velada, con verdades y situaciones a medias. Rodrigo intervenía más de lo que yo hubiera esperado. A Rodrigo le gustaba mostrar que él, también sabía sobre el tema, que él, también conocía a políticos y empresarios. Moisés, quizá intencionalmente, se perdía en los laberintos de su verbosidad, se ocultaba tras sus palabras. Rodrigo, por el contrario, ostentaba su poder, no quería ser menospreciado.

Esa forma en la que Moisés hablaba, con sobrada grandilocuencia, y su preferencia por los lugares distinguidos, pese a que su vestimenta siempre era sencilla, era una clave para entender sus formas políticas. Como lo atestiguaría días después, cuando me reuní con él por primera vez el 24 de marzo del 2017, en un histórico café de la ciudad. Moisés vestía de manera sencilla. Esa tarde llevaba un *pans* azul y una playera blanca sin estampados, debajo otra playera blanca de tirantes. El bigote incipiente, pero bien recortado. Se encontraba charlando con una mujer cuando yo llegué a la mesa. Pese a su sencilla vestimenta, Moisés me dio la impresión de que estaba rodeado por una esencia política muy fuerte<sup>269</sup>. Después se retiró la mujer y comencé mi primera charla a solas con él, la cual duraría cerca de 5 horas. Hombre de 56 años, nacido en el Estado de México, pero, desde los 6 años creció en las calles del barrio de la Lagunilla<sup>270</sup> con su tío, un artesano del barrio. Dentro de la narrativa de su propia historia, Moisés repite en diferentes contextos de su vida, un sentimiento de “hambre”, que, a la postre, se mezclaría con un sentimiento de “justicia social”, componentes que

---

<sup>269</sup> Dejo que sigan su conversación, la cual versa sobre religión -Agradezco ser un poco entendido en el tema-. Permanezco como si estuviera ausente. Sólo intervengo cuando Moisés me convida a participar, o cuando hace alusión a mi persona. El asunto versaba en torno a un proyecto en Chiapas, un monorriel, me diría después Moisés, relacionado con viviendas, y con vínculos de grupos religiosos. En realidad, todo un menurje de cosas. Que, pareciera no son de mi interés, pero, ya me daba una idea de quién era Moisés: hombre de fe, versado en las escrituras bíblicas, con grandes relaciones políticas, con mucha influencia y poder; con un discurso de compromiso social, aunque, también, algo egocéntrico.

<sup>270</sup> Uno de los primeros lazos que me permitió ahondar en la confianza con Moisés, fueron las historias de la infancia y juventud de mi padre, quien vivió una parte de su niñez y juventud en las calles de la Lagunilla, Peralvillo y la Guerrero.

hicieron de Moisés un líder social. Al menos, eso fue lo que me respondió cuando le pregunté en qué momento decidió convertirse en un líder.

Moisés: Siempre tuve consciencia y se te van marcando injusticias que se te van grabando cuando las ves en una etapa de tu vida. El individuo que es arrastrado por los policías, siendo ratero, siendo delincuente, te parece que las formas en que lo arrastran y lo llevan a la cárcel. Aunque consciente de que tú puedas decir “es un ratero, es un ladrón o es un vicioso” Y empieza a grabarse así, y ver que nosotros éramos una serie de familia que no le alcanzaba a mi padre para podernos mantenernos.

(...) La injusticia, tal vez no comprendida de que un pedazo de carne tan pequeño en tu plato, y tu ambicionabas un corte de carne, Y no alcanzaba. Y tenías que comer carne una vez a la semana. Y empiezas a reflexionar y dices, te cuesta un cuerno. Y entendí que desde niño tenías que trabajar, no me alcanzaba para una cartulina, para un lápiz, para una pluma. Ya no hables de colores de marca, te ibas a los más austeros (...) Yo tenía que fabricar mi mochila<sup>10</sup>. Yo estuve en cuarto año de primaria, a mi padre le dieron un terreno en Romero Rubio, a dos cuartos, sin puertas y ventanas, y cuando menos decía está casa es nuestra, por lo menos este terreno ya es nuestro. Y lo estoy hablando con la expresión, era en la punta del cerro. Sin pisos, sin camas. Y te entra esa hambre.

Yo salí de una primaria de por ahí del Municipio de Nicolás Romero, fui rechazado de una escuela federal que se llama “Himno Nacional” de Nicolás Romero, por una décima de punto, y me entró más el hambre. Pero es una décima de punto, no es un punto. Saqué... 6.9, y el siete era no más para que “entrarás de panzazo”, decíamos en aquel tiempo. Me mandaron a una escuela patito y me di cuenta. Me díe cuenta de que ya había perdido el primer año de primaria y ahora perdía el primero de secundaria, y tenía que, yo tenía hambre Y le dijo mi papá, “bueno y por qué...” Pues por qué no hay otra alternativa, mejor a que ande en la calle, mejor que se meta ahí. Ya a la otra que intenté y que se meta a la federal, la pide, la escuela federal himno nacional”. Y ya me vio mi padre llorando y me dijo:

- ¿Qué quieres?
- Yo quiero ir allá
- - ¿Por qué quieres ir, si hay problemas, hay conflicto?
- Yo quiero ir por qué quiero ayudar a los papás, que no nos sigan robando, que nos sigan cobrando cuotas
- ¿Eso quieres?
- ¿Si, eso quiero?

Y me abrió la puerta y me fui, como dice esa expresión coloquial, “como perrito de azotea, cuando agarran la puerta”. Y me fui corriendo a la escuela. Ya no alcancé a todos, pero se formó la primera sociedad de alumnos. Tenía escasos 13-14 años. Y me di cuenta que yo traía algo en mí, que era algo que yo peleaba, que yo podía detonar (Charla con Moisés. 24 de marzo del 2017. Centro Histórico).

Así, Moisés, con tercero de secundaria, el más letrado de su familia, con esa “hambre” de aprender y salir adelante, sentimiento similar al que tienen las personas que nacieron en un estrato inferior por “superarse”, deseos de movilidad ascendente, continuó con su trayectoria laboral y escolar. Autodidacta que gustaba de ayudar en las preparatorias abiertas a los chicos que, como él, tenían hambre de aprender, a la edad de 16 años comenzó a mezclar sus estudios con el trabajo del comercio en el Metro. Lugar al que entró gracias a la recomendación de su,

entonces, cuñado, quien le dijo que en el Metro se estaba ganando una buena cantidad de dinero.

Moisés: (...) llegué como en el 81-82 a empezar a vender al Metro.

Y empecé a tener una cierta remembranza de un liderazgo en el Metro. Y cuando íbamos de una Línea a otra, comúnmente, en esa romería de emancipar la fe, siempre buscas de excusa el doce de diciembre para la peregrinación anual, que terminaba en bacanales, que terminaba en golpizas, terminaba en consumo, en todo lo que es la concupiscencia que hemos manejado por toda la historia. Y a mí no me gustaba que revolvieran la fe en sus desmadres y todo este tipo de cosas que “no *wey* ustedes no más van a hacer su desmadre, no van a realmente promulgar fe ni hacer fe, se burlan de sus pinches santos, y se vuelven. Y *chinguen su madre*, yo no vuelvo”.

Y empiezo yo a crear de nuevo, ya entes con los liderazgos que platicábamos, con los de la Línea 1, con los de la Línea 1, con los de la tres. Los de la cuatro, los del tramo sur norte, este de cada línea. Por decirlo en la dos, era un tramo de lo que era el Zócalo hasta san Antonio, y luego el otro tramo era de Xola a General Anaya, y después se fue subdividiendo. Ya fue el tramo del Zócalo hasta Hidalgo, y de Hidalgo fue hasta Popotla. Y luego de Hidalgo hasta allende, y luego lo que es viaducto piedad hacia Nativitas luego de Nativitas hasta general Anaya, y luego desde general Anaya y luego de Xola a san Antonio Abad, y se fue fraccionando.

*Entons* muchos llegaron, llegó gente con hambre, gente con decirte “que, no más que te avientes un tiro, que te aferres y que no te dejes” y aunque tengas que pagar, pero te tienes que fletar. Y si se hizo una especie como de lema “como que te diera un lugar tenías que aventarte los tiros que fueran necesarios porque te quedarás en una Línea”. Cuando nos sacaron de los vagones, se hizo la modalidad que empezaste a vender en los pasillos, y es una etapa muy fuerte que se empieza a invadir lo que es el pasaje zócalo Pino Suárez, todo el trasbordo, de la Línea dos a la Línea uno. Se invaden las escaleras, se invaden los andenes y se invade todo.

(Charla con Moisés. 24 de marzo del 2017. Centro Histórico).

La manera en la que Moisés se gana su lugar en el comercio popular, a punta de golpes, ya la he reseñado. Lo que no he reseñado es la manera en la que él, junto con Demetrio y el Carnero, se convirtieron una trinidad de líderes que fueron un referente importante en el espacio subterráneo en los años ochenta, incluso hoy en día tienen esa aura moral de liderazgo, cuando controlaban uno de los pasajes más importantes de toda la red del STC Metro.

Demetrio: (...) nosotros nos habíamos vuelto ya elementales para el Metro, puesto que nosotros ya éramos como vigilantes sin sueldo. Es más, cuando había un problema muy fuerte, que ellos no podían resolver, una confrontación de grupos, nos mandaban llamar a nosotros. Nosotros, estábamos en Pino Suárez, entonces, el grupo Pino Suárez era el grupo más fuerte de todo el sistema colectivo; encabezados por Demetrio, Moisés y el Carnero. Entonces, desde ahí fue desde donde nos llamaban desde la central del metro. Mandaban un vigilante “díganles a los muchachos de Demetrio y Moisés, que los necesitamos en (...)”

Moisés: -desde el otro lado de la mesa, responde- no, lo que sucede, desde que llegaban los chavos banda o los porros, y entonces, nosotros los arreábamos y los sacábamos del metro  
Demetrio: Si, nosotros como si fuéramos guardias, porque, para eso nos alquilábamos con tal de que nos dejarán vender

Moisés: y quién empezaba de loco, de payaso, llegaban 4 o 5 vendedores y lo sacaban a rastras hasta allá afuera (...)

Demetrio: Pero, es que luego llegaban y, cuando no estábamos ninguno de nosotros, abusaban también de los vendedores. Llegaban robando a los vendedores, pues, qué pasó. Nos lo hicieron una vez, no se lo volvemos a permitir. A la siguiente, todos estábamos listos, esperando a que pasarán. (Charla grupal con Demetrio y Moisés. De mayo del 2017. Centro Histórico).

El hambre de estudiar y salir adelante que siempre caracterizaron a Moisés, se sumaría a la relación que tejió con Demetrio, su compadre, para consolidarse como uno de los grupos más fuertes de los vendedores del comercio popular, mismo que, como se aprecia en el relato, los posicionó en otro estatuto para negociar con las autoridades. Es importante notar que, parte de este poder, se comenzó a fraguar gracias a que ambos, parlanchines confesados, tenían cierto conocimiento sobre algunos textos académicos de corte socialista, como Marx, Mao Tse Tung, Lenin, entre otros textos que Moisés había conocido en su paso escolar. Sobre esta transición, de la Selva a las organizaciones formales de comerciantes populares, ahondaré en el siguiente capítulo.

### **El mapa subterráneo del poder:**

Posiciones y disposiciones de los liderazgos en el comercio popular del espacio subterráneo

Si bien existen muchos otros líderes a quienes me hubiera gustado “retratar” para completar toda la pintura del espacio político del comercio popular en los inicios del espacio subterráneo, considero que los retratos antes esbozados me permiten reconstruir una primera panorámica sobre el poder que controló el comercio popular en las primeras décadas de su existencia. Como, también, me permite mostrar una primera tipología sobre las características de los liderazgos que encabezaron a los comerciantes populares a lo largo de los primeros años. La discusión que presentaré se puede enmarcar en el debate reciente sobre los tipos de liderazgos que coexisten en comercio ambulante en el espacio público (Crossa, 2018: citar). Una discusión que no sólo cuestiona el modelo clásico weberiano sobre la autoridad y la representación del poder (Weber, 1964), sino que, gracias a la reconstrucción de los liderazgos, podemos comprender cómo ha evolucionado el gobierno de las organizaciones de vendedores populares, especialmente, las que ordenan el comercio popular bajo la ciudad.

En el caso del comercio popular bajo la ciudad, si bien, los liderazgos parten de “la Ley de la selva” como un escenario común, no todos los líderes partían del ejercicio de la fuerza

física como medio para establecer el orden y la obediencia del resto de los vendedores, sino que existía un crisol de factores que incluían el respeto, la fuerza y las conexiones políticas y sociales, las que permitían al líder mantenerse al frente de los vendedores populares como esa persona que sirve de bisagra humana entre las autoridades y la población de comerciantes. Similar al intermediarismo político con el que Auyero (2010) caracterizó a la política de los pobres en los barrios de Buenos Aires.

Incluso, los liderazgos del comercio popular en el espacio subterráneo, como lo muestra el caso de El Oso, fueron aquellos que se fundaron más en el ejercicio de la violencia como forma principal de dominación. No sucedió así, como lo mostraré en el siguiente apartado, con aquellos liderazgos que supieron adaptarse a una relación con el gobierno y las autoridades del STC apoyada sobre la base del discurso jurídico y fundaron su poder en el manejo político y el entendimiento de la situación política. Aquellos liderazgos que descansaron más en el intelecto que en el músculo, como es el caso de Demetrio o del propio Moisés, que, si bien tendrán su ocaso, el manejo político les permitió sacar otro tipo de dividendos políticos y económicos más allá del sólo manejo de las poblaciones de vendedores. Un caso especial en toda la red del Metro, es el de Silverio, quien, con una forma de orden más relajado ha logrado prevalecer por más tiempo al frente de su organización y se ha ganado el respeto del resto de los líderes, antiguos y contemporáneos, en el espacio subterráneo.

Entre estos líderes podríamos encontrar las gradaciones, con sus múltiples combinaciones, como las que mencionó Castillo Berthier (1983: 18) en su estudio sobre el caciquismo en el manejo de los desechos en la Ciudad de México, donde existen al menos, tres tipos ideales de liderazgo en contextos populares: el liderazgo corrupto, que se vincula con dirigentes del gobierno en perjuicio de las poblaciones que representan; el dirigente, que pese a los lazos y tratos políticos, mantiene una lealtad hacia el grupo que representa y el populista, que mantiene acuerdos políticos que benefician tanto a las poblaciones que representa como a las autoridades del gobierno. Incluso, a lo largo del proceso histórico e individual que caracteriza la gobernanza del comercio popular en el espacio subterráneo, se puede apreciar que estos papeles nunca son estáticos y que, dependiendo de la situación y el momento del balance político, un mismo líder podría pasar del caciquismo a una actitud populista, o como representante.

Esta mutabilidad de los liderazgos, la capacidad para leer el entramado político y decidir en qué lado del juego permanecer o aliarse, es uno de los factores que, también, ha permitido la supervivencia de los líderes que nacieron en la “edad de la selva”. Aunque, con el paso de las distintas fases de la gobernanza del comercio popular, como mostraré, comienzan a ser suplantados por otras formas de liderazgo. Por su parte, además de la adaptación, existe otro recurso que identifiqué como un recurso clásico que emplean los grupos populares para sobrevivir (Lomnitz, 1995), las relaciones sociales al interior de los grupos, a veces peligrosas, pero, también, salvavidas en tiempos de apremio, han sido un recurso importante para la consolidación y crecimiento de los liderazgos después de la Ley de la selva. Como lo menciona Moisés:

Moisés: ...en ese pasillo, quién vendía era este Demetrio, que le decían el “Demon”, y El Carnero, que ahí por ende ellos son mis compadres, también hombre, tuvimos allí esa convivencia familiar. Y había toda esa estructura que se empezaban a operar las formas de organización y era donde influía la gente que decía que teníamos más letras o más escuela, se puede cobrar, turnos, se llegó a cobrar en la mañana, a medio día y hasta la noche, esa era una cuota que se establecía de lunes a lunes. Y donde el delegado los días que eran más flojos, que eran sábados y domingos, se le dejaba poner. Donde allí participaba la autoridad, el jefe de coordinador de grupos de vigilantes, el jefe de operatividad de la seguridad pública, policías, el jefe de estación ya está un poco rebasado (Charla con Moisés, 24 de marzo. Centro Histórico.).

### **Conclusiones capitulares**

Tras las huellas de la historia que me contaron los primeros vendedores que bajaron al Metro, intenté reconstruir el proceso histórico de instauración del orden del comercio popular que, como señalan los relatos, se construyó a “puño y sangre”, haciendo del Metro una subterránea selva. Uno de los aportes que más se pueden destacar de este capítulo, es la recuperación de esos primeros vendedores que, en su mayoría, son hasta el día de hoy los líderes más importantes del comercio popular bajo la ciudad: Silverio, el “Oso” (Q.E.P.D), “El Carnero”, Demetrio y Moisés. Fue a través de sus voces, de sus relatos, que logré reconstruir esa otra historia del Metro de la Ciudad de México, que corre de forma paralela a lo largo de su medio siglo de vida.

También logré identificar algunas características que diferencian al comercio popular en el Metro de aquél que se realiza en el espacio público, principalmente, en el plano organizacional, las agrupaciones del comercio popular en el espacio público son lideradas

por mujeres, no así en el Metro, en donde impera el orden masculino. Esta disparidad de género, así como sus repercusiones en el orden social del comercio popular, es uno de los principales temas en los que no pude ahondar, en gran parte, debido a mi condición de género. Por ello, dejó indicada esta veta analítica para futuras investigaciones que se interesen por destacar la condición del género en el orden del comercio popular.

En contraposición, en lo que abona este trabajo de reconstrucción del proceso sociopolítico del orden del comercio popular, es en la identificación del punto de origen desde el cual evolucionará la dinámica de las posteriores confrontaciones que mantendrán las organizaciones de comerciantes, entre sí mismas, y en contra del gobierno de la Ciudad de México. Este dato es importante para hacer notar que el proceso de gobernanza del comercio popular, desde una perspectiva política elisiana, ha sido constante, dinámico y, a pesar de los cambios en los liderazgos, se ha adaptado a la propia evolución del gobierno de la Ciudad de México.

## Capítulo VI EL DERECHO AL DERECHO.

La resistencia y la negociación de las Leyes que regulan el comercio popular bajo la ciudad

### **El derecho y el comercio en el espacio y el transporte público**

A finales de los años ochenta y principios de los años noventa, como lo reseñan las investigaciones de la época (Azuela, 1990; Lezama, 1990; Cross, 2000; Silva, Citar, Alba, 2015), la estrategia de las autoridades, hasta ese entonces permisiva con el comercio popular en el espacio público, cambió hacia una política de abierto combate al comercio popular. En pocas palabras, es una coyuntura en la que se comienzan a alterar los equilibrios del poder que gobernaban el comercio popular en y bajo la Ciudad de México.

Este capítulo analizo la transición que vivieron los comerciantes populares del Metro en el paso de la “Ley de la Selva” al “orden de las organizaciones”. Un tránsito que supuso un reequilibrio en la balanza de la gobernanza del comercio popular bajo la ciudad, el cual, fue posible gracias a que algunos de los líderes del comercio popular comenzaron a aprender a movilizar ciertos discursos jurídicos y a la creación de las asociaciones civiles que fueron promovidas por el gobierno de la Ciudad de México representado por el PRD<sup>271</sup>, como los canales autorizados para el tratamiento del problema del comercio popular en el espacio y transporte público de la ciudad.

Comienzo presentando una breve discusión sobre la importancia que tienen las leyes en relación con las disputas que conforman el espacio urbano, especialmente, cuando esas leyes de regulación y prohibición del comercio popular son aprendidas y esgrimidas por las propias poblaciones de comerciantes. La segunda sección reseña la manera en la que el comercio popular bajo la ciudad se relacionó con el combate al comercio ambulante en el espacio público a inicios de los años noventa, a la par de que se comienzan a realizar una serie de modificaciones en el marco jurídico y judicial que buscaban atender dicho problema. La tercera sección presenta las acciones las organizaciones de comerciantes populares para negociar con las autoridades el reforzamiento de las leyes de combate y prohibición del

---

<sup>271</sup> Después de años en los que el gobernante, Regente, encargado de gobernar el Distrito Federal era designado por el Poder Ejecutivo Federal, en diciembre de 1997 entró en funciones el primer “Jefe de Gobierno”, Cuauhtémoc Cárdenas, quien, entre otras cosas, significaba la apertura democrática en el, entonces, Distrito Federal.

comercio popular bajo la ciudad. Posteriormente, el capítulo destaca la manera en la que las confrontaciones y negociaciones que encabezaron las asociaciones de comerciantes dieron pie a los tres intentos de regulación del comercio popular en el Metro. El capítulo concluye con el fracaso y las consecuencias de estos programas de regulación que se aprecian en los retratos de los nuevos liderazgos que emergen durante esta etapa de la gobernanza del comercio popular bajo la ciudad.

### **Las normas jurídicas y la configuración del espacio urbano**

En tiempos recientes Antonio Azuela (2014, 2016) ha encabezado una corriente de pensamiento que ha estudiado, desde la sociología jurídica, la relación que guardan las normas jurídicas en la conformación del espacio urbano, un fenómeno que, desde la perspectiva del autor, se gesta en las ciudades de Latinoamérica, justamente, en la década de los años noventa con la prevalencia de los Derechos humanos en el debate del derecho público (Azuela, 2014: 11). Un “nuevo discurso jurídico emergente” (Azuela, 2016: 9-10) que tiene dos vertientes: una que retoma al derecho como condición indispensable para el adecuado desarrollo de las instituciones y el orden social; y una segunda que, posiciona a los Derechos humanos como la directriz fundamental del ejercicio de gobierno del Estado.

Sin que ambas posturas sean mutuamente excluyentes, de hecho, una de las paradojas es que conviven en tensión tanto en la conformación de los instrumentos jurídicos, como en su aplicación. Una de las paradojas que se observan, incluso que al final del trabajo destacaré, es que "Lo que ambas posturas comparten es la urgencia de que las normas jurídicas sean efectivamente cumplidas -de cada quien dependerá elegir cuales son las normas más importantes-" (Azuela, 2014: 12), esto hace que los instrumentos jurídicos que favorecen cada una de las posturas, se encuentren en constante confrontación en cuanto a la resolución del fenómeno del comercio popular en el transporte y el espacio público, pues, por un lado, existen marcos jurídicos que pugnan por la aplicación del Estado de Derecho en el espacio público, por ejemplo los reglamentos y ordenanzas que a continuación presentaré, y por el otro lado, las Cartas Magnas Federales y locales que protegen los Derechos Humanos

fundamentales, entre ellos, el Derecho al Trabajo y el Derecho al Comercio popular como Derecho cultural y económico en la Constitución Política de la Ciudad de México<sup>272</sup>.

Pero, sin adelantarme a los hechos, el marco del orden jurídico sobre el que se dirimen los conflictos de la gobernanza del comercio popular bajo la Ciudad de México, y sobre ella, se comenzó a construir justo a inicios de los años noventa. Una época en la que, como mostraré, se retomó la confrontación directa en contra del comercio popular en el espacio y transporte público, y en la que el espacio público comenzó a ser definido por las lógicas de la “recuperación” y el “patrimonio”. Lógicas desde las que se comenzó a entender al comercio en el espacio público como una actividad que había que erradicar del espacio público, y uno de los mecanismos para lograrlo, fue el reforzamiento de los instrumentos jurídicos. En este sentido, se puede entender cómo:

... el espacio público está dominado por la creencia en el valor del Estado de derecho porque se supone que este " produce " (o puede o debe producir) determinados efectos sociales. Aunque no todos comparten las mismas ideas sobre cuáles normas del derecho deberían tener prioridad, domina en el espacio público la idea de que la vigencia efectiva de un orden jurídico crea condiciones virtuosas para la sociedad (Azuela, 2014:12)

No obstante, este vínculo entre el derecho y el espacio público, lo que Azuela (2016:10) ha llamado como “neorrealismo jurídico”<sup>273</sup>, más que ser entendido como la aplicación irrestricta del Estado de Derecho, es una herramienta conceptual que permite identificar las “consecuencias deseadas y no deseadas” de la aplicación de las normas jurídicas en el establecimiento del orden de las conductas urbanas en la ciudad, como, también, de las resistencias a las mismas. Esta es la veta que, con relación al comercio en el espacio público, fue explotada por Rodrigo Meneses (2011), quien nos permite observar cómo los órdenes urbanos, deseados y no deseados, que se crean a partir de la socialización del Derecho, han

---

<sup>272</sup> Esta relación fue identificada por Meneses (2011: 8) desde el análisis de “...el orden de policía y buen gobierno de la ciudad de México ha desarrollado un conjunto de estrategias y mecanismos propios para gestionar, jerarquizar y contraponer el ejercicio de dos libertades en el espacio público: el derecho al trabajo y la libertad de tránsito, en un espacio marcado por la densa convivencia, como lo es el Distrito Federal.” (Meneses, 2011: 8).

<sup>273</sup> “Podría pensarse que al hablar de un “neorrealismo jurídico” para abordar las relaciones entre derecho y ciudad (...) mi pretensión (...) es (...) recuperar la tradición del realismo jurídico, que en las primeras décadas del siglo pasado logró poner en crisis al formalismo jurídico que se había heredado del siglo XIX y que habían hecho ilegibles las prácticas jurídicas de una sociedad en plena transformación, debido a la industrialización pero también, y de manera destacada, a la urbanización. Sin que este realismo sea el mismo de hace un siglo, ni el nuevo discurso jurídico sea igual que el formalismo decimonónico, se impone un reconocimiento de la enorme cantidad de fenómenos que quedan fuera de nuestro campo visual cuando toda la reflexión jurídica se centra en el estado de derecho o en los derechos y su justiciabilidad”. (Azuela, 2016: 10).

sido una cuestión evidente a lo largo de la historia del control del comercio popular en la Ciudad de México.

El recorrido histórico que realizó Meneses (2011) sobre el combate al comercio en vía pública de 1930 al 2007, le permitió reconocer que “...los límites jurídicos del espacio público —por quién, para qué y cómo pueden ser utilizadas las calles— se encuentran inmersos en un proceso continuo de negociación. Proceso que forma parte sustancial de la manera en que la población experimenta el derecho en el espacio urbano.” (Meneses, 2011: 1). Es decir, el derecho, lejos de ser un instrumento irrestricto de aplicación en el control de las conductas en el espacio público, es un elemento indispensable en la negociación y el establecimiento de la gobernanza del comercio popular en y debajo de la Ciudad de México. Es por ello que, recuperando este marco teórico de análisis, en este capítulo me concentro en la recuperación de los instrumentos jurídicos de prohibición y combate del comercio popular bajo la ciudad, promulgados en el período de 1989-1998, pues, es a lo largo de este tiempo, que coincide con la valoración y recuperación del Centro Histórico, en el que se prefiguran y alteran las relaciones entre autoridades y líderes de comerciantes populares. Lo cual, va a perfilar una etapa distinta de la gobernanza del comercio popular bajo la ciudad, en la que el conocimiento, manejo, interpretación y uso de los instrumentos jurídicos va a ser un elemento decisivo que recuperarán las organizaciones de comerciantes populares del Metro para la resistencia y negociación del establecimiento del comercio popular en los accesos, pasillos, andenes y vagones del Metro<sup>274</sup>

### **El equilibrio se altera:**

#### Contextos, discursos y acciones contra el comercio popular

Primero de mayo del 2017 (En un café en el Centro de la Ciudad de México).

El bullicio de las protestas se escucha dentro del café. Eso dificulta escuchar a Demetrio, quien, con su voz tan gastada, pareciera que habla entre susurros. Durante la charla grupal, se me ocurrió que Demetrio, quien ha vivido y ha sido participe de prácticamente toda la

---

<sup>274</sup> En este sentido, me apoyo en la manera cómo Meneses (2011: 3) entiende “... al ambulante como un ejemplo de la forma en que un conjunto heterogéneo de agentes sociales son capaces de desplegar diversas estrategias legales, ilegales, y también no legales, para defender y conservar un lugar en el pavimento.”

historia del comercio popular en el Metro, podría saber algo sobre el “inicio” del combate al comercio popular en el Metro. Así que, me aventuré a formular mi pregunta:

Erick: Entonces, en los 90, ahorita que dice usted Demetrio, es cuando, justamente, se conecta con lo de la Merced, cuando empieza a haber el retiro de ambulantes del centro histórico. Pero yo me acuerdo que comienzan por el Metro<sup>275</sup>.

Demetrio: (dudando un poco) sí, pero porque nos achacan un incidente en Indios Verdes, que, entonces, buscaban el pretexto de cómo sacarnos del Metro. (Charla con Moisés y Demetrio, 1 de mayo de 2017. Centro Histórico).

El “incidente de Indios Verdes”, era una pista sobre el inicio del combate frontal al comercio popular que ya me había revelado Moisés en nuestra primera charla, “...fue un usuario que mataron en Indios Verdes” (Charla con Moisés, 24 de marzo del 2017. Centro Histórico). Sin obsesionarme con el asunto –en ocasiones siento que es una necesidad obsesionarse con el origen de las cosas-, guardé esa nota sobre el “incidente de Indios Verdes”. Hasta que, una mañana de diciembre, al atender una invitación a un desayuno entre políticos, platicaba con Israel - un ex luchador que, en aquél entonces, trabajaba como personal de seguridad de confianza del STC Metro- sobre la situación del comercio en el Metro, y en su narrativa, surgió de nuevo el “incidente de Indios Verdes”, sólo que, en la versión del Israel, la trágica situación que dio inicio al combate del comercio popular en el Metro, había sucedido en la estación de “La Raza”:

Israel: Es que antes sí se pasaban, hasta anafres y cosas de carbón había en los pasillos. Pero así, en todo el pasillo, ya no dejaban pasar. En una ocasión en el Metro La Raza, unos usuarios con uniforme de secundaria estaban jugando en el pasillo, y pisaron la mercancía de un vendedor. Se hicieron de palabras, y el vendedor mató a un usuario. Allí fue cuando comenzó todo. Pero, en verdad que no te dejaban pasar, por eso los problemas. (Charla con Israel, 9 de diciembre del 2017. Centro de Azcapotzalco).

Estaba confundido por las divergencias en las narrativas que conforman la mitología del comercio bajo la ciudad. En algún punto, también me sentía seducido por la intriga de conocer la “verdad” sobre el asunto. Así que me aboqué a revisar las noticias que fueron publicadas a inicios de los años noventa. Hurgando en el pasado, encontré certeza respecto a las versiones de mis informantes. La Revista Proceso informaba el 22 de febrero de 1992

---

<sup>275</sup> En efecto, en el trabajo de John Cross (1998: 194-196), el autor menciona que la acometida que emprendió Camacho Solís, entonces Regente del Distrito Federal, en 1991 contra el comercio ambulante, comenzó con el combate del comercio ambulante en el espacio del Metro de la Ciudad de México.

sobre una “Trifulca en el Metro” (Monge, 1992: 17), producto del operativo que se ordenó<sup>276</sup> como consecuencia de:

...la muerte de Isaías Navarro Loaiza dentro de las instalaciones del metro el viernes 14 [de febrero]. “No vamos a permitir que los vendedores ambulantes sigan operando dentro del metro”, advirtió Jesús Martínez Álvarez, secretario general de gobierno del Distrito Federal, después de lamentar los hechos suscitados en la estación Indios Verdes. Y de las palabras fue a los hechos ordenó un dispositivo policiaco en 15 estaciones para desalojar a los vendedores. “Actuaremos con todo el rigor de la ley en contra de quien viole esta disposición”. Sentenció luego de asegurar que “ningún interés particular y mucho menos ilícito y antisocial puede estar por encima del interés general de la ciudad<sup>277</sup>”.

La nota no sólo fundamentaba las pistas que me habían comentado mis informantes, sino que, más allá de la anécdota, revelaba una importante coyuntura en la historia de la gobernanza del comercio popular en y de bajo de la Ciudad de México. Como lo detalla el resto de la nota periodística, el operativo policiaco que se realizó en el Metro de la Ciudad de México, era la punta de lanza de un inusitado cambio en el discurso y la política del gobierno capitalino respecto al comercio popular. Un cambio que, Monge (1992a: 17) caracterizó por el hecho de que:

La Asamblea de Representantes del Distrito Federal siguió el tono del D.F y en insólito acuerdo defendió el derecho de los capitalinos a transitar libremente por la vía pública y demandó a la autoridad que cuide y preserve la infraestructura urbana y el patrimonio cultural del Valle de México. En pocas palabras pidió al D.F la desaparición del comercio ambulante. Hasta tal punto cambió la actitud del de D.F que, después de años de silencio, se atrevió a reconocer públicamente los trastornos que origina el comercio ambulante en la capital: irritación social, evasión de impuestos, congestionamientos y contaminación. En un comunicado difundido el viernes 21 [de febrero] el gobierno capitalino admitió, además, que es actividad que se ejerce al margen de la ley.

Ahora bien, la coyuntura que representa este hecho no quiere decir que antes no hubieran existido acciones de combate al comercio popular en la Ciudad de México. De hecho, como ya lo he mencionado, el combate al comercio popular en el Centro Histórico fue una encomienda que inició en 1989 el gobierno del, entonces, Departamento del Distrito Federal

---

<sup>276</sup> La nota de Monge (1992a: 17) menciona que “Durante los primeros días del operativo más de 1000 elementos de la secretaría de protección y vialidad resguardaron accesos pasillos y andenes de las estaciones para impedir el ingreso de más de 6000 vendedores”

<sup>277</sup> Meses después, el 4 de julio de 1992, la Redacción de la revista Proceso, recordaría este suceso como un parteaguas del proceso político en contra del comercio popular en y bajo la Ciudad de México “La muerte de Isaías Navarro Loaiza en las instalaciones del metro el 14 de febrero, provocó la expulsión de los vendedores del STC. Por más de 15 días se mantuvieron sitiadas las principales estaciones de andenes del metro para evitar la reaparición de comerciantes” (Monge, 1992b).

(Azuela, 1990; Lezama 1991; Cross, 1998; Monge, 1992; 1996; Meneses, 2011). Como lo reseña Raúl Monge (1990: 31) en una nota que relata el combate al comercio popular en la Merced, en el que “...levantaron hasta el pavimento”<sup>278</sup>, para el caso del comercio en el espacio subterráneo:

Los problemas causados por el comercio ambulante se extendieron a las estaciones del sistema de transporte colectivo metro en las últimas dos semanas por lo menos han ocurrido violentos enfrentamientos entre vendedores y policías civiles y uniformados con un saldo de 10 personas lesionados [SIC] y otras tantas detenidas.

La policía auxiliar desalojó el sábado 21 a docenas de vendedores que se habían instalado en andenes y pasillos de la estación Hidalgo. Estos últimos se congregaron en el acceso ubicado frente al monumento a José Martí entre Balderas e Hidalgo donde armados con botellas piedras y palos agredieron a la policía en respuesta los comerciantes recibieron bomba de gas debido a la trifulca hubo necesidad de suspender el servicio por media hora.

Inclusive para los primeros meses de la nueva década, las autoridades del Distrito Federal ya contaban con los nombres de los principales líderes de los comerciantes que, en aquél entonces, ordenaban el comercio en la Red de estaciones del STC Metro que se había consolidado para los albores de los años noventa<sup>279</sup>, así como el reconocimiento de las relaciones entre autoridades del STC Metro y los comerciantes, que permitían el comercio popular bajo la ciudad. El agudo seguimiento que le dio Monge (1990) al caso del combate al comercio popular destaca los siguientes hechos:

Víctor Orduña Muñoz, presidente de la Comisión de Administración de Justicia de la ARDF, explicó que el ambulante en el Metro es un problema generado por las propias autoridades

---

<sup>278</sup> El título que le dio Monge (1990: 29-31) a su nota, alude a la acción emprendida por el, entonces, “...delegado en Venustiano Carranza, Roberto Albores Guillén [según él] “La acción forma parte del Programa de Reubicación del Comercio en la vía pública en el Centro Histórico de la Ciudad de México, en donde se calcula que existen más de 120000 puestos agrupados en 87 organizaciones la mayoría de ellas afiliadas a la federación de organizaciones populares del partido revolucionario institucional (...) para evitar que los comerciantes volvieran a los lugares que la propia delegación había autorizado y tolerado, por lo menos en los últimos dos años, se levantó el pavimento de banquetas y calles. Además, se reforzó la vigilancia policiaca, macana en mano, granaderos vigilan celosamente que nadie comercié en esa área” (Monge, 1990: 29-30)

<sup>279</sup> La nota, que se basa en un informe que emitió la “Dirección de Gobierno del DDF” “...menciona los nombres de los supuestos líderes. Así, por ejemplo, en la línea 1, estación Pantitlán, destacan los nombres de Eugenia Rico Ferrer, Alicia de Jesús Medina y Ana María Cerón Martínez. En la estación Zaragoza, “El Caballo”. En Pino Suárez, “El bizco”, “El Alacrán” y “Aurora”. En la línea 2: estación Zócalo, Felipe Torres Figueroa, “El Greñas” y “La Güera”. En el paradero de la estación Tasqueña: Oscar y Margarita Jiménez Bautista. Línea 3, Paradero Indios Verdes, Roberto Dávila Quiroz, Roberto Medrano, Javier Aispuro Pérez Zapata: Leopoldo Guerrero. Basílica: Adelino, Alejandra, Román, Socorro López y Juan, Arturo y Javier Ascencio. La Raza es controlada por el grupo “Los Pocholos”. Centro Médico está bajo control de “El Camello” y “El Pancho”. Politécnico: Francisco Sánchez Martínez, Isidro Acevedo y Javier González. El Rosario: María Esther González y Arturo Luna Díaz (Monge, 1990: 31)

Inspectores y policías “solapan y extorsionan a los vendedores”. Ramón Sosamontes, presidente de la Comisión de Seguridad Pública, externó que se han abierto cárceles clandestinas en el STC, pues, han recibido denuncias de que funcionan en las estaciones Pino Suárez, Basílica y Potrero. Un informe de la Dirección de Gobierno del DDF acerca del comercio en el Metro, dice que en cada paradero se instalan entre 50 y 60 puestos; que la mayoría de los vendedores es del PRD, “pero cuando así les conviene a sus intereses manifiestan que son del PRI”. El informe también destaca que en el exterior de las estaciones predominan los expendios de alimentos carecen de las mínimas condiciones de salubridad. Además, “es prudente señalar sobre los riesgos que representan a los transeúntes, debido a la utilización de tanques de gas que, por lo regular se encuentran en mal estado”. Llama la atención el último párrafo: “Se tiene conocimiento de que las autoridades del STC empezaron a desalojar a los vendedores ambulantes del interior de las estaciones. Esta medida va en consonancia con el retiro de los vendedores del centro histórico. Conviene apuntar que en ambos casos la postura de las autoridades correspondientes debe ser prudentemente enérgica y determinante

Con todos los elementos, “el caso de la muerte de Isaías Navarro Loaiza” fue la punta de lanza que terminó por consolidar un proceso de requilibro (Cross, 1998: 195; Meneses, 2011: 183<sup>280</sup>) en la balanza del poder que estabilizaba las relaciones de la gobernanza del comercio popular entre las autoridades y los grupos de comerciantes, principalmente, sobre la ciudad de México, en el espacio del Centro Histórico. Como lo evidencian las mismas acciones del gobierno en estos años, como el propio cambio en el discurso hacia una “defensa del cuidado y la preservación de la infraestructura urbana y el patrimonio cultural del Valle de México”, tiene una clara relación con el nombramiento, en 1987, del Centro Histórico de la Ciudad de México como “Patrimonio Histórico de la Humanidad” por parte de la UNESCO (Cross, 1998: 194). Nombramiento que, al ocasionar un cambio en las valoraciones e intereses de los espacios históricos y culturales del Centro de la Ciudad de México, y que después se extendería hacia otros espacios históricos (Crossa, 2009), también provocó un desajuste en las alianzas y acuerdos que existían entre los grupos de comerciantes, los partidos y las autoridades del DDF.

Como lo muestra el informe de la “Dirección de Gobierno del DDF” previo al deceso en Indios Verdes, eran evidentes las funciones de las relaciones que mantenían las autoridades con los grupos de comerciantes. La gobernanza del comercio popular hasta antes de esta coyuntura se caracterizaba por una economía política en la que, tanto partidos políticos como

---

<sup>280</sup> Es interesante notar cómo este incidente que se desarrolló en el Metro tendría grandes implicaciones para el combate del comercio popular en otras partes de la ciudad, como lo relata Meneses (2011:183). Un elemento que también es destacado por John Cross (1998: 194).

líderes, se beneficiaban de la explotación comercial del espacio público. Incluso, los líderes de comerciantes de aquél entonces, se jactaban de dicha relación. Así lo hace notar Raúl Monge (1989: 22-26) cuando caracterizó al comercio popular como un “Bastión del PRI”<sup>281</sup>

A pesar de las múltiples evidencias, el jefe del DDF, Manuel Camacho Solís, ha actuado con mucha cautela en el problema del comercio ambulante. Y, lo que, es más: ha sido tolerante. Dio instrucciones para que se extendieran los permisos en el centro durante la temporada navideña. La repartición tuvo, en el fondo, la intención de quedar bien con todos los grupos de comerciantes. Lo mismo se otorgaron a Guillermina Rico que a las organizaciones de invidentes y de los grupos opositores del PRI” (Monge, 1989: 26).

En el caso del comercio popular bajo la ciudad, la funcionalidad de los líderes de los comerciantes y las autoridades del STC Metro, era evidente tanto en términos administrativos como económicos. Como lo muestra la historia que relataron Demetrio y Moisés sobre la importancia que tenían los liderazgos de los comerciantes en el mantenimiento de la seguridad del Metro en los años ochenta, cuando se confrontaban, como “grupo de choque” con otros grupos sociales que amenazaban la seguridad del público usuario, como los grupos estudiantiles llamados *porros*. Lo cual muestra una parte de las interdependencias que tejen y mantienen la gobernanza del comercio popular en el Metro.

El aspecto económico, que ya enunciaba el propio Informe de Gobierno, sobre las “extorsiones” que realizaban las autoridades y cuerpos de seguridad, se cristalizan en la consolidación de una práctica a la que, popularmente le llamaron “el cochupo”, un sinónimo de la “mordida”. Le pregunté a Demetrio qué significaba eso de “cochupo”, él hace un gesto con su mano derecha cómo si sus dedos jalarán un invisible objeto, y después me reseña cómo se construyó esta relación económica entre policías y vendedores que simboliza el “cochupo”:

Demetrio: ...A ver, el *cochupo* entre policías y vigilantes con los comerciantes para que los dejen vender. Y en base a eso ahí es donde le pierden, a hoy por decir, parte de las ganancias del vendedor. Es donde se queja El vendedor de que luego no ganan lo que tienen que ganar, porque tienen que dar, todavía, aparte lo del *moche*. (...) Desde antes de lo del metro, cuando vendía más en la calle, ya había la prohibición de Ernesto Urruchurtu de no dejar a los vendedores ambulantes. Aunque había muy pocos vendedores, también, porque la ciudad era más pequeña. Él, también, se propuso terminar con el comercio ambulante. Algo que jamás se va a lograr. Entonces, había detenciones desde ese entonces. Le daban al vendedor 15 días de cárcel por vender en la calle y todavía le quitaban su mercancía y había que pagar una

---

<sup>281</sup> Personajes de esta época son Guillermina Rico, la gran lideresa del comercio popular (Alba, 2012), Alejandra Barrios, quien hasta ahora continúa siendo una influyente lideresa de comerciantes del Centro Histórico, quien incluso, en aquél entonces, hacía manifiesta la consciencia de su importante papel dentro de la economía política, en el entonces, Distrito Federal; el reportero plasma las palabras de la lideresa “Está claro que quieren echarnos la mano. Y cómo no; somos un manjar político nada despreciable” (Monge, 1989: 26).

multa por sacar tu mercancía (...) Pero parar esto, llega la transición, cuando te agarran, como vulgarmente decimos, “*hacemos la chillona*” los que te agarraban, llegando a la delegación, antes de meterte, te decían “Bueno, a ver, qué traes”. Si no traías dinero, era intercambio y te dejaban, les dejabas mercancía, y te dejaban ir. Con tal de no llegar, porque ya sabíamos que eran 15 días, y se te volvían a agarrar ya no eran sólo 15, comenzaban a decir que eran 15 más, y de vuelta otros 15 (Charla con Demetrio. 7 de junio del 2017. Centro Histórico de la Ciudad de México).

No obstante, aunque la trágica muerte de “Isaías Navarro Loaiza” es una lamentable anécdota, a partir de este suceso, se puede afirmar que se terminó por apuntalar el rumbo que, desde 1989, se diseñaba respecto a la gobernanza del comercio popular bajo la Ciudad de México, y con el comercio popular en general (Cross, 1998: 198-200). Un reajuste en los equilibrios del poder que llevarían de la relación política de contubernio entre autoridades y líderes de comerciantes<sup>282</sup>, a la frontal acción policiaca y jurídica en contra del comercio popular de la Ciudad de México.

### **El endurecimiento del derecho.**

Cambio jurídico y criminalización del comercio popular en el transporte público de la Ciudad de México.

A lo largo de la breve pesquisa hemerográfica, siguiendo una pista que me llevó a analizar el “origen” del combate al comercio popular bajo la ciudad, pude mostrar algunos de los elementos clave en lo que podría identificarse como un cambio en “la visión del Estado” (Scott, 1998) respecto de la gobernanza del comercio popular. Un cambio que, si bien es patente en los discursos y en las acciones policiacas que se comenzaron a tomar en contra de los grupos de comerciantes, tendría otra repercusión que se inscribiría en las Leyes que prohíben y sancionan las conductas en el espacio público, entre ellas, el comercio en el espacio y transporte público. A continuación, presento una tabla que resume los principales marcos jurídicos que se aplican en la prohibición y sanción del comercio popular en el Metro de la Ciudad de México, desde mediados de los años ochenta hasta la actualidad.

---

<sup>282</sup> Un ejemplo es la declaración que cita Raúl Monge de “El senador y líder del PRI capitalino Manuel Aguilera Gómez, dice, sin embargo, que los vendedores afiliados a su partido “no son clandestinos ni gánsteres, se trata de un comercio cuyos representantes tiene la cara y la conciencia limpia” (Monge, 1992: 17)

Año	Ley	Artículos
1984/1985	Ley y Reglamento Sobre Justicia en Materia de Faltas de Policía y Buen Gobierno del Distrito Federal	Ley: Artículo 2 Reglamento: Artículos 1-3, 16
1993	Ordenanza de la Asamblea de Representantes del Distrito Federal, para la seguridad del Sistema de Transporte Colectivo	Artículos del 3-6
1993	Reglamento Gubernativo de Justicia Cívica para el Distrito Federal	Artículos 3 y 7
1999	Ley de Justicia Cívica para el Distrito Federal	Artículos: 7-9; 25 y 26, 32
2003	Reglamento de Transporte del Distrito Federal	Artículo 13
2004	Ley de Cultura Cívica del Distrito Federal	Artículos 25-26
2011	Decreto que establece las reglas a que deberá sujetarse la vigilancia de las instalaciones destinadas a la prestación del servicio público de transporte de pasajeros a cargo de los organismos descentralizados denominados Sistema de Transporte Colectivo, Servicio de Transportes Eléctricos y Metrobús y sus inmediaciones	Artículos 1, 2 y 3
2017	Reglamento de la Ley de Movilidad del Distrito Federal	Artículo 230

Tabla 8 Marcos jurídicos en contra del comercio popular en el Metro

Fuente: Elaboración propia

Como un preámbulo de las Leyes, reglamentos y ordenanzas que se formularían después de 1992, es necesario decir que, a la par del proceso de valorización de los espacios históricos y culturales del Centro Histórico, habría una serie de cambios en las leyes que normaban las conductas en espacio público de la Ciudad de México. Es así como se encuentran en los primeros artículos de la Ley Sobre Justicia en Materia de Faltas de Policía y Buen Gobierno del Distrito Federal, y en su Reglamento (DOF, 10 julio de 1985), la definición de las poblaciones que serán sujetas de infracción por sus conductas en el espacio y transporte público.

Artículo 1o.- En todos los casos en que este Reglamento haga referencia a la Ley, se entenderá que se trata de la Ley Sobre Justicia en Materia de Faltas de Policía y Buen Gobierno del Distrito Federal. Para los efectos de este Reglamento se entenderán como lugares públicos los de uso común, acceso público o libre tránsito, tales como, plazas, calles, avenidas, viaductos, paseos, jardines, parques, mercados, centros de recreo, deportivos o de espectáculos, inmuebles públicos, bosques, montes y vías terrestres de comunicación ubicados dentro del Distrito Federal. Se equiparán a los lugares públicos los medios destinados al servicio público de transporte. (DOF, 11 de julio de 1985).

En el segundo artículo, se mencionan las acciones que van a ser penadas por el Reglamento de la Ley. “Se considerará como responsable de la comisión faltas de policía y buen gobierno, a quien lleve a cabo acciones u omisiones que alteren el orden público o afecten la seguridad pública en lugares de uso común, acceso público o libre tránsito o que tengan efectos en estos lugares”. (DOF, 11 de julio de 1985). A pesar de que, en esta Ley no existe una prohibición

clara sobre el comercio en el espacio y el transporte público, desde finales de los años ochenta y en las siguientes leyes que van a sustituir a esta Ley, se ha interpretado al comercio y otras actividades económicas que se enmarca dentro de las facciones que refieren al impedimento de la “libre movilidad”, la producción del desorden en el espacio público y la realización de actividades prohibidas en el espacio y el transporte público.

No obstante, a partir de los conflictos posteriores a 1992, con base en el endurecimiento del discurso en contra del comercio popular en la Ciudad de México, y especialmente debajo de ella, el entonces Secretario de Gobierno del DDF, Jesús Martínez Álvarez, declaraba que “los ambulantes que operen dentro del STC, no tiene ninguna oportunidad de concertación con las autoridades en virtud de su ilicitud y honda corrupción y remató no permitiremos que se siga desarrollando los accesos una actividad ilícita que compromete la seguridad y la integridad física moral y patrimonial de 5 millones de usuarios<sup>283</sup>” (Monge, 1992: 18).

Esta condena, fue adoptada a nivel general por distintas dependencias de gobierno, como la Asamblea de Representantes del DF, el dirigente de la Cámara Nacional de Comercio, quien escaló una carta al, entonces, presidente Carlos Salinas de Gortari, en la que airadamente, denuncia que: “El comercio informal ha tomado como suyas las calles de la ciudad y en un rincón oscuro del fraude fiscal agrede también la salud de la población produciendo nuevas fuentes de contaminación ambiental y creando infartos en la vialidad. Su ininterrumpida proliferación adquiere ya proporciones de verdadera alarma, lo cual nos preocupa profundamente” (Monge, 1992: 18).

La presión de estos grupos políticos desembocaría en la publicación de la Ordenanza<sup>284</sup> expedida por la Asamblea de Representantes del Distrito Federal y publicado en el Diario Oficial de la Federación el 6 de enero de 1993 que declaró a las instalaciones del STC Metro como zona de zonas de alta seguridad; y el Bando<sup>285</sup> expedido por la Asamblea de

---

<sup>283</sup> Una vez más Raúl Monge pone el dedo en la llaga al señalar que, “Empero el funcionario no hizo alusión a la raíz del problema muchas veces denunciado el personal de vigilancia y seguridad del metro que mediante cuotas permitió y toleró el comercio ambulante dentro de las instalaciones” (Monge, 1992: 18)

<sup>284</sup> Según el artículo cuarto del Reglamento para el Gobierno Interior de la Asamblea de Representantes del Distrito Federal se entiende por Ordenanza a “la resolución de la asamblea que contiene el conjunto de normas obligatorias que regulan las condiciones de prestación de un servicio público”. (DOF, 6 de enero de 1993).

<sup>285</sup> Los bandos son disposiciones jurídico administrativas que datan de tiempos coloniales. Leyes locales que responden a necesidades que emergen a partir de los problemas del gobierno de la ciudad. Por ello, su enfoque es la antigua policía (Foucault, 2006), que es el buen gobierno de la ciudad. Desde las épocas coloniales, los bandos eran documentos jurídicos dirigidos a los sectores populares, pues, su normatividad era del

Representantes del Distrito Federal, y publicado en el Diario Oficial de la Federación el 8 de julio de 1993 por el que se prohíbe el ejercicio del comercio en la vía pública en puestos fijos, semifijos y de cualquier otro tipo en las calles comprendidas dentro del perímetro determinado por el Departamento del Distrito Federal para la Primera Fase de Desarrollo del Programa de Mejoramiento del Comercio Popular.

En la Ordenanza, que consta de ocho artículos y dos transitorios, se destacan las obligaciones marcadas en el reglamento del STC Metro, contenidas en el artículo quinto, decimonoveno y vigésimo, concernientes a la seguridad de los usuarios del medio de transporte subterráneo, destacando que “...no se permitirá y, en su caso, serán desalojadas las personas que invadan las instalaciones del tren subterráneo para cualquier fin diverso a la de su transportación, y que por ningún concepto se permitirá a los vendedores ambulantes de cualquier clase de mercancía, ejercer sus actividades comerciales en las estaciones o en los carros del tren subterráneo” (DOF, 6 de enero de 1993).

Teniendo como principal propósito la salvaguarda de la seguridad de las y los usuarios, desde la protección civil, las autoridades identifican que las instalaciones del STC Metro, por sus características de servicio, están amenazadas por perturbaciones geológicas y socio organizativas, tales como: movimientos de masas y aglomeraciones. Razones por las cuales, para conservar la eficiencia y seguridad de las y los usuarios, y no aumentar los riesgos propios del STC Metro, no se permitirá “la realización de actividades comerciales y en específico la que obstaculiza e invade a las vías, túneles o instalaciones cuyo destino es la libre circulación y no el uso para actividades comerciales”. Como, tampoco, “...la incidencia de actos presuntamente delictuosos que se cometen contra usuarios lo que necesariamente da un enfoque de atención preventiva y de seguridad pública...” (DOF 6 de enero de 1993).

Argumentos que se ven reflejados en los artículos Tercero, Cuarto, Quinto y Séptimo de la Ordenanza, los cuales, no sólo prohíben el comercio en las instalaciones del STC Metro<sup>286</sup>,

---

conocimiento público y porque normaba asuntos de la vida cotidiana, como: los servicios públicos de la ciudad, el ordenamiento urbano, la celebración de fiestas, los asuntos de la seguridad pública y el orden social de las poblaciones poco deseadas en la ciudad. Véase: <http://bandosmexico.inah.gob.mx/menu.html> (Consultado el 16 de enero del 2018).

<sup>286</sup> El Artículo Tercero señala que Se prohíbe en las instalaciones del Sistema de Transporte Colectivo a que se refiere el artículo primero, la instalación de puestos semifijos para el comercio de cualquier género de objetos y mercancías y, en general, la permanencia de personas que con esos mismos fines coloquen utilería, objetos o mercancía en las vías, túneles, andenes, corredores, escaleras, accesos, salidas o zonas de distribución”. En tanto que, el artículo sexto destaca que “Se prohíbe el acceso a las instalaciones públicas del Sistema de

sino que, también, autorizan los usos comerciales para la explotación de las plusvalías que genera el espacio subterráneo<sup>287</sup>, así como, señalan de manera escueta un mecanismo de sanciones para las personas que violen estas disposiciones<sup>288</sup>.

En cuanto al Bando de prohibición del Comercio en la vía pública, las autoridades del Distrito Federal, el Centro Histórico, relacionaban el Comercio en el espacio público con las dificultades que conlleva su

...vinculación con las políticas y controles sanitarios, la normatividad del trabajo no asalariado, la seguridad pública, la regulación de los establecimientos mercantiles, el tránsito peatonal y de vehículos, la recolección y disposición de basura, la preservación económica, el fomento económico y protección al empleo, la contribución fiscal, la seguridad en el uso de energéticos y la conservación del patrimonio histórico-cultural de la Ciudad de México (DOF, 12 de julio de 1992).

Destacando este último punto al apoyar la prohibición en el Decreto presidencial publicado en el Diario Oficial de la Federación el 11 de abril de 1980<sup>289</sup>, el cual, declara Zona de Monumentos Históricos al Centro Histórico de la Ciudad de México; y la declaración del Centro Histórico de la Ciudad de México como Patrimonio Mundial de la Humanidad, emitida por el Comité del Patrimonio Mundial de la U.N.E.S.C.O., el día 8 de diciembre de 1987. Con base en ello, las autoridades determinaron prohibir el comercio en las zonas que habrían sido desalojadas como producto del Programa de Mejoramiento del Comercio Popular, con excepción de los puestos de revistas, periódicos y libros, pues, su giro comercial es considerado de interés público (DOF, 12 de julio de 1993). Para hacer validos estos

---

Transporte Colectivo Metro, a personas que pretendan ejercer o estén ejerciendo el comercio o las actividades a que se refieren los artículos tercero y quinto de esta Ordenanza.” (DOF, 6 de enero de 1993).

<sup>287</sup> El Artículo Cuarto “De las prohibiciones establecidas en el artículo anterior, se exceptúan las actividades comerciales previstas en el artículo 17 de las normas que reglamentan el funcionamiento del tren subterráneo Metro en relación con los usuarios, publicadas en el Diario Oficial de la Federación el 16 de agosto de 1969. Pero en estos casos, la venta de mercancías se hará en los locales ya existentes y arrendados conforme a las disposiciones relativas. También quedan exceptuadas las exposiciones, exhibiciones o ferias que, por tiempo determinado, se abran con autorización de las autoridades competentes, pero siempre en los lugares donde sea posible evitar riesgo a los usuarios y al funcionamiento normal del servicio”. (DOF, 6 de enero de 1993).

<sup>288</sup> Así lo insinúa el Artículo Séptimo. - El Departamento del Distrito Federal y el organismo público Sistema de Transporte Colectivo, en el ámbito de sus respectivas competencias y objetivos, tendrán a su cargo la adopción de las medidas preventivas y de vigilancia tendentes a prevenir la condición de ilícitos o de faltas de policía y buen gobierno, así como para garantizar la observancia de la presente Ordenanza. En su caso, los infractores deberán ser remitidos a las autoridades competentes. (DOF, 6 de enero de 1993).

<sup>289</sup> El Decreto parte de la recuperación de los acuerdos establecidos por la Comisión Intersecretarial creada el 31 de octubre de 1977, que, entre otros, tenía como finalidad la legislación, investigación, protección, conservación y restauración de los valores arqueológicos, históricos y artísticos que forman parte del patrimonio cultural del país. Entre otras cosas, fue el documento donde se crearon los Perímetros A y B que, hasta el día de hoy, comprenden la geografía del Centro Histórico de la Ciudad de México (DOF, 12 de julio de 1980).

efectos, el 27 de agosto del mismo año, se dictarían los ordenamientos, entre los que destaca la suspensión de los acuerdos previos al Bando, como la fecha límite de desalojo de las calles, marcada con fecha del 31 de agosto de 1993 (DOF, 27 de agosto de 1993).

Estos documentos y las posturas ideológicas que los respaldan, tanto las de protección histórico-cultural, como del cuidado de las zonas de alta seguridad, como las relaciones del comercio popular con aspectos de higienización, delincuencia y desfaldo fiscal; van a ser la base del desarrollo de lo que denominó como política urbana neoliberal que, entre otras cosas, se expresa en el desarrollo de leyes y políticas urbanas que tienen como fin la recuperación y explotación de los espacios urbanos con alta generación de plusvalías urbanas, en beneficio de los inversores y de la propia clase política que gobierna la Ciudad.

Una de las características de esta nueva forma que toma la gobernanza del comercio popular en y bajo la Ciudad de México, tiene que ver con el traslado del conflicto del comercio popular al plano más jurídico y regulatorio. Pues es cuando se comienzan a emitir una serie de documentos oficiales que, explícitamente, prohíben el comercio popular en el Metro, al menos en el nivel de los reglamentos y las ordenanzas, no así al nivel de las leyes. Un cambio en los instrumentos jurídicos que, como he mostrado comienza en 1993 (Meneses: 2011: 186), pero que se va a consolidar cinco años después, en coincidencia con el cambio político en el gobierno de la Ciudad de México. Un año en que, en la narrativa de la mitología de los líderes del comercio popular bajo la ciudad, sufrirían una traición política por parte del Partido de la Revolución Democrática.

En la voz del Tejoncito, me cuenta que entre 1993 y 1997 las organizaciones de vendedores del Metro realizaron una unión para defender el trabajo en el Metro. El Tejoncito cuenta que esa lucha de las organizaciones comenzó con una alianza del grupo político de Cuauhtémoc Cárdenas, entonces precandidato a la Jefatura de Gobierno del Distrito Federal “No si llegamos a agarrarnos a chingadazos con el grupo de Graco Ramírez, pues era con él con quien se estaba disputando quien sería “el bueno” para jefe de gobierno. Una noche fuimos a la casa de campaña de Cárdenas y allí nos agarramos, si como grupo de choque con los de Graco” (Charla con el Tejoncito, 9 de octubre del 2017. Avenida Insurgentes). Los comerciantes que formaron parte de ese grupo de apoyo y choque en favor de Cárdenas, sienten “la traición” del nuevo gobierno cuando, al llegar Cárdenas al poder, comienzan a

instrumentarse las leyes que buscaban erradicar de manera contundente el trabajo en el Metro.

Más allá del sentir de las organizaciones del comercio popular, lo cierto es que, como lo detallan las investigaciones que se han centrado en esta etapa del conflicto de la regulación del comercio ambulante en el Centro de la Ciudad de México (Zarenberg, 2011; Silva, 2006; Meneses, 2011) destacan que, con la alternancia política en el gobierno de la Ciudad de México, se suscitaría un nuevo viraje respecto a la política de gobierno del comercio popular. Un nuevo desequilibrio en la gobernanza del comercio popular, que si bien sería consecuente en algunos aspectos respecto de la política iniciada en 1993, como el endurecimiento de las leyes en contra del comercio ambulante, la creación de programas de reordenamiento, el incremento de la presencia policiaca; se caracterizaría por un rasgo característico: la atomización de los cotos de poder que concentraban el poder en manos de unos cuantos líderes, y la creación de las organizaciones civiles como canal de diálogo y negociación entre las autoridades y los grupos de comerciantes<sup>290</sup>.

Si bien, en el caso de las organizaciones de vendedores populares del espacio público, esta política de atomización del poder de las organizaciones de comerciantes fue muy evidente, en el caso del comercio popular bajo la ciudad, sólo existe un caso que refiere al último gran líder que controló un gran feudo subterráneo. Esa es la historia de Alejandro Casaval Flores, mejor conocido bajo la ciudad como “El Tuercas”<sup>291</sup>.

El 30 de octubre del 2009 trascendía en los diarios de la ciudad<sup>292</sup> que Alejandro Casaval Flores, alias “El Tuercas”<sup>293</sup> había sido detenido por un par de denuncias que se habían levantado en su contra por haber golpeado y extorsionado a dos personas que intentaban

---

<sup>290</sup> Como lo destaca Carlos Alba (2015) en el caso específico del liderazgo de Guillermina Rico, la muerte de la gran lideresa favoreció la desconcentración de las organizaciones que estaban bajo su control. Creando un gran número de pequeñas asociaciones civiles que hacían más fácil la tarea del gobierno de negociar las condiciones del ordenamiento, al tiempo que reducían el poder de las organizaciones de vendedores (Zarenberg, 2011).

<sup>291</sup> El caso de “el Tuercas”, también, parece ser un ejemplo de la estrategia de criminalización de los líderes que siguió el gobierno del Distrito Federal para debilitar a los liderazgos del comercio popular en el espacio público (Meneses, 2011: 182).

<sup>292</sup> “Cae jefe de vagoneros de Línea 1”, un reportaje de Sara Pantoja para el Universal” Disponible en: <http://archivo.eluniversal.com.mx/ciudad/98327.html> (2009)

<sup>293</sup> “El tuercas” también es referido por las personas con discapacidad visual, como uno de los personajes que se oponía al trabajo de este gremio al interior de los vagones del Metro (Serna, 2013: 21, 68).

vender en las estaciones del STC Metro que él controlaba<sup>294</sup>. Se dice que en su momento llegó a controlar a cerca de 400 comerciantes populares del Metro, repartidos en 13 estaciones de la Línea 1, en el tramo que comprende de la estación Merced a Pantitlán, en la Línea 4 y la Línea B. Sin lugar a dudas, fue uno de los líderes que consolidó un mayor dominio a lo largo del espacio subterráneo.

Alguna vez, mientras vendíamos en los vagones, le pregunté al “Tejoncito” sobre el “imperio del Tuercas”, él me respondió de manera elocuente una parte de su arribo al poder en el espacio subterráneo.

El Tejoncito: Sí, mira, él, como muchos otros que suben, empezó como chalán de El Oso, allá en la Línea 1. Una vez al terminar una junta de vendedores, llegó y lo abrazó, así por detrás, y rájale que le suelta “El Tuercas” un guamazo al Oso y que lo deja allí tirado. Desde ese día, “el Tuercas” se adueñó del tramo del Oso. Y si, era bien gandalla, pero, fíjate, con él podías trabajar a gusto.

Erick: ¿Cómo?

El Tejoncito: O sea si, mira. Tú pagabas tu cuota a la semana, y no tenías problemas de que el policía te llevara, ni nada. Te dejaban trabajar a gusto. Y yo creo que eso estaba bien, porque no es cómo ahora que te tienes que arreglar con el policía. No, antes, el líder se arreglaba, hacía sus *bussiness*, tú le pagabas y ya, podías trabajar a gusto ¿O tú cómo ves? (Charla con el Tejoncito. Día de trabajo, 29 de agosto del 2017).

Mucho tiempo después, el propio Silverio, quien también es líder de uno de los tramos de la Línea 1, me ayudó a abundar más en cuanto a las características del ordenamiento que le imponía “El Tuercas” a las personas que vendían en su tramo.

Silverio: Fíjate, en tiempos de “El tuercas”, él les cobraba 600 pesos a la semana a “los bocinas”, más sus cien de entrada, que porque estaban vendiendo mercancía de la que se vendía. Y a los demás de 100 pesos por semana. Que, porque él tenía ya ciertos tratos con policías y con delegados, entonces, pues no les hacían nada. Así era como él operaba en su tramo. Y eso sí, tenías que llegar y pasar lista. Había dos horarios de trabajo en la mañana y en la tarde. Los tenía así, bien ordenaditos. Él sabía cuánto tiempo trabajabas, de qué tramo a qué tramo vendías, qué es lo que podías vender, y sobre de eso, te cobraba la cuota de la semana. No, mira, a mí esa forma de trabajar no más no me gusta. (Charla con Silverio y el Tejoncito, 27 de diciembre del 2018).

Actualmente, “El Tuercas” se encuentra preso en el Reclusorio Norte<sup>295</sup>, Moisés alguna vez me comentó que su salud se encuentra bastante deteriorada. El tramo que gobernaba de la Línea 1, se encuentra en manos de su expareja, “La Doña”. El resto de su feudo en la Línea

---

<sup>294</sup> No era la primera vez que “El Tuercas” era acusado de hechos similares. Ya en diciembre del 2005. Véase: “Procesarán penalmente al “Tuercas”, líder de vagoneros”, Reportaje de Icela Lagunas para el periódico El Universal, 10 de diciembre del 2005. Disponible en: <http://archivo.eluniversal.com.mx/ciudad/72752.html>).

<sup>295</sup> Véase “Ambulantaje en el Metro, controlado por 15 líderes” 16 de diciembre del 2013, periódico Milenio. Disponible en: <https://www.milenio.com/estados/ambulantaje-en-el-metro-controlado-por-15-lideres>

4 y B pasó a manos de otros líderes. Su caso es emblemático, porque fue el último gran vestigio de “la Ley de la selva”, la forma de ordenamiento del comercio popular que prevaleció hasta la política de atomización del poder que implementó el gobierno de Cárdenas. Los antiguos líderes que sobrevivieron a la “Ley de la selva”, no necesariamente fueron los “más fuertes”, sino quienes mejor se supieron adaptar al cambio de modelo de gobernanza del comercio popular. Como mostraré a continuación, esos líderes que sobrevivieron y siguieron manteniendo un poder político y moral notable en el espacio subterráneo, fueron quienes tenían mayores disposiciones para entender el planteamiento jurídico que planteaba el nuevo balance de la gobernanza del comercio popular en la Ciudad de México. Esto es, saber negociar las nuevas Leyes para suavizar los operativos en contra del comercio popular bajo la ciudad. Lo cual, como mostraré más adelante, no quiere decir que “La ley de la selva” desapareciera totalmente de las formas de la gobernanza del comercio popular al interior de las organizaciones de comerciantes, sino que, quedaría relegada a ciertas situaciones y subsumida como un último recurso, mientras comenzaba a imperar en el primer plano, una forma más “civilizada” de negociación, fundada en el entendimiento y el manejo de los marcos jurídicos. Es de esta fuente que emergerían los nuevos líderes del comercio popular del espacio subterráneo en el siglo XXI.

### **De la selva a la Organización**

La evolución de los liderazgos en el Metro de la Ciudad de México

Desde los últimos tiempos de las regencias de la capital, el gobierno intentaba romper con los vínculos políticos que habían establecido el PRI con los líderes de comerciantes populares. Una acción política y administrativa que sería retomada con mayor fuerza por las nacientes Jefaturas de Gobierno del PRD. Aunque el propio recorrido del proceso histórico nos diga que esta ruptura política nunca se realizó del todo (Zarenberg, 2011), lo cierto es que sí se dio un cambio significativo en las relaciones administrativas, políticas y entre las organizaciones de los comerciantes populares y las autoridades del Distrito Federal. De parte de las autoridades, se reforzaron, aunque nunca al nivel de las leyes, las prohibiciones en contra del comercio popular en los espacios y transportes públicos y se intentó debilitar a las fuerzas políticas a partir de la creación de asociaciones civiles como mecanismos de comunicación y negociación con las autoridades. De parte de las organizaciones de

vendedores, les restaba adaptarse a las nuevas reglas del juego o perecer, como había sucedido con el reinado de “El Tuercas”.

Quienes tenían una mayor instrucción académica en relación con el resto de los líderes, fueron quienes lograron entender el nuevo juego político y quienes sirvieron como traductores de estas nuevas reglas jurídicas y administrativas que tenían que conocer si querían negociar con las autoridades<sup>296</sup> del nuevo gobierno capitalino. La primera muestra de este entendimiento fue la creación de la primera asociación civil de vendedores populares del Metro “Metrópolis solidaria<sup>297</sup>”, encabezada por Moisés, Demetrio y las personas que eran más allegadas a ellos. El interés político y académico que narra Moisés como parte de su ilusión biográfica fue determinante para que más líderes y comerciantes comenzaran a comprender el nuevo juego político y comenzaran a crearse nuevas organizaciones de vendedores populares del Metro<sup>298</sup>.

El punto cumbre de las organizaciones y de las nuevas negociaciones entre vendedores populares y autoridades, sucedería con la conformación de la Coordinadora de Organizaciones y Grupos de Comerciantes Informales del Metro (COGCIM), que se conformaría a mediados de 1997 en el contexto de las mesas de trabajo que habían solicitado los propios vendedores del Metro para revisar el Reglamento del STC Metro, la Ordenanza emitida por la Asamblea de Representantes, así como las acciones emprendidas por los Cuerpos de Vigilancia que habían sido destinados para que remitieran a los vendedores a los Juzgados Cívicos. La COGIM (1997) era una institución que se conformaba, según los documentos oficiales que circularon entre la Coordinadora y las autoridades, por las siguientes instancias: La Unión Única Independiente de Vendedores del Metro. A.C. La Asociación de Comerciantes de los ramales del Metro de la República Mexicana AC., La Unión de Vendedores Ambulantes Vagoneros y Pasilleros del Metro de Puestos Fijos y Semi

---

<sup>296</sup> Este aspecto tampoco es del todo nuevo en la perspectiva histórica del comercio popular. Al menos en el caso del comercio ambulante en la Ciudad de México a inicios del siglo XX (Barbosa, 2008: 247-252).

<sup>297</sup> Diversas fuentes coincidimos en este hecho que sale de la propia narrativa de la mitología del comercio popular bajo la ciudad. (De la Garza, et. al., 2017).

<sup>298</sup> En una nota publicada por el 25 de marzo del 2011 por el diario el Universal, en el contexto del “Programa para erradicar el comercio ambulante en las instalaciones y material rodante del STC”, las autoridades habían contabilizado 15 organizaciones. En contraste uno de los líderes entrevistados calculaba 40 organizaciones de vendedores. (Véase: <http://archivo.eluniversal.com.mx/ciudad/105588.html> Consultado por última vez el 23 de marzo del 2019). Al día de hoy, como sucede con el número de personas que conforman el mercado popular bajo la ciudad, no se cuenta con un número exacto de organizaciones.

Fijos AC, La Asociación de Mujeres Comerciantes y Colonos Organizados del Distrito Federal AC, La Unión independiente para el cambio de Comerciantes Ambulantes del Metro AC; Metrópoli Solidaria A.C., y El Instituto de Arquitectura Popular S.C. En tanto 51 personas, 43 hombres y cinco mujeres, se presentaban como representantes de estas agrupaciones y asociaciones<sup>299</sup>.

Cuando nos adentramos en los puntos que conformaban las peticiones de las organizaciones a las autoridades del STC Metro, podemos notar cómo el escrito se inscribe en un intento por entender y dominar el lenguaje jurídico-administrativo que se convirtió en el nuevo tablero de comunicación y negociación entre ambas fuerzas políticas. Por ejemplo, los acuerdos de la reunión del 16 de julio de 1997 destacaban que:

- i.- De conformidad al artículo 17 del Reglamento y al Artículo Cuarto de la Ordenanza, la venta de mercancías sólo podrá efectuarse previa autorización del organismo y en la forma y lugares que el mismo determine
- ii.- Que los comerciantes afiliados a las Uniones que integramos esta Coordinadora, continuamente incurrimos en una falta a los Artículos 20 y Sexto respectivamente de los Ordenamientos citados, al realizar nuestra actividad comercial en estaciones, pasillos, escaleras y carros del Sistema
- iii.- Que el personal de seguridad uniformado (GOAP, Vigilancia, Atila, Policía Auxiliar) viola de manera reiterada los Artículos 19 y 20 del Reglamento y Sexto de la Ordenanza, al detener y remitir al Juzgado Cívico 33 a quienes ejercemos el comercio en las instalaciones del Metro (COGIM, 1997).

Sobre los asuntos y peticiones que manifestaban los miembros de la COGIM las autoridades del STC Metro respondían por intermedio de la Gerencia Jurídica del Departamento de Servicios Jurídicos del STC Metro, con un oficio (Of/ No. GJ/D.S.J/ 01624) girado a la Coordinadora el 29 de agosto de 1997, en el que manifestaban su rechazo a las peticiones presentados por la COGIM, arguyendo que:

En relación al primer punto petitorio le señalo: que el personal de vigilancia adscrito al STC, se encuentra obligado a vigilar el cumplimiento y observancia de las disposiciones contenidas en las Normas que Reglamentan el Funcionamiento del Tren Subterráneo (Metro) del STC, en relación con los usuarios, así como de la Ordenanza que declara como zonas de alta seguridad las instalaciones del Organismo descentralizado STC, ambas normas prohíben el comercio ambulante dentro de las instalaciones del Sistema. (STC Metro, 1997).

---

<sup>299</sup> La misiva dirigida al Gerente Jurídico del STC Metro, Lic. Octavio Díaz Díaz, el 16 de julio de 1997, con motivo de “Solicitar precisiones con respecto al reglamento del STC” (COGIM, 1997).

El argumento de las “zona de seguridad” con las que han sido caracterizadas las instalaciones del STC Metro, como la alusión a los Reglamentos y Ordenanzas que ordenan el transporte público, han sido los argumentos jurídicos tras de los que, hasta el día de hoy<sup>300</sup>, se escudan las autoridades. Sobre los vacíos y contradicciones del discurso jurídico hablaré al final del trabajo. Por el momento, quiero destacar la manera en la que se va incorporando la racionalidad burocrática y jurídica en las relaciones políticas entre autoridades y organizaciones de comerciantes. Una prosa que, si bien no logró resolver las negociaciones<sup>301</sup>, si construyó un nuevo balance, siempre inestable y frágil, en la gobernanza del comercio popular del espacio subterráneo.

Un elemento clave que inclinó la desigual balanza política de la gobernanza en favor del comercio popular fue el manejo de los argumentos de los Derechos Humanos en defensa de las actividades comerciales que realizan en las instalaciones del STC Metro y en contra de las detenciones policiacas y la actuación de los Jueces Cívicos. En un oficio dirigido al Lic. Ricardo Evia Ramírez con fecha del 7 de octubre de 1997, los representantes de la COGCIM (1997b) le solicitaban que: “...solicitamos que una vez cubiertos los trámites legales la Coordinación Jurídica acredite como Colaboradores Comunitarios”.

Es importante apuntar que, dentro de la narrativa de los propios comerciantes del Metro, este hecho que, en palabras de “el Rambo”, sirvió para “Amortiguar la represión que se había desatado en contra de los líderes del Metro, mediante consignas y persecuciones del gobierno” (Reunión grupal, 2 de julio del 2019. Centro Histórico), fue posible gracias a la intervención del periodista Héctor Delgado, quien, según el Tejoncito (Reunión grupal, 2 de julio del 2019. Centro Histórico), logró conseguir una “conciliación” entre Derechos Humanos y Justicia Cívica. “Un auge que nos duró 10-12 años” (El Rambo, reunión grupal, 2 de julio del 2019. Centro Histórico). Otra actora que sirvió para consolidar este “equilibrio” en la desigual balanza del poder de la gobernanza del comercio popular en esta época, fue la intervención de Nancy, una visitadora de la Comisión de Derechos Humanos, quien, cuentan:

---

<sup>300</sup> Por ejemplo, en una de las últimas reuniones que los integrantes de la Confederación de Comerciantes vagoneros sostuvieron con autoridades del gobierno y del STC Metro en febrero del 2019, los representantes del gobierno esgrimieron los mismos argumentos, pese a los Derechos de la Constitución Política de la Ciudad de México que protegen al comercio popular. Entendiendo que, en la jerarquía del Marco Jurídico, todas las Ordenanzas y Reglamentos están por debajo de la Constitución política local.

<sup>301</sup> Incluso, como lo estudió Hajer (2005), más que resolver los problemas, lo que busca el gobierno a través de la burocracia es la “administración del conflicto”

“ella nos echaba mucho la mano. Estaba con nosotros. Una vez vio cómo sacaron a un compañero y nombre, salió volada detrás del policía y pus vio cómo le pegaron los policías al compañero. Entonces, ella vio todos los abusos, por eso nos apoyaba un chorro” (El Tejoncito, reunión grupal, 2 de julio del 2019. Centro Histórico).

Por su parte, además de la importancia del hecho para la reconstrucción histórica del proceso de la gobernanza del comercio popular, esta pista es relevante, pues, me permitió entender y esclarecer los vínculos que dieron continuidad a dos órdenes que componen la gobernanza del comercio popular: el primero de ellos es la trayectoria política de los primeros líderes y el segundo, en relación con el anterior, tiene que ver con los vínculos que, antes de la llegada del PRD al poder la ciudad de México, los líderes mantuvieron con los partidos políticos de la Ciudad de México. La clave para entender esta relación, es Héctor Delgado, quien fuera un comprometido militante de los extintos Partido Comunista Mexicano y, posteriormente, del Partido Socialista Mexicano. Como lo presenté al final de “La Ley de la selva”, en la reconstrucción de la trayectoria política de los primeros líderes, tanto Demetrio, como Moisés, abrieron el camino para la vinculación con las organizaciones y los partidos políticos, entre ellos, aquellos que manejaban el discurso político marxista que comenzó a aprender Moises. No obstante, cuenta el Tejoncito, que el vínculo con Héctor Delgado, fue otro: “Conocimos a Héctor por medio de un tío de mi esposa, a él desde joven le gusto la *grilla* (...) inclusive el único requisito que nos pedía era leer libros como el de “La madre”” (Charla con el Tejoncito, 4 de julio del 2019. Vía *Whatsapp*).

Héctor Delgado no sería el único vínculo que tendrían los comerciantes con los partidos políticos, quienes les ayudarían a tramitar y entender la escena jurídica, como los recursos legales para subvertir y resistir la embestida que había emprendido el nuevo gobierno de la Ciudad de México que había decidido culminar con la tarea que ya había iniciado el PRI a inicios de la década de los años noventa: terminar con el comercio popular, en el espacio público y debajo del mismo, como terminar con el poder de sus liderazgos. Como muestra de esta relación política, el Partido del Trabajo, se vincularía con el “Carnero” para promover “los Juicios de amparo” en contra de la aplicación de la, entonces llamada” “Ley de cultura cívica y gubernativa del Distrito Federal”<sup>302</sup>. Un recurso legal que les sería transmitido a otros vendedores, como “la Rana”, quien aprendería a tramitar juicios de amparo, habilidad

---

<sup>302</sup> Véase <https://archivo.eluniversal.com.mx/ciudad/2895.html> (Consultado el 4 de julio del 2019).

que le sirvió para posicionarse políticamente dentro de la escena del orden de las organizaciones de comerciantes bajo la ciudad. Así lo cuenta “El Pachangas”: No son amparos contra lo penal si no contra el reglamento de Justicia Cívica y q nos amparan contra los artículos X los cuales somos castigados X la LEY de cultura Cívica. Lo[s] empezaron a tramitar ase [sic] algunos años los representantes viejos y luego un abogado con el cual tuve un acercamiento nos enseña a nosotros y es en donde aprendió “La Rana” a tramitarlos [sic] (Charla con El Pachangas, 4 de julio del 2019. Vía *Messenger*).

En la misma línea de aprendizaje de los instrumentos y recursos jurídicos para la defensa del comercio popular bajo la ciudad, también se encuentra la figura del “Colaborador Comunitario”. En las leyes de Seguridad ciudadana y cultura Cívica de la época, y hasta el día de hoy, el “Colaborador Comunitario” es una figura ciudadana autorizada por el gobierno para vigilar la acción jurídica al interior de los Juzgados Cívicos<sup>303</sup>. Con base en la Ley de Justicia Cívica del Distrito Federal en su artículo 101 señala que: “Los colaboradores comunitarios serán acreditados por el Consejo [de Justicia Cívica del Distrito Federal] ante el Comité Delegacional de Seguridad Pública respectivo; y podrán realizar visitas a las diversas áreas de los juzgados, sin entorpecer ni intervenir en las funciones del personal de este. Informarán del resultado de sus visitas a dicho Comité delegacional”.

Como lo señala un manual de la época, los requisitos para ser parte del “Cuerpo de Colabores [sic] Comunitarios” eran:

ser mayor de 18 años, No haber sido condenado con sentencia ejecutoria por delito intencional, haber completado la educación secundaria, Haber cursado y aprobado con promedio mínimo de 8.0 el proceso de formación que imparte la Dirección Ejecutiva de Justicia Cívica, Contar con disponibilidad de tiempo para realizar cuando menos una visita a los juzgados cada dos semanas. Tener disponibilidad para organizar reuniones de difusión de la Cultura Cívica en su comunidad (GDDF/sin folio)

---

<sup>303</sup> Como lo señala el artículo 100 de la Ley de Justicia Cívica del Distrito Federal “El Gobierno del Distrito Federal promoverá la participación ciudadana, con el objeto de integrar el cuerpo de colaboradores comunitarios que voluntaria y gratuitamente brinden apoyo en las labores de supervisión de los Juzgados”

La figura de los “colaboradores comunitarios” tendría múltiples impactos en cuanto al elenco de actores y discursos que integrarían la nueva gobernanza del comercio popular bajo la Ciudad de México. Incorporaría a instituciones como la Comisión de Derechos Humanos y la Secretaría de Justicia Cívica. La presencia de los vendedores como “Colaboradores comunitarios” al interior de los Juzgados Cívicos, incluso, cuenta “El Rambo” que “...pues, estando allí es cuando nos damos cuenta de que los policías no estaban capacitados. [según cómo entienden los comerciantes que deberían de responder los policías al protocolo de atención de los infractores administrativos por

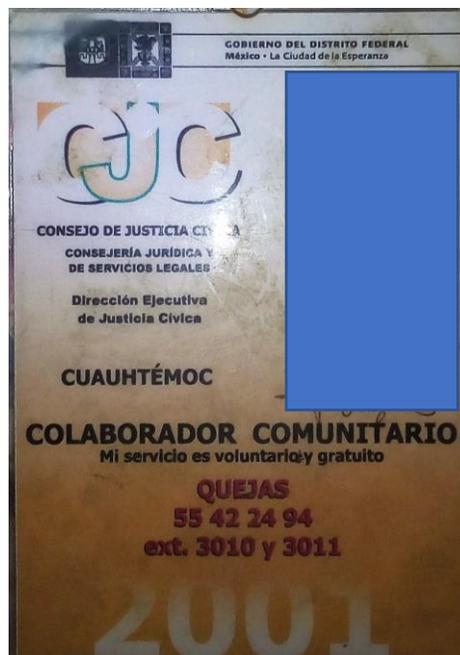


Ilustración 26 Acreditación “Colaborador comunitario”

Fuente: Archivo de “El Pachanga”

concepto de comercio en el transporte público] Los compañeros, así como llegaban, salían. “Luego, sin orden de cateo, nos revisaban las bolsas, las maletas”. Los compañeros tenían su debido proceso” (Reunión grupal, 2 de julio del 2019. Centro Histórico).

La incorporación de esta nueva prosa y racionalidad jurídica tendría implicaciones políticas en las relaciones entre autoridades y comerciantes, como, también, modificaría la composición interna de las organizaciones de comerciantes, pues, permitiría el fortalecimiento de los “viejos liderazgos” y su transición hacia una forma de control que, aunque sin abandonarlo del todo, ya no tendría como base el empleo de la fuerza física que caracterizó a la “Ley de la selva”. Por el contrario, el liderazgo, que incluso después de esta etapa, cambiaría al nombre de “representante”, se apoyaría en distinción con los “viejos liderazgos” en el poder del conocimiento de la glosa jurídica y su manejo en el Juzgado Cívico. Al unísono, los nuevos tipos de “representantes”, aquellos subordinados de los “viejos liderazgos” que aprenderían la glosa jurídica al convertirse en “Colaboradores comunitarios” o en intermediarios del conocimiento jurídico, se independizarían de los “antiguos líderes”. Según “el Rambo” (Reunión grupal, 2 de julio del 2019. Centro Histórico), en esta etapa se llegaron a certificar 15 “colaboradores comunitarios”, quienes provenían de las filas de las organizaciones de comerciantes populares, regularmente los

segundo al mando dentro de la jerarquía a quienes los propios líderes “antiguos” habían promovido en la jerarquía de sus propias organizaciones. De tal modo, se crearon nuevas asociaciones civiles, cooperativas laborales que aglutinaron a los comerciantes populares, con lo cual, como sucedería con el comercio popular en el espacio público, se fragmentaría el espacio laboral del comercio popular en el Metro, en más tramos de trabajo por Línea del Metro.

No obstante, a un año de trabajo como “Colaboradores comunitarios”, narran los comerciantes que “El gobierno ve cómo empieza a defender sus derechos y trunca esa situación. No se renueva la credencial y/o el nombramiento” (Reunión grupal, 2 de julio del 2019. Centro Histórico). Hasta el día de hoy, cuenta “La Rana” que, aunque han buscado restablecer las mesas de trabajo con las autoridades de la Secretaría de Justicia Cívica, “...nos han suspendido los Cursos de Justicia Cívica desde hace un año. Entonces, pues pareciera que existe una consigna del gobierno de contra de los vendedores del Metro” (Reunión grupal, 2 de julio del 2019. Centro Histórico).

### **La negociación y la tolerancia.**

Los proyectos de regulación del comercio popular en el espacio subterráneo.

Como sucede con las demás etapas del proceso histórico de la gobernanza del comercio popular bajo la ciudad, existen conexiones entre la etapa de conformación de las organizaciones de comerciantes populares y la jurificación del orden del comercio popular bajo la ciudad (Azuela, 2016: 12<sup>304</sup>). Un aspecto en el que se puede apreciar cómo esta relación transita y permanece en la gobernanza del comercio popular, se observa en los intentos que llevaron a cabo las administraciones del gobierno de la ciudad de México y del STC Metro, por realizar una regulación del comercio popular en el espacio subterráneo. Estos intentos de regulación son claves para entender el papel de intermediación que cumplieron las organizaciones de comerciantes populares, como del orden que nació a partir del manejo a discreción de esos recursos, por parte de autoridades y algunos líderes, quienes se empoderaron a raíz de las relaciones que establecieron con algunas autoridades del Gobierno

---

<sup>304</sup> Como lo detalla Azuela (2016: 12), en la relación del derecho con el espacio, “(...) en el régimen urbanístico se produce una especie de sinergia entre dos tipos de discurso que tienen una fuerza performativa notable: el texto legal y el mapa. Así, el hecho de que en un mapa se destaque un área coloreada con una designación específica (habitacional, industrial...) adquiere una fuerza mucho mayor si ese mapa aparece como parte de un documento de planeación sancionado legalmente.”

de la Ciudad de México. A continuación, presento de manera resumida estos proyectos, mismos que detallaré en las siguientes páginas.

Año	Programa	Acciones
1997	Reubicación de comerciantes en el pasaje Zócalo-Pino Suárez	Construcción de la plaza "Pino Suárez" y de las extintas plazas "San Antonio Abad 1 y 2
2008	Programa para Erradicar el Comercio Ambulante en las Instalaciones y Material Rodante del STC	La Secretaría del Trabajo operó 9 millones de pesos para cursos de capacitación y becas para crear sociedades cooperativas; Censo de 2 mil 856 personas
2010	Programa de Regularización del Comercio Ambulante en las Instalaciones y Material Rodante del Sistema de Transporte Colectivo	120 tarimas, 9 salas de masaje y permission de espacios musicales para persoanas con discapacidad visual; 310 locales con una inversión de casi 11 millones 500 mil pesos; cobros de entre 800 y mil pesos por local; formación de cinco cooperativas
2014	El programa para la integración a la economía formal de los comerciantes al interior del Sistema de Transporte Colectivo	30 millones 280 mil 500 pesos y una partida adicional de 9 millones de pesos para capacitación; 2 500 comerciantes de 19 organizaciones

Tabla 9 "Intentos de regulación del comercio popular "

Fuente: Elaboración propia

#### a) 1997 De la “romería” subterránea a la librería más grande de México

El 24 de julio 1972 se dio uno de los primeros usos comerciales del Metro de la Ciudad de México con la realización de la primera “Feria Metropolitana del Libro”, evento que por veinte años, se realizó cada mes de julio a lo largo del pasaje “Zócalo-Pino Suárez. El mismo espacio que, el resto del año, era uno de los principales referentes del comercio popular bajo la ciudad. Allí en donde Moisés, Demetrio y el Carnero habían establecido su feudo subterráneo. No obstante, el pasaje Zócalo-Pino Suárez tendría una transformación en el año de 1992, la “Feria Metropolitana del Libro” sería suspendida y ese mismo año se comenzaría con el reordenamiento de los comerciantes que se asentaban día con día en el Pasaje Zócalo-Pino Suárez. Como oferta de relocalización, en el marco de las acciones de “regulación del comercio popular” que se dieron en el año de 1993<sup>305</sup>, debajo y sobre la ciudad, se le ofreció a los comerciantes locales en la recién inaugurada Plaza Pino Suárez y en las nuevas plazas de san Antonio Abad, que posteriormente se conocerían como “La Pulga”, el mercado más grande de ropa usada de la Ciudad de México, hasta el 16 de enero del 2016, cuando fueron expropiados los predios por el Gobierno de la Ciudad de México<sup>306</sup>.

<sup>305</sup> Además de los marcos jurídicos que ya he mencionado, debe recordarse que el 12 de julio de 1993 se publicó en el DOF el “Bando por el que se prohíbe el ejercicio del comercio en la vía pública en puestos fijos, semifijos y de cualquier otro tipo, en las calles comprendidas dentro del perímetro determinado por el Departamento del Distrito Federal para la primera fase de desarrollo del Programa de Mejoramiento del Comercio Popular”

<sup>306</sup> Véase la “Declaratoria de Utilidad Pública por la que se determina como causa de Utilidad Pública mejorar la infraestructura y equipamiento de la zona, el mejoramiento del centro de población por el embellecimiento al entorno en los niveles urbano y metropolitano respecto del espacio público, en beneficio colectivo, en los

Esa fue la oferta de relocalización que aceptaron Demetrio, el Carnero y Moisés para dejar el pasaje Zócalo-Pino Suárez. Espacio que el 27 de febrero de 1997 tendría una nueva cara comercial, cara que conserva hasta el día de hoy, convirtiéndose en el “Pasaje de los Libros”, una de las librerías más grandes de la Ciudad de México, con más de cuarenta locales apostados a lo largo de un kilómetro. En cuanto a las Plazas Pino Suárez y san Antonio Abad I y II. Desde el año del 2015<sup>307</sup> han estado en la mira de los nuevos programas de reordenamiento, recuperación y embellecimiento de la zona oriente del Centro Histórico<sup>308</sup>. Incluso, desde que conocí a Moisés, hasta ahora, continúa peleando por la restitución de los predios y las 390 toneladas de ropa que les fueron retirados en enero del 2016 bajo el argumento del problema de insalubridad que ocasiona este tipo de mercancía<sup>309</sup>.

b) **2008-2010** De la “erradicación” a la regulación del “comercio ambulante”

Páginas atrás he mencionado al “Programa para Erradicar el Comercio Ambulante en las Instalaciones y Material Rodante del STC”<sup>310</sup>. Proyecto que fue aprobado en diciembre de 2008 por medio del acuerdo IV-2008-III-2. Con este acuerdo se autorizó a la Dirección General del STC que realizara una transferencia por 9 millones de pesos a la Secretaría del Trabajo con el propósito de que realizará cursos de capacitación y otorgará becas para la integración de sociedades cooperativas con personas registradas como vendedores

---

inmuebles conocidos como San Antonio I, ubicado en la Calle de Chimalpopoca y Cerrada Fray Servando Teresa de Mier número 24, Colonia Tránsito, Delegación Cuauhtémoc, de esta Ciudad, y San Antonio II, predio ubicado en Calzada de San Antonio Abad, Cerrada Fray Servando Teresa de Mier y Chimalpopoca, Colonia Tránsito, en esta Ciudad” (GODF, 17 de enero del 2017).

<sup>307</sup> En el caso de la Plaza Pino Suárez, en el año 2015 surgió una disputa después de que el Gobierno buscó destituir a la histórica lideresa de comerciantes del Centro Histórico, Benita Chavarría (PUEC, 2010: 11-23). Sobre la polémica, se puede consultar la nota publicada por el diario “El Universal”: <https://www.eluniversal.com.mx/articulo/metropoli/cdmx/2017/07/8/exigen-reinstalar-la-lider-de-la-plaza-pino-suarez> (Consultado el 18 de junio del 2019).

<sup>308</sup> Como lo señala la determinación única para el ejercicio de la Ley de Expropiación de las Plazas de san Antonio Abad I y II: Se determina como caso de utilidad pública mejorar la infraestructura y equipamiento de la zona, el mejoramiento del centro de población por el embellecimiento al entorno en los niveles urbano y metropolitano respecto del espacio público, en beneficio colectivo, con la construcción de oficinas de gobierno y para que se cumpla con el objeto de dirimir las controversias entre los particulares y las autoridades de la Administración Pública de la Ciudad de México como la administración e impartición de justicia del fuero común en la Ciudad de México (GODF, 17 de enero del 2016: 6).

<sup>309</sup> Véase: <https://www.elfinanciero.com.mx/nacional/confiscan-390-toneladas-de-ropa-en-pino-suarez-y-san-antonio-abad> (Consultado el 18 de junio del 2019).

<sup>310</sup> Resulta interesante notar, dentro de la estigmatización como forma de dominación, que meses después se cambiaría el fraseo del proyecto, al que se conocería como: “Programa para evitar el comercio ambulante en el Sistema de Transporte Colectivo”

ambulantes del STC. Las personas seleccionadas para ser beneficiadas con estas becas tendrían que estar registradas en el censo de comerciantes informales del Metro que levantó en noviembre del 2008 la Subsecretaría de Programas Delegacionales.

Las cifras de dicho censo mostraban que eran 2 mil 856 personas que trabajan en el “comercio informal en el Metro”, cifra que, no era real, pues sólo contabilizaba a las personas de las organizaciones<sup>311</sup> que habían accedido a ser parte de los acuerdos con las autoridades del Metro. Pese a la opacidad política en el manejo de las cifras y de los recursos, con base en estos instrumentos administrativos y acuerdos políticos en junio del 2010 se lanzaría el “Programa de Regularización del Comercio Ambulante en las Instalaciones y Material Rodante del Sistema de Transporte Colectivo”, el cual, al final se orientaría más a la regulación del comercio y otras actividades económicas que realizaban las personas con discapacidad visual a bordo de los vagones del Metro. Razón por la cual al final el Programa consistió en la entrega de 120 tarimas, 9 salas de masaje y el permiso para la instalación de espacios musicales para músicos, vendedores y masajistas con discapacidad visual (Serna, 2013).

En cuanto al ordenamiento del resto del comercio popular en el espacio subterráneo, se gestionó un “Seguro de desempleo” (GODF, 9 de julio del 2010)<sup>312</sup> para las personas que estaban registradas en el Censo del 2008, el cual constaba de 30 días de salario mínimo durante seis meses, conforme los tabuladores vigentes para la Ciudad de México en el 2010, una cantidad total de 10, 342.8 pesos por persona<sup>313</sup>. Asimismo, se planteó la construcción de 310 locales. De los cuales, primero se instalaron 100 locales en varias estaciones, con un

---

<sup>311</sup> Las organizaciones que participaron en las mesas de trabajo de 1997-1998: La Unión Única Independiente de Vendedores del Metro. A.C.; La Asociación de Comerciantes de los ramales del Metro de la República Mexicana AC; La Unión de Vendedores Ambulantes Vagoneros y Pasilleros del Metro de Puestos Fijos y Semi Fijos AC; La Asociación de Mujeres Comerciantes y Colonos Organizados del Distrito Federal AC; La Unión independiente para el cambio de Comerciantes Ambulantes del Metro AC; Metrópolis Solidaria A.C.; El Instituto de Arquitectura Popular S.C.; quedarían fuera de esta negociación.

<sup>312</sup> El “Programa de seguro de desempleo para vagoneros” se creó “...24 de marzo de 2010, en la Primera Sesión Extraordinaria el H. Consejo de Administración, autorizó al Sistema de Transporte Colectivo, tramitar ante la Secretaría de Finanzas del Gobierno del Distrito Federal, la transferencia de recursos de su presupuesto autorizado para el ejercicio fiscal 2010, a la Secretaría de Trabajo y Fomento al Empleo del Gobierno del Distrito Federal, para que realice los cursos de capacitación, otorgue las becas necesarias para la integración de Sociedades Cooperativas y brinde el apoyo económico equivalente al seguro de desempleo vigente en el Distrito Federal a las personas que participan en el Programa de Regularización del Comercio Ambulante en las Instalaciones y Material Rodante del Sistema de Transporte Colectivo”.

<sup>313</sup> El salario mínimo vigente para el 2010 para el, entonces, Distrito Federal, era de 57.46 pesos diarios; en consecuencia, de 1, 7 23. 80 pesos al mes.

gasto de seis millones 206 mil 958 pesos. En febrero de 2009 se edificaron otros 210 espacios, con una inversión de 11 millones 481 mil pesos. Las condiciones para la entrega de los locales, como del mismo seguro de desempleo, eran: estar registrado en el padrón, tomar un curso de cooperativismo en la Secretaría de Trabajo y formar una cooperativa<sup>314</sup>. A cambio, las autoridades del STC Metro ofrecían el “seguro de desempleo” para la capacitación y conformación de sociedades cooperativas formadas por, hasta 5 comerciantes populares<sup>315</sup>, y cobrar una “renta social” por los locales que iría de los 800 pesos a mil pesos al mes. No obstante, como se muestra en la siguiente tabla, fueron pocos los locales que se entregaron bajo este esquema de “Sociedades cooperativas”.

<b>Cooperativas beneficiadas con el Programa del 2010</b>	
<b>Cooperativa</b>	<b>Número de locales</b>
<b>Compromiso y cooperación social</b>	3
<b>Venta y producción Cárdenas y asociadas por el cambio</b>	15
<b>Trabajo comunidad y proyecto</b>	1
<b>Por un México con justicia y oportunidades para todos Villa y Madero</b>	3
<b>Unión social en armonía con la ecología</b>	3
<b>Organización Civil a favor de los derechos sociales</b>	76
<b>Total</b>	101

Tabla 10 Fuente: Oficio del STC Metro sobre informe de avalúos

En contraste, sólo cinco cooperativas de vendedores se formarían para aprovechar las condiciones para ocupar estos espacios comerciales. Una de ellas sería la compuesta por Lozano y sus familiares. Más adelante hablaré sobre el perfil socio-político de Lozano y de cómo el “cooperativismo” fue la oportunidad mediante la cual Lozano se independizaría del trabajo en los vagones del Metro y de la estructura interna de las organizaciones de vendedores. No obstante, eso no quitaría que Lozano sea una persona que gusta de meterse a fondo en los procesos administrativos y jurídicos. Ese interés lo volcó en la compilación de

<sup>314</sup> Según el artículo segundo de “Ley general de sociedades cooperativas”, “La sociedad cooperativa es una forma de organización social integrada por personas físicas con base en intereses comunes y en los principios de solidaridad, esfuerzo propio y ayuda mutua, con el propósito de satisfacer necesidades individuales y colectivas, a través de la realización de actividades económicas de producción, distribución y consumo de bienes y servicios.”

<sup>315</sup> Con base en la fracción quinta del artículo 11 de la “Ley general de sociedades cooperativas”: “En la constitución de las sociedades cooperativas se observará lo siguiente: V. Se integrarán con un mínimo de cinco Socios, con excepción de aquellas a que se refiere el Artículo 33 Bis de esta Ley”.

la administración de los locales. Producto de ese trabajo son los cuadros que a continuación presento en los que se muestra la distribución espacial de los locales, como el ente privado que fue beneficiado.

Línea	Estación	Superficie	Nombre Razón social	Número de locales	Contrapestaación mensual (MXN)
1	Pantitlán	4	Particular	3	9,999
		3.6	Compromiso y Cooperación Social, S.C. de R.L. de C.V.	101	77,770
1	Tacubaya	4	Particular	4	12,668
		3.6	Compromiso y Cooperación Social, S.C. de R.L. de C.V.	18	13,158
2	Cuatro Caminos	4	Particular	0	-
		3.6	Compromiso y Cooperación Social, S.C. de R.L. de C.V.	77	74,305
2	Hidalgo	4	Particular	0	-
		3.6	Compromiso y Cooperación Social, S.C. de R.L. de C.V.	30	29,100
4	Martín Carrera	4	Particular	19	45,828
		3.6	Compromiso y Cooperación Social, S.C. de R.L. de C.V.	7	4,676
5	Pantitlán	4	Particular	0	-
		3.6	Compromiso y Cooperación Social, S.C. de R.L. de C.V.	25	18,450
9	Jamaica	4	Particular	27	73,845
		3.6	Compromiso y Cooperación Social, S.C. de R.L. de C.V.	0	-
Locales identificados otorgados a Particulares				53	142,340
Locales identificados otorgados a la Asociación Compromiso y Cooperación Social S.C. de R.L. de C.V.				258	217,459
Renta Total				311	359,799

Tabla 11 Resumen de locales entregados en 2010  
Fuente: Oficio STC Metro.

**c) 2013-2014 “Del comercio informal a la integración a la economía formal”**

El tercer intento de regulación del “comercio informal” en el Metro de la Ciudad de México, una consecuencia del incremento en el precio del boleto del Metro de finales del 2013, sería “El programa para la integración a la economía formal de los comerciantes al interior del Sistema de Transporte Colectivo”. Programa que fue anunciado por las autoridades capitalinas el 7 de febrero del 2014. Esta medida consistía en becas de capacitación para el aprendizaje de oficios para que los vendedores dejarán de vender en las instalaciones del STC Metro, a las personas que accedieran se les otorgaría un apoyo económico individual de 2 mil 18.40 pesos mensuales, equivalente a un salario mínimo en la zona “A” para el 2014, por seis meses. La inversión destinada para este programa fue de 30 millones 280 mil 500 pesos y una partida adicional de 9 millones de pesos para capacitación, aportado por el STC para atender a 2 mil 500 comerciantes integrantes de las 19 organizaciones de vendedores que se registraron como parte del programa.

Con base en un documento que firmaron los representantes de las organizaciones el 13 de marzo del 2014, dirigido al entonces Secretario de Gobierno del Distrito Federal, manifiestan que:

Una vez que hemos conocido el “Programa para la integración a la Economía Formal de los Comerciantes al Interior del Sistema de Transporte Colectivo Metro” mismo, que se presentó formalmente por la Secretaría de Desarrollo Económico el día viernes 7 de febrero del 2014, los abajo firmantes representantes de organizaciones dedicadas al comercio popular en las estaciones de Metro conocidos como “vagoneros”, nos dirigimos a Usted para exponer lo siguiente. Sabemos de la manifiesta molestia que han expuesto usuarios del Metro, como consecuencia de nuestra actividad y queremos evitar en todo momento una confrontación con la sociedad, por ello, hacemos suyo nuestro interés de tener un acuerdo con las autoridades responsables de la implementación de este Programa, y aceptamos sumarnos al mismo, así como a buscar de manera conjunta otras opciones que nos permitan abonar a dicha alternativa del sustento para nuestras familias para lo cual anexamos algunas propuestas. En este sentido, nos comprometemos a abandonar de forma definitiva nuestra actividad como vendedores al interior de las instalaciones del Metro y a no regresar más a la informalidad. (Oficio dirigido al Secretario de Gobierno del Distrito Federal, 13 de marzo del 2014).

No obstante, como sucedió con el intentó anterior, existió una gran opacidad en el manejo de los recursos del Programa. El STC Metro transfirió \$40 millones 458 mil 915 pesos a la SEDECO. De ese total, se erogaron 23 millones 419 mil 242 pesos entre gastos administrativos y de pago de “becas” mensuales. La fase especial de capacitación fue concluida por el 65% de quienes recibieron el primer pago de la beca. Del padrón de 2 mil

689 vendedores ambulantes que el STC Metro entregó a la SEDECO el número de inscritos reales al Programa fue sólo de mil 824 personas, una reducción considerable de la cifra. Aunado a ello, en la primera fase del Programa, 22.83% de quienes recibieron el primer pago concluyó su capacitación, del resto que recibieron el apoyo y no concluyó su capacitación, el gobierno no anunció ninguna sanción en contra de quienes no concluyeron la capacitación. Pese a todas estas irregularidades en el manejo de los recursos, el gasto total por ambas fases fue de 14 millones 760 mil 948 pesos.

### **Entre “simios y sabios”**

#### Distinciones entre los liderazgos del espacio subterráneo

Lejos de resolver el problema del comercio popular en el Metro de la Ciudad de México, cada uno de los tres intentos de regulación, permitió la consolidación de otro tipo de liderazgos en el comercio popular del Metro. Los cuales, como se podrá apreciar en los siguientes retratos biográficos, se cimentaron más en el conocimiento y el manejo de los discursos jurídicos y administrativos que caracterizaron a esta etapa de la gobernanza del comercio popular, en contraste al predominio de la fuerza física que sustentaba el poder durante la etapa de la “ley de la selva”.

#### **a) El “ojitos de Búho”**

En un paso subterráneo, uno de tantos puntos de distribución de las mercancías que se venden en el mercado popular bajo la ciudad, después de infructuosos intentos por encontrarlo, gracias a la intercesión de Moisés, logré hallar a Demetrio en su local. Allí vende, al mayoreo y al menudo, diversas mercancías. Moisés, entusiasmado, lo arenga a que me cuente las aventuras que vivió siendo líder de los comerciantes del Metro. Demetrio, halagado por tanta atención, se acomoda en la silla y, con inusitada soltura y confianza, comienza a relatar algunas anécdotas en las que intercedió para que sus compañeros salieran del Juzgado Cívico<sup>316</sup>. Al final de este relato, refuerzan la distinción que ya había planteado sobre los líderes y los representantes:

---

<sup>316</sup> La anécdota versaba en torno a una ocasión en la que, por casualidad –relata Demetrio-, pasaba por el Juzgado Cívico 33, en donde se encontraban remitidos un gran número de vendedores del Metro, quienes estaban a fuera, sabiendo del conocimiento que tenía Demetrio, le pidieron que intercediera por ellos. Demetrio cuenta que entró al Juzgado a pelear con el Juez Cívico, quien no tuvo más remedio que irlos soltando. Ese día, además de que los vendedores libraron la multas que conllevaba la remisión, Demetrio dio una muestra del poder de su conocimiento sobre las Leyes y el efectivo manejo de ellas.

Demetrio: Mira, existen líderes o representantes que realmente se han encargado de cultivarse, de ir aprendiendo un poco más y eso los pone en una posición diferente a los demás. No se hacen como los otros, como ellos, así como la gente ignorante, la gente que está ahí en el comercio. Nosotros, es decir, nosotros, quienes realmente tenemos un conocimiento de las leyes, nos preocupamos y estamos en otro nivel porque tuvimos una visión de política, no; y de educación. Y que ellos no han querido aprender. De hecho, por esta cuestión política, en la que he seguido aquí a mi compadre Moisés, es que me empecé a meter más en esta cuestión política. Y la gente me empezó a apodar “El ojitos de Búho” -Demetrio, un hombre de estatura baja, ya entrado en la sexta década de vida, con surcos marcados bajo los ojos y unas notables ojeras que ni el mejor descanso puede borrar- que porque siempre me la pasaba leyendo y muy sabihondo, y siempre hablando. Y pues sí -dice un sardónico Demetrio- pues sí, ahí está su “ojitos de búho”. Pero a final de cuentas, ese estudio o ese conocimiento, me permitió entender, entender más al respecto. Y, bueno, de ese *pinche* “Ojitos de Búho”, del que se burlaron, pues hoy día, me han tenido que pedir varios favores. (Charla con Demetrio y Moisés, 17 de julio del 2017. Un paso subterráneo).

Esta diferenciación que marca Demetrio respecto a los demás líderes y vendedores es un buen punto de partida para comprender cómo se reequilibraron los balances del poder al interior de la propia gobernanza de las organizaciones de vendedores del Metro, producto de la transición de “la Ley de la Selva” a la “organización” legal de los grupos del Metro. Lo cual significó que el manejo y entendimiento de las reglas de juego administrativo y jurídico, tendría un peso específico mayor que el simple manejo de las poblaciones de vendedores que laboran en el Metro. Una distinción que Demetrio haría patente desde la primera charla que mantuvimos con él.

Demetrio: También allí persiste, hasta la fecha la “ley del más fuerte”; los que se dicen hoy líderes, es una raza algo interesante; yo recuerdo muchas veces, dentro de la escuela, en la escuela nos dicen que provenimos del mono; y así los veo a ellos; o sea que nada más como gorilas que nada más quieren tratar todo a golpes, pero que no quieren sobrellevar a sus grupos. Vuelvo a lo mismo, hoy quisiera decir, yo soy el representante de los vendedores, no son ellos, bueno yo representó a ellos a la bola de simios y ellos a sus changuitos entonces la verdad se distorsiona muchas cosas desgraciadamente Yo quisiera que fuera diferente, (Charla grupal con Demetrio y Moisés. 1 de mayo Centro Histórico de la Ciudad de México).

Pero, también, Demetrio nos abre la puerta para comprender la complejidad política de los juegos y balances políticos que existen en la propia gobernanza de las organizaciones de vendedores, como en las mismas relaciones que existen entre los líderes, antiguos señores de los feudos comerciales del espacio subterráneo. Pues, el hecho de que, a partir del cambio de política de las autoridades, se hayan cambiado las reglas del juego de la gobernanza de los grupos populares hacia relaciones administrativas que tienen como base el conocimiento y manejo de la prosa jurídica, este cambio no supone que hayan desaparecido las antiguas formas políticas que imperaban en “la Ley de la Selva”. Contrario a la manera en la que se

piensa el cambio social<sup>317</sup>, el proceso no es teleológico, ni es la superposición de un estadio más avanzado en sustitución de otro menos desarrollado, sino que, supone la convivencia de distintas fuerzas, formas y racionalidades, en ocasiones contrapuestas, que se utilizan conforme a la situación política en la que se encuentren los vendedores.

Para ilustrar la compleja convivencia de múltiples normatividades, legales y cimentadas en la costumbre (von Benda-Beackmann y von Benda-Beackmann , 2014: 30<sup>318</sup>), podría citar un incidente reciente en el que, a pesar de que hoy en día las negociaciones entre autoridades y organizaciones han cobrado un tono más jurídico y administrativo, no dejan de existir violentos enfrentamientos entre policías y vendedores que se resisten a ser remitidos; o las grescas que aún se viven entre líderes por el dominio de algunas de las estaciones del Metro. Así, mientras se da una transición hacia los juegos políticos jurídicos, esta transición no omite que, bajo ciertas circunstancias, emerjan las formas políticas sustentadas en la violencia física que predominaban cuando regía la “Ley de la selva”.

Esta convivencia entre múltiples racionalidades, como las diferenciaciones que coexisten entre los líderes, sea por cuestiones generacionales como por diferencias educativas, hace que las relaciones entre líderes se den entre una tensa calma, y un doble discurso que, por un lado, alienta a la cooperación del gremio, y por el otro, permanece atento para una posible traición. En este sentido, si bien todos los líderes que fueron parte de la época de transición hacia la organización jurídica de los grupos de vendedores reconocen el importante papel que jugaron Moisés y Demetrio en la adaptación y creación de las organizaciones de vendedores, no coinciden en la diferenciación que hacen respecto a la mayor experiencia de estos antiguos líderes, ni en los conocimientos jurídicos, administrativos y las relaciones políticas que ostenta. Tampoco olvidan que, así como sucedió con la “riqueza originaria” durante la “Ley

---

<sup>317</sup> Como lo recupera Gina Zabludovski (2009: 20), una de las críticas contemporáneas que se le hace a la propuesta teórica del “proceso de la civilización” que propuso Elías, tiene que ver con la convivencia de múltiples procesos civilizatorios y descivilizatorios.

<sup>318</sup> Inspirada en las discusiones contemporáneas sobre la antropología de la geografía legal, (Braverman, et. Al, 2014), para quienes “Las geografías *folk* [populares] podrían enriquecer los estudios jurídicos y geográficos que, hasta el momento, se han basado en la “la madre” y en ejemplos urbanos. Además, la antropología de la ley llama la atención sobre la plural constelación legal en la cual las nociones análogas y frecuentemente contradictorias del espacio y las fronteras, coexisten en mutua interdependencia dentro del mismo espacio físico y sociopolítico. Múltiples construcciones legales se abren en diversas arenas para el ejercicio de la autoridad política y la localización de derechos y obligaciones”.

de la selva”, el manejo monopólico de los recursos jurídicos y las relaciones políticas fue otro momento que permitió el empoderamiento de unos líderes por encima de los intereses del colectivo. Pues, los líderes que estuvieron más cercanos y entendieron la lógica administrativa de las negociaciones con las autoridades, fueron quienes salieron beneficiados con los acuerdos de ordenamiento y regulación que se dieron al inicio del siglo XXI.

Un ejemplo de ello, fueron los lugares de las plazas que se otorgaron como medida de negociación para la salida de los comerciantes que se apostaban en el Pasaje “Zócalo-Pino Suárez”, en donde, desde el 27 de febrero de 1997 se encuentra “el pasaje de los libros”<sup>319</sup>. En un intento por relocalizar a los vendedores que se extendían a lo largo del Pasaje Zócalo-Pino Suárez, el gobierno capitalino creó tres plazas comerciales en las inmediaciones de la estación Pino Suárez, las cuales, quedaron en manos de tres líderes del Metro, y otros líderes de comerciantes, quienes, a su vez, distribuirían los lugares entre los vendedores. No obstante, cuentan los vendedores del Metro, que nadie de ellos se vio beneficiado por esos lugares, que quedaron en manos del usufructo de esos tres líderes<sup>320</sup>. Sembrando la semilla de la desconfianza en los liderazgos de las asociaciones de vendedores populares del espacio subterráneo.

#### **b) Lozano. “Mira cómo ha crecido”**

Por otro lado, el cambio en las reglas del juego político de la gobernanza del comercio popular también permitió la emergencia de otras “escaleras sociales” que les permitían a otros vendedores ascender socialmente en la jerarquía política, social y económica del espacio subterráneo. Un caso emblemático es el “retrato” de Heriberto Lozano, “El Loza” o “Lozano” como se le conoce en el espacio subterráneo, es un hombre de cincuenta y pocos años, quien, como muchos, dejó sus estudios inconclusos de educación media superior en

---

<sup>319</sup> Lo que se conoce como “la librería más grande del mundo”, por su extensión a lo largo de un kilómetro, nació después de la suspensión de la “Feria Metropolitana del Libro” que se realizaba anualmente desde 1969, se suspendiera en el año de 1992. (<https://blog.seccionamarilla.com.mx/pasaje-zocalo-pino-suarez-libros/>) (Consultado por última vez el 24 de marzo del 2019).

<sup>320</sup> Prueba de este malestar se encuentra registrado en la presentación del proyecto “Vagonero Digno”, elaborado por “El Rambo”, en donde señala que: “Cabe mencionar que estas mesas de negociación generalmente fueron unilaterales por parte de la autoridad ya, que nunca tomo en cuenta las propuestas que los Vagoneros y pasilleros las cuales iban respaldadas de muchos años de experiencia de la actividad informal dentro de las instalaciones del S.T.C.M, dando como resultado el fracaso hasta la fecha de todas las soluciones aplicadas por el gobierno para erradicar el comercio informal del S.T.C.M, resaltando que son tan buenas las ideas de los compañeros que, estas han sido aprovechadas por las autoridades y un ejemplo claro es el pasaje Zócalo-Pino Suarez de la línea 2 del S.T.C.M.”

una vocacional del Instituto Politécnico Nacional y decidió meterse de lleno en la venta popular bajo la ciudad. Como todos, comenzó como vendedor en los vagones del Metro, en la Línea dos, dentro del tramo que controlaba “El Carnero”.

La suspicacia y el conocimiento que Lozano había adquirido en los semestres que cursó en el politécnico, rápidamente lo hizo ser diferente al resto de vendedores que trabajaban bajo el orden de “El Carnero”, quien lo incorporó a su “Cuadro” de trabajo. El *Cuadro*, como me lo explicaron los líderes del espacio subterráneo, era ese selecto grupo de vendedores que se encargaba de proteger al líder, cobrar las cuotas y encargarse de aquellas personas que se negaran a pagar o a *alinearse* a la manera en la que se *movía* la Línea. Por sus conocimientos, Lozano se encargó por varios años de la administración de los recursos que recibía “El Carnero” por el pago de cuotas de sus agremiados –aunque algunos de los líderes dicen que Lozano, también se encargaba de la cobranza y la intimidación física de los vendedores-.

Durante las negociaciones que surgieron como parte del cambio del juego político de la gobernanza del comercio popular, Lozano se comenzó a *empapar* de la prosa jurídica y administrativa con la que se manejaban los Juzgados Cívicos y la Secretaria de Justicia Cívica. Él, junto con “el Tejoncito” fue uno de los primeros vendedores en convertirse en “Colaborador comunitario”, encargado de supervisar el trato que recibían los vendedores en el momento de la remisión y la sentencia del Juez Cívico. Férreo defensor de los derechos de los vendedores, si bien nunca llegó a convertirse en un líder de comerciantes, si ganó un respeto y poder moral dentro de la jerarquía social del comercio popular bajo la ciudad. Al punto que, una vez independizado de la jerarquía de la organización de “El Carnero”, aprovechando un proyecto de reubicación del comercio ambulante en el Metro, logró formar una cooperativa con sus familiares, y obtuvo un local establecido como una contraprestación en avalúo social de la Secretaria de P.A.T.R del STC Metro.

Pese a que, gracias a este local, al menos la renta familiar se encuentra asegurada, Lozano ha continuado cercano a las negociaciones entre organizaciones de comerciantes y autoridades, siempre intentando impulsar las pugnas por el respeto de las normas jurídicas en la remisión de los vendedores, y en contra de los líderes que buscan aprovecharse de los recursos políticos y sociales en favor de sus propios intereses personales. Desde que lo conocí en las últimas reuniones que tuvo la Federación, Silverio, reflexionando sobre la importancia de su involucramiento en la política, me hizo un comentario sobre la manera en la que su

conocimiento le había hecho crecer. Silverio: “Mira, por ejemplo, el Lozano, cómo ha crecido, pues, porque ha estado allí involucrado en las luchas y las negociaciones. Y su conocimiento y tiempo lo valen. Pero, bueno, habemos [sic] algunos que, en su momento, verdad, no tuvimos la oportunidad o el interés, si tú quieres, de involucrarnos más en esto” (Mesa de trabajo con autoridades. Enero del 2019. Centro Histórico).

**c) El Rambo: “por un vagonero digno”**

Cuenta el Rambo que, como otros muchos comerciantes, comenzó a vender hace 42 años, a la edad de 7 años, vendiendo en la entrada del Metro Pino Suárez. En cuanto a su historia política dentro del Metro, producto de las mismas filas políticas de la organización de “El Carnero”, entre sus “ires y venires” en el control de su tramo de estaciones en la parte sur de la Línea 2, “El Rambo”, al igual que Lozano, también es un exestudiante del nivel medio superior del Instituto Politécnico. Hoy en día se desempeña como vendedor del Metro y como profesor de economía y cooperativismos social. Hasta el día de hoy, ha sido un perseverante actor que ha intentado posicionar dentro de la agenda de las negociaciones entre vendedores y autoridades, sus propuestas de reordenamiento del comercio popular bajo la ciudad. El proyecto más antiguo que se ha encargado, infructuosamente de promover es el llamado “vagonero digno”<sup>321</sup>.

Fue gracias a “El Tejoncito”, quien me dio una copia del proyecto junto con otros documentos, que me enteré de la existencia de este proyecto. A mi regreso de Berlín, cuando se conformó la nueva Federación de comerciantes populares del Metro, conocería a El Rambo, autor del proyecto. Desde el primer apretón de manos, como si entráramos en una relación entre vendedor y comprador, El Rambo insistió en mostrarme las bondades de su proyecto como una opción viable para el ordenamiento del comercio popular en el espacio subterráneo. “El Rambo: No, si una vez se lo mostré al mismo Bojórquez<sup>322</sup>, cuando era

---

<sup>321</sup> El propósito del proyecto, como se anuncia desde la presentación, es... “(Crear una empresa Cooperativa) nace con la finalidad otorgar condiciones de trabajo dignas a los Vagoneros S.T.C.M sin desplazarlos de su área de trabajo, además de pasar de una actividad comercial informal a una formal totalmente reconocida, mejorar el servicio, imagen y la relación con el usuario. Con esta idea de proyecto buscamos dar una solución de raíz a la problemática del comercio informal dentro de los trenes del S.T.C.M.”

<sup>322</sup> A lo largo de su historia el STC Metro ha contado con 14 directores, contando con dos periodos al frente la actual Directora del STC Metro Florencia Serranía –del 2004 al 2006, y el que inició en el 2018-. Francisco Bojórquez Hernández fue Director del STC Metro, durante el sexenio comprendido del 2006-2012. Producto

director del Metro. Y le pareció muy bien. De hecho, me dijo que lo iba a implementar como una prueba piloto, para ver si funcionaba. Pero, en eso fue cuando empezó todo el desgarrate de la Línea 12, y ya no nos atendió en las reuniones. Pero, en verdad que el proyecto es una buena opción ¿No crees?” (Mesa de trabajo con autoridades de la Ciudad de México. Enero del 2019).

También me enteraría que, pese a que la copia que me dio el Tejoncito del proyecto databa de las negociaciones de 1998, “Vagonero digno” ha sido un proyecto que fue formulado y presentado por el Rambo desde las primeras negociaciones de 1993. En resumen, el Proyecto consta de dos propuestas que se concentran en proponer un cambio en la imagen de los vendedores vagoneros, por medio de su uniformización, y en la integración formal de sus actividades a partir del desarrollo de actividades económicas formales y funcionales para el propio STC Metro, como labores de vigilancia y atención al usuario. Por medio de estas propuestas, plantea como conclusión el escrito del proyecto, se “...puede generar unos 5,000 empleos directos formales y unos 2,000 indirectos en la actividad económica del área metropolitana, este proyecto debe ser un punto de partida a una forma opcional de generar empleos además de estar convencidos de mostrar al mundo una solución de vanguardia”.

A pesar del tiempo, y a que no ha sido adoptado por las autoridades como una opción viable para la reordenación, tanto las organizaciones de vendedores, de diferentes frentes y, con más ahínco, su autor, lo han tomado como un estandarte de la buena disposición que tienen los vendedores para integrarse a la economía formal, en términos jurídicos y fiscales, pues, muestra la buena disposición de los comerciantes para ordenarse y pagar un impuesto mínimo por su actividad comercial. No obstante, también, El Rambo no oculta que, sí algunas de sus propuestas de regulación fueran recuperadas por las autoridades, él podría consolidar su figura como nuevo liderazgo que lograría proveer de beneficios para las y los vendedores del espacio subterráneo, y de otros mercados populares. Es decir, la economía política popular de los liderazgos en tiempos de las organizaciones se mueve más en función del prestigio y las relaciones políticas que por el “músculo” de la violencia física. Esta es una apreciación

---

del escándalo de la Línea 12, fue destituido e inhabilitado como funcionario público por 10 años, debido a las anomalías que presentó la Línea en los meses posteriores a su inauguración, Véase: <https://www.excelsior.com.mx/comunidad/2015/09/30/1048496> (Consultado por última vez el 24 de marzo del 2019).

que tiene Demetrio sobre la evolución y convivencia de distintos modos del liderazgo en el espacio subterráneo:

Demetrio: Aquí ya están más grandes de edad, digo grandes de edad dentro del Sistema de Transporte Colectivo. De cómo se maneja, había de quién es el más fuerte. Normal que ya no me podía poner con un chamaco de 22, 24 años, 18, 19 años. De qué “cuidado”, sí, pues a muchos yo les he platicado de cómo fui. Pero, pues, ahora ya no puedo. Pero ellos todavía se niegan a aceptar eso. Ellos quieren seguir siendo los que manden cuando ya no es así. Ahora la cuestión se hace manejando infinidad de cosas. Todo aquel que no se prepare bajo sus propios medios, siquiera estudiante o leyendo, estudiando, no van a salir adelante. Hoy ya no es la “ley del más fuerte”, hoy es el estratega. Al grado que, desde hace años, yo todo lo quería hacer con el estudio y llegaron a ponerme que yo era el “ojitos de búho”. Porque yo les decía: “No, ya las cosas van a cambiar”. Estoy hablando de eso desde hace 25 años. (Charla con Demetrio. 7 de junio del 2017. Centro Histórico).

#### **d) El licenciado. El nuevo rey del Metro**

Al igual que Lozano, “El Licenciado” emergió de la organización de El Carnero, primero era un vendedor común y corriente, después, se integraría al “cuadro” administrativo de El Carnero. Ganaría poder como producto de las ausencias de El Carnero, hasta que logró formar su propia asociación de vendedores. En el contexto de las nuevas negociaciones con las autoridades, logró encontrar una posición comfortable para negociar con las autoridades a partir de la renuencia de los demás líderes por firmar los acuerdos de regulación del comercio popular que les fueron ofrecidos.

Cuenta Demetrio que el poder que El Licenciado fue acumulando se debió a que, El Carnero comenzó a delegarle más responsabilidades, “pues él era un desmadre” -cuenta Demetrio-.

Lo malo es que el Carnero lo nombró delegado y, entonces, cuando hubo las negociaciones recientes por las becas y los cursos de capacitación que ofreció el gobierno, se vinculó mucho con El Secretario [personaje afiliado al PRD que hoy en día cuenta con un curul en el Senado de la República], como gente importante del gobierno de Mancera lo que hicieron fue negociar. Entonces El Licenciado lo que hizo fue manipular las firmas de los compañeros. Los locales eran para que en un local trabajarán 5 vendedores en una especie de Cooperativa y lo que lo que iba a hacer él era ir a contar a la gente dice. Sólo que manipuló hábilmente, y le dieron 70 locales, pero él entregó la documentación de las 350 personas. Y esos 70 lugares, se los repartió a otro líder. Es decir, los empezó a vender. Entonces, la gente que fue defraudada por El Licenciado, vino a hablar conmigo. Yo lo que hice, fue asesorarlos por la cuestión legal. Después vino el Licenciado a amenazarme con su sequito de golpeadores, que porque estaba ayudando a la gente. Pero, *pues* no. Yo sólo los estaba asesorando. Hasta el Licenciado me ofreció unos 55 locales, que para que yo los moviera. Pero, pues eso a mí no me late. Ya hay muchas denuncias en contra de El Licenciado. Es posible que un día de estos lo metan preso al reclusorio (Charla con Demetrio, 17 de julio del 2017).

No obstante, esa posible detención no se dio. De hecho, El Licenciado sigue operando en, al menos tres de las Líneas del Metro. Los demás líderes mencionan que es él quien *mueve* los espacios de los locales que se han comenzado a otorgar en algunas estaciones para la venta de accesorios chinos, frituras y demás productos que, usualmente se encuentran en los tendidos de los pasilleros, sólo que en estos espacios el comercio es formal, es decir, no es perseguido por las autoridades. Parte del poder que tiene El Licenciado, comentan, se debe a que tiene un *padrino* con mucho poder en la figura de El Secretario, quien es el que le provee de cierta protección jurídica y policiaca, que, por un lado, lo hace intocable en términos jurídicos, y por el otro, le garantiza estar sentado y ser atendido en las mesas de negociación de los espacios comerciales dentro del espacio subterráneo. Condiciones que le han permitido tener cierta legitimidad dentro de la población de comerciantes, quienes entienden que, al estar bien con El Licenciado, pueden tener la oportunidad de obtener un lugar en donde vender sus mercancías sin el riesgo de ser retirados.

En última instancia, el vínculo político que han establecido El Licenciado y El Secretario, como las repercusiones de esta relación en la economía política de los grupos populares, muestran las paradojas de la gobernanza del comercio popular en el espacio subterráneo de la Ciudad de México, y quizá en la ciudad en general, pues, a lo largo de casi tres décadas de neoliberalismo urbano, desde que comenzó la política de combate al comercio popular, se tuvo la consigna de desvanecer los lazos de interdependencia que existían entre los grupos populares y las autoridades del gobierno de la Ciudad de México. No obstante, los vínculos entre el Licenciado y el Secretario, muestran que la colusión entre ambas caras de la política, la oficial y la popular, sigue siendo una relación política vigente que permite ordenar y gobernar a los grupos populares en pro de los beneficios de un partido político.

### **La nueva configuración de los liderazgos bajo la ciudad**

Considero que el cambio político que supuso la entrada del PRD al gobierno de la Ciudad de México, si bien no logró eliminar las interdependencias que el gobierno mantenía con los grupos de comerciantes populares en la ciudad y de bajo de ella, que representó un nuevo balance en cuanto a los equilibrios de las relaciones políticas entre ambos grupos. La parte más evidente que se ha analizado es el cambio hacia las organizaciones sociales y la atomización de los liderazgos, no obstante, también se puede apreciar que hubo un cambio

en cuanto a la organización de los grupos de comerciantes populares. En el caso de las organizaciones del Metro, esto fue evidente en las nuevas caras de los liderazgos, como en los móviles que adoptaron para la defensa del ejercicio del comercio en el Metro. Un “proceso civilizatorio” que, aunque no es nuevo<sup>323</sup>, se representa en el aprendizaje y uso de los marcos y las instancias jurídicas como instrumentos que, aunque han sido diseñados para contrarrestar el comercio popular, son empleados por los comerciantes de manera estratégica para defender su ejercicio comercial bajo la ciudad.

La importancia que ha tenido el aprendizaje de los elementos jurídicos por parte de los comerciantes es tan relevante que, hasta el día de hoy, como lo ha referido recientemente “El Rambo”, “Hemos subsistido cuarenta y dos años en la lucha al buscar ese hueco en la legalidad” (Reunión de trabajo, 29 de julio del 2019). Es por ello que la mayor parte de los liderazgos que hoy en día persisten en el Metro, se han fundado más en el uso de los saberes jurídicos y los recursos que tienen para negociar con las instancias de gobierno, cuestión que tampoco es nueva (Auyero, 2010), que en el ejercicio de la violencia como forma de dominación, como era característico de la “Ley de la selva”. Así, los liderazgos que, en aquél entonces, representaban figuras como Demetrio y Moisés, que, si bien siguen presentes en la escena política del comercio popular bajo la ciudad, como “líderes morales” con un amplio capital simbólico, ahora han sido sustituidos por líderes más jóvenes quienes, aunque con menor experiencia política, siguen aprendiendo las reglas del Derecho para exigir sus derechos.

Sin embargo, este aprendizaje de los marcos jurídicos y su intento por vincularse con las instituciones de gobierno, no ha funcionado del todo, como lo muestra el capítulo, pero, también cómo lo han mostrado las recientes negociaciones con las instancias de gobierno. En este sentido, pareciera que este intento por adoptar la prosa jurídica y el camino institucional no ha sido suficiente como para poder obtener el reconocimiento jurídico de sus actividades comerciales en el Metro. De hecho, cómo mostraré en las siguientes fases del desarrollo del proceso de la gobernanza del comercio popular, la arena jurídica es uno de los órdenes más complejos en los que se desarrollan las confrontaciones entre el gobierno y los comerciantes populares del Metro. Un orden que, como las demás cosas que componen las

---

<sup>323</sup> Rodrigo Meneses (2011: 107), siguiendo a Mathissen, identifica la idea de “censuridad”, la cual “...consiste en demandar el cumplimiento de las reglas establecidas por los mismos gobernantes, y en afirmar que los agentes burocráticos han violado las reglas con las que justifican su autoridad”.

relaciones sociales, se encuentra en constante cambio, lo cual, obliga a los comerciantes, con sus limitados recursos, a estar actualizados de esta evolución de la prosa jurídica a efecto de seguir teniendo la opción de exigir sus derechos con base al Derecho.

### **Conclusiones capitulares**

Partí de la idea dinámica de los procesos políticos que han constituido la gobernanza del comercio popular bajo la ciudad, para describir la forma en cómo evolucionaron las organizaciones de comerciantes populares y se adaptaron a la nueva situación política que significó la alternancia política en el gobierno de la Ciudad de México, signada por el arribo del PRD a la silla de la Jefatura de Gobierno de la capital. En este contexto, destacué cómo el discurso jurídico cobró un papel fundamental como medio de coerción y de negociación entre los grupos de comerciantes y las autoridades. Esto me permitió mostrar que, lejos de la perspectiva jurídica ortodoxa, siguiendo a la escuela del “realismo jurídico” que encabeza Antonio Azuela, el uso de las leyes es relacional, y es, en parte, al uso y manejo del discurso jurídico que se le da forma al espacio urbano.

Con base en ello, una de las máximas expresiones de adaptación que se observa los líderes del comercio popular del Metro, fue el aprendizaje de la prosa jurídica, como de la manera en cómo debería de ser esgrimida para defender lo que ellos entienden como su derecho a comerciar en el Metro. El aprendizaje jurídico es un claro ejemplo de la forma en cómo se han equilibrado las balanzas políticas entre comerciantes y autoridades a lo largo del proceso de la gobernanza del comercio popular. A su vez este cambio permitió que emergieran nuevos liderazgos en el orden de las organizaciones de comerciante del Metro, tal es el caso de Lozano, El Rambo y El Licenciado. Personajes que son el ejemplo de los nuevos liderazgos basados en el conocimiento y uso del saber jurídico.

Por último, en esta coyuntura, también se puede apreciar la importancia que comienza a cobrar el rol del Juez Cívico, como el personaje que encarna la justicia del Estado. Al igual que los Juzgados Cívicos como los espacios en donde se dirime, día con día, la gobernanza del comercio popular.

Capítulo VII  
LA FUERZA DE LA LEY  
El orden policiaco en el espacio subterráneo

Las transformaciones de la gobernanza del comercio popular en la Ciudad de México, y debajo de ella, continuaron con el proceso de transformación que había comenzado con los intentos de instaurar una política neoliberal urbana desde finales 1980, caracterizada por las políticas de patrimonialización del Centro Histórico, el retiro de comerciantes y el reforzamiento de los marcos jurídicos de prohibición del comercio popular. En este capítulo, el acento que pongo es en el orden no deseado que se creó en el Metro, después de la implementación de la política de “Cero tolerancia”, que, entre otras cosas, significó el incremento de la presencia policiaca en las estaciones del Metro. Una acción que tenía como cometido garantizar la seguridad del público usuario, pero que, sin planearlo, desembocaría en el incremento de índices delictivos por robo de pertenencias en el Metro y en la creación de una ilegal estructura de cobro de extorsiones entre policías, Jueces Cívicos y vendedores, por la omisión de la aplicación de la Ley de Cultura Cívica que sanciona el comercio popular en el Metro. Este orden es el que se incrementan los actos ilícitos y la corrupción en el Metro, es lo que caracteriza la etapa en la que se refuerza la presencia policiaca y la aplicación de las leyes.

En el capítulo me encargo de detallar en qué consistió la política inspirada en la idea de “Cero tolerancia” que se implementó en el espacio subterráneo de la Ciudad de México como producto de las recomendaciones realizadas por el Grupo de asesores encabezados por el exalcalde Rudolf Giuliani en el 2003. Una política que, de manera imprevista, permitió el nacimiento de nuevos órdenes en el espacio subterráneo, los cuales incluyen las economías de la negociación de la ley que establecieron los grupos policiacos y los jueces cívicos con los vendedores, así como, en palabras de los vendedores, la proliferación de los llamados *panchitos*<sup>324</sup>, por lo que el capítulo incluye una breve etnografía sobre la manera en cómo operan estos dos órdenes. Este relato empírico parte de una perspectiva teórica sobre los “órdenes ilegales” que se relacionan con el gobierno de los “mercados informales” que

---

<sup>324</sup> *Panchito* es, según los comerciantes populares del Metro, el nombre clave con el que los cuerpos policiacos han identificado a las personas que se dedican a sustraer las carteras y celulares del público usuario en los andenes y vagones del Metro. Es parte de esa glosa popular que describe Tenorio (2017) como parte integrante de la cultura de los policías que realizan sus labores en los contextos populares de la Ciudad de México.

recientemente ha sido impulsada por Matias Dewey (2014; 2016; 2017). Finalmente, con ánimos de comprender la lógica de estos órdenes ilegales, promovidos por las propias autoridades, he incluido las voces de algunos oficiales de la Policía Industrial Bancaria (PIB) cuerpo policiaco privado contratado para la vigilancia y de otros funcionarios del Metro.

### **Los órdenes ilegales en relación con el comercio popular**

En tiempos recientes se ha comenzado a estudiar la relación que mantienen los mercados informales con los mercados ilegales que son construidos por el propio Estado debido a los cobros de extorsiones que los comerciantes de los mercados ilegales e “informales” pagan a las autoridades para que permitan que se realicen este tipo de actividades que, en la teoría del Estado de Derecho, deberían de ser castigadas y perseguidas por las propias autoridades (Dewey, 2015). Esta es la esencia de las investigaciones que ha realizado el investigador argentino Matías Dewey en el gran mercado “informal” de “La salada” y el mercado ilegal de venta de autopartes en Buenos Aires, para quien, a contra pelo de la tradición institucionalista que señala la “debilidad de los Estados” como uno de los factores que ocasiona la emergencia y prevalencia de actividades ilegales,

...la “corrupción” y la “amoralidad” no son problemas individuales sino que responden a un patrón institucionalizado de comportamiento estatal que permite la acumulación de poder y el manejo de la población. Dicho patrón consiste en una constante venta de protección estatal a quienes operan en mercados ilegales. La ilegalidad, en otras palabras, no es marginal sino central para la construcción de poder y el buen gobierno. (Dewey, 2015: 10).

Si bien es cierto que las relaciones de “ilegalidad” entre “grupos criminales o informales”, no es un fenómeno novedoso<sup>325</sup>, incluso, como he mostrado gran parte de las etapas precedentes de la gobernanza del comercio popular se han sustentado sobre las prácticas de negociación entre los líderes y las autoridades, para Dewey y sus colaboradores, existen ciertos aspectos que le otorgan ciertas particularidades a este fenómeno dentro del contexto socio-económico y político actual. Estos elementos son: 1) la introducción de políticas neoliberales que han reconfigurado las relaciones políticas y económicas a nivel global, tales como el reforzamiento de los derechos de propiedad y autoridad en contraste con el avance

---

<sup>325</sup> Los propios autores señalan ejemplos históricos en los que los Estados europeos consolidaron su dominación gracias a las relaciones que mantenían con, los entonces, grupos criminales, tales como: mercenarios, piratas y bandidos (Dewey, et. al., 2017: 397). A esta tendencia, en el caso de Latinoamérica, se podría sumar el caso de la *Guarda Negra* durante la estancia del Imperio de Portugal en Brasil, y las alianzas del naciente gobierno de la República mexicana con los grupos de cuatreros y bandidos de caminos (Vanderwood, 1986).

de las tecnologías de creación y distribución de mercancías, fenómenos relacionados con lo que se llama como “la globalización desde abajo”, (Alba, et. al. 2015), 2) el inconmensurable crecimiento de las regulaciones gubernamentales sobre las relaciones económicas y sociales, que desemboca en actividades económicas que busquen sortear estas regulaciones c) el avance de lo que Wacquant (1996) llama como “el avance de la marginalidad” que ha ocasionado el quiebre del aparato productivo en relación con la segmentación de los mercados laborales, que se relaciona con el incremento de las actividades económicas “informales e ilegales” (Dewey, et. al., 2017: 397-398).

Para los autores, la combinación de estos tres factores ha vuelto más complejas a las reglas que ordenan las relaciones entre grupos “informales e ilegales” con las autoridades dentro de los “órdenes sociales” especiales (Dewey, et. al., 2017: 398). Aunque, en el caso que he desarrollado sobre los órdenes que componen la gobernanza del comercio popular en el Metro, se pueden identificar algunos de los factores que ha señalado Dewey y compañía, aún falta realizar el contraste de la propuesta que hace Dewey sobre los “órdenes ilegales” que impulsan las autoridades y las implicaciones que ha tenido en la gobernanza del comercio popular, que es el propósito de este capítulo. Sólo que antes de pasar de lleno a la parte empírica de este capítulo, quiero terminar de apuntar algunos elementos teóricos que plantea la propuesta de Dewey y sus colaboradores.

Esta propuesta teórica busca abrir una agenda de investigación que, así como se ha encargado de estudiar las “economías informales”, se ocupe de estudiar las “economías informales” que nacen o son impulsadas por las propias instituciones y autoridades gubernamentales (Dewey, 2016: 7). Lo cual, desde la perspectiva de este autor, y sus colaboradores, permite la emergencia de “órdenes híbridos”. Entendidos como aquellos órdenes que se establecen gracias a las relaciones que mantienen los “actores legales e ilegales” dentro de un mismo espacio socioeconómico. “La premisa inicial es que estas formas híbridas de dominación social resultan de la interacción entre actores legales y extralegales, que son regulados por una combinación de racionalidad burocrática y reglas neo-patrimoniales, que producen relevantes productos económicos y políticos, tales como: la creación de empleos, la producción de servicios básicos y la producción de legitimidad” (Dewey, et. al., 2017: 395). Los “beneficios” que otorga este tipo de “orden híbrido” que Dewey presenta como característico de los “mercados informales e ilegales”, incluyen la construcción de economías

“ilegales” que se sustentan con base en el cobro de las cuotas que le cobran las autoridades a comerciantes y delincuentes por no ejercer la ley y permitir que continúen en el ejercicio de sus actividades económicas. Este tipo de cobros, es denominado por Matías Dewey (2015) como “impuestos negros”, los cuales constituyen un importante flujo de dinero que, de manera ilegal, pues, el ingreso no se reporta ante las arcas fiscales de los gobiernos, permite la construcción de las relaciones políticas y económicas de estos “órdenes híbridos” entre lo “informal y lo ilegal” que se fundan en la aplicación discrecional de la aplicación de las leyes en espacio socioeconómicos donde se desarrollan actividades “informales o ilegales” que, dependen, de esta aplicación discrecional de la ley para poder seguir operando, incluso, al amparo de las autoridades.

De tal modo, se crean “espacios de orden” diferencial al resto de la sociedad, en los que, no es que no exista la ley, sino que, ésta se aplica y negocia de manera distinta, ya que se negocia la aplicación u omisión de las leyes que rigen las conductas urbanas en el espacio y el transporte público. Una interesante idea que se desprende de estos “espacios de orden”, es su perspectiva dual, pues, mientras que en su interior son capaces de producir una lógica y un orden interno que sólo se conoce al interior de las relaciones que mantienen los actores “informales/ilegales” con las autoridades; al exterior permiten dar una imagen de “orden” con respecto al resto de la “sociedad civil” (Dewey, et. al., 2017: 396). Esto hace que, a partir de la regulación de la dominación que se ejerce sobre estos actores “formales/informales”, se garantice que sus acciones no pondrán, fuera de los límites que se establezcan, en peligro al resto del conjunto social.

Esto es importante para el caso de los órdenes ilegales en el Metro, pues, como mostraré, los arreglos que se mantienen entre policías y Jueces Cívicos para la permisión de las actividades del comercio popular y los hurtos de los *panchitos*, tienen una lógica de negociación interna que, en teoría, sólo conocen los actores que están implicados. No obstante, la cara social que las autoridades promueven del incremento de la presencia policiaca en las estaciones del Metro, es el de brindar mayor seguridad para el público usuario. Aunque, siguiendo la observación de Dewey y sus colaboradores (Dewey, et. al., 2017), el crimen y el comercio popular se regulan para reducir el prejuicio del resto de la “sociedad civil”, pareciera que,

por el incremento de hurtos en el Metro y la misma percepción de la seguridad, el ordenamiento ilegal que han impulsado las autoridades se ha desbordado<sup>326</sup>.

### **En nombre de la ley** La política de “Cero tolerancia” en el Metro

Como ya he detallado, el reforzamiento de los instrumentos jurídicos y la presencia policiaca como solución en contra de la criminalidad y el comercio popular en el Metro de la Ciudad de México, como en otros espacios públicos de la ciudad, es el resultado de un proceso que se ha venido construyendo desde finales de los años ochenta con la implementación de las políticas del neoliberalismo urbano en la Ciudad de México. Como parte de este proceso, un punto de inflexión sería el que ocasionaría la adopción de las políticas que el ex alcalde de Nueva York, Rudolf Giuliani, había implementado en la “ciudad de los rascacielos” para combatir el crimen durante su mandato<sup>327</sup>. Durante la jefatura de gobierno de Marcelo Ebrard, se contrató la asesoría del “Grupo Giuliani”<sup>328</sup>, el cual, emitiría 146 recomendaciones, que serían publicadas el 7 de agosto del 2003 por la Secretaría de Seguridad Pública. En términos generales, los asesores sustentaban las recomendaciones sobre tres ejes de trabajo: 1) La SSP 2) El Sistema Jurídico e institucional (Sistema de Procuración e Impartición de Justicia) 3) La comunidad (SSP, 2003: 3).

El eje que une estos tres aspectos es la reproducción del sistema creado por la policía de la ciudad de Nueva York, llamado “Compstat”, el cual es un sistema de administración y recaudación de información que permita la identificación de los delincuentes, el reforzamiento del tejido social y el endurecimiento de los instrumentos legales como un recurso para la prevención del delito. De tal suerte, para los consultores, “Compstat es mucho más que un sistema de información es una filosofía de administración inteligente donde el

---

<sup>326</sup> Un tipo de orden policiaco basado en la política de “Cero tolerancia” que ha sido implementado en otros espacios de la ciudad, véas Bakić (2018: 18-20).

<sup>327</sup> “...el Grupo Giuliani señala que sus recomendaciones están orientadas por los elementos clave para el éxito que tuvieron en Nueva York y que fueron, principalmente, el sistema de información COMPSTAT (que en realidad es un modelo de administración, localización de recursos y evaluación permanente de la acción policial) y el enfoque de la teoría de Ventanas Rotas de George Kelling como modelo de actuación policial. La mayoría de las recomendaciones tiene esa orientación y están articuladas en torno a cómo lograr cada una de ellas, es decir, a la integración de políticas públicas que por diversos motivos no se llevaron a cabo en la última década en la Ciudad.” (SSP, 2003: 5)

<sup>328</sup> Los trabajos de asesoría comenzaron en octubre del 2002 (SSP, 2003: 2)

principio fundamental es que siempre se puede[n] mejorar las cosas. El uso de este sistema necesariamente conduce a la organización a [de] un proceso de reflexión y autocrítica, con miras a una continua autoevaluación y aprendizaje” (SSP, 2003: 6).

Bajo este modelo jurídico, administrativo y policial, se hace una serie de recomendaciones para combatir el crimen a partir de una transformación del espacio público que, se fundamenta en la recomendación decimotercera, la cual propone reducir los congestionamientos y aglomeraciones, que facilitan la emergencia de conductas delictivas<sup>329</sup>, (SSP, 2003: 11), mismo que, como una “afinidad electiva”, guarda una relación con la concepción de la movilidad en el espacio público. Es decir, que el espacio público seguro y deseable, es aquel que permite la libre movilidad de las personas, y no así, su convivencia política en el espacio (Crossa, 2018).

En consonancia, se propone la hipersecuritización del espacio público como una manera de reducir la delincuencia en el espacio y el transporte público (Davis, 2013) por medio de la instalación de cámaras de seguridad y la creación de una base de datos en la que se concentré el historial delictivo de las personas, sea por causa de delitos graves o por causa de “faltas cívicas”. (SSSP, 2003: 12). Recomendación que desemboca en el aumento de la presencia policiaca en el espacio y el transporte público. De tal modo, se propone la creación de un grupo policiaco de trabajo que vinculé a la Policía Auxiliar con la Policía Bancaria Industrial, con el fin de que la policía Auxiliar se modernice y adopte el modelo de la PBI, un modelo más empresarial. (SSSP, 2003: 12).

Algunas de las modificaciones que sugerían las recomendaciones, en el caso jurídico y la relación comunitaria, por ejemplo, tenían que ver con la promoción de una “cultura cívica de respeto de la ley”. Lo cual, tendría un impacto directo en la conformación jurídica de la ciudad, pues, al año siguiente, se cambiaría el nombre de la Ley Gubernativa que regía las conductas en el espacio público en la Ciudad de México, por la “Ley de cultura cívica” que, hasta el día de hoy está vigente, con las modificaciones realizadas desde el 7 de junio de 2019. Si bien, son pocas las diferencias que existe entre un marco jurídico y el otro, es

---

<sup>329</sup> “Modificar el espacio público en las zonas criminógenas Ya que los congestionamientos y calles con grandes volúmenes de gente facilitan su trabajo a la delincuencia, se debería hacer un plan por zona con la participación de las autoridades delegacionales y la PGJDF para modificar hasta donde sea posible, las condiciones que favorecen el delito. Es el caso del Centro y los grandes puntos de transferencia de transporte. Se iniciarán estas actividades a partir de octubre”. (SSP, 2003: 11)

importante destacar que en esta nueva “Ley de cultura cívica”, se enfatiza el endurecimiento de los sistemas tecnológicos de vigilancia y el endurecimiento de los castigos en contra de las “faltas administrativas”<sup>330</sup>. Así, en el apartado de “revisión general del sistema de justicia criminal”, los consultores apuntan que:

b) La mayoría de las detenciones efectuadas por la SSP se refieren a faltas cívicas ventiladas ante los Juzgados Cívicos del DF. Estas faltas pueden ser caracterizadas como delitos menores contra la calidad de vida, tales como orinar o ingerir bebidas embriagantes en la vía pública. Este tipo de violaciones son sancionadas con multas de 1 a 30 días de salario mínimo o hasta 36 horas de arresto administrativo. El equipo de consultores apunta lo comentado a ellos por un Juez Cívico: “estas disposiciones no tienen dientes”. Los individuos citados en este tipo de procesos no respetan a la autoridad ni a la ley debido a que no se cuenta con herramientas lo suficientemente coercitivas para sancionarlos efectivamente. Asimismo, los Jueces Cívicos no cuentan con acceso al historial criminal de quienes son presentados ante ellos por lo que no pueden saber si están frente a un delincuente buscado o reincidente. Finalmente, es frente a este tipo de infracciones donde se genera un espacio natural para la corrupción de la policía pues por un lado los incentivos para presentar al infractor son casi nulos y por el otro las sanciones son tan bajas que fácilmente son igualables o superables por el infractor. (SSP, 2003:41-42).

Es así como, con base en estas recomendaciones que tienen como referente una “voz autorizada” –¿quién podría oponerse al “exitoso modelo” neoyorkino?- que se va a consolidar el empoderamiento del poder policiaco en el espacio público, en contraposición de otros usos del espacio público, como la prostitución o el uso comercial del espacio público que, como obra en las recomendaciones de 122-124<sup>331</sup>, son criminalizadas y reducidas a un problema moral que se puede resolver con base en la aplicación irrestricta de la ley. Así, la concepción de la “vía pública” que promueven los consultores es muy afín a los principios de higienización ecológica que se promovían a inicios del siglo XX (Scott, 1998; Foucault, 2006; Crossa, 2018;), los cuales, buscan borrar del espacio público al comercio, a la

---

<sup>330</sup> Desde la perspectiva de “el grupo Giuliani” “Respecto de la vialidad y las denominadas “faltas menores o administrativas”, cuestiones decisivas para la calidad de vida de los habitantes, la estrategia seguida en la Ciudad durante la última década ha sido exactamente opuesta a la doctrina de las “ventanas rotas”. Las leyes y disposiciones reglamentarias han sido cada vez más permisivas y complicadas de aplicar. Todo ello derivado tal vez por la idea de que la policía no es digna de confianza y no va a ser reformada en el futuro inmediato para serlo. En consecuencia, lo único que se puede hacer es limitar las faltas sancionables y restringir las facultades que puedan propiciar corrupción”. (SSP, 2003:36)

<sup>331</sup> Por sólo citar la recomendación 123, dirigida a la “vía pública” y los “franeleros”, los consultores mencionan que se deberían promover “Medidas efectivas de control para evitar la proliferación de franeleros y limpia-parabrisas En los últimos años, se ha multiplicado exponencialmente el número de personas que hacen de la vía pública su espacio de trabajo. Ya sean los “franeleros” que apartan con objetos los lugares de estacionamiento en la calle para luego cobrar por su uso, o los “limpia-parabrisas” que imponen un servicio no solicitado. El hecho es que ambos casos constituyen un problema para los habitantes de la Ciudad. La SSP ha considerado necesario que todos ellos sean identificados y que se instrumenten mecanismos para impedir su proliferación y arrancar con una política de empleo-estudio obligatoria para los más jóvenes”. (SSP, 2003:39)

mendicidad y a todo aquél uso que contravenga la preciada circulación en el espacio público, como la comercialización autorizada del mismo (Reynoso, 2013).

Con base en la adopción de esta política se instalarían en las estaciones del Metro cámaras de vigilancia, se reforzaría la presencia de los efectivos de Seguridad Pública en las principales estaciones de la Red (Líneas 2, 1 y 3), se endurecerían las multas en contra del comercio popular en el Metro. En suma, se fortalecería el poder de los cuerpos policiacos en el Metro de la Ciudad de México. Con lo cual, se trastocarían, nuevamente, los equilibrios políticos de la gobernanza del comercio popular bajo la Ciudad.

No obstante, la implementación más significativa de la presencia policiaca tendría lugar como consecuencia de los “11 compromisos” a los que se comprometían las autoridades del STC Metro para justificar el incremento en el precio del boleto del Metro<sup>332</sup>. Con el argumento de mejorar el servicio del transporte subterráneo, las autoridades ofrecieron, entre otras cosas, retirar a los comerciantes populares del Sistema Colectivo Metro. Promesa que implicó la contratación e integración de 1, 500 efectivos; 500 correspondientes a la Policía Bancaria e Industrial<sup>333</sup> (PIB). Con la presencia de estos efectivos, se buscaba endurecer la vigilancia y el combate en contra del comercio popular en el espacio subterráneo (STC, 2014: 57-61). Aunque los beneficios que justificaban esta acción se referían al marco de la seguridad del usuario del transporte público<sup>334</sup>, el beneficio que más se promocionó fue la “Disminución de vendedores ambulantes en las estaciones y trenes del Organismo. Ya que al día de la fecha se han efectuado un total de 8,305 remisiones ante Justicia Cívica, en el periodo del 01 de enero al 15 de julio de 2014”. (STC Metro, 2014: 60).

Con base en estos compromisos, se propuso la incorporación de nuevos elementos a los grupos de seguridad que ya custodiaban las estaciones del STC Metro en las líneas 1, 2 y 3.

---

<sup>332</sup> El “Fideicomiso Maestro Del Metro Once Compromisos Asumidos Por El Sistema De Transporte Colectivo”, fue publicado en agosto del 2014 y se encuentra disponible en: <http://www.metro.cdmx.gob.mx/storage/app/media/Fideicomiso/informe11compromisos.pdf>

<sup>333</sup> Información publicada en: <http://archivo.eluniversal.com.mx/ciudad-metropoli/2013/sube-tarifa-del-metro-a-5-el-dia-13-de-diciembre-971265.html> (Consultado por última vez el 5 de septiembre del 2017)

<sup>334</sup> El proyecto consiste en el incremento del personal policiaco para que a efecto de brindar el marco de seguridad y vigilancia que la ciudadanía exige, realizando operativos en el interior de las estaciones y carros de los trenes, realizar la maniobras de control y dosificación, separación y desalojos de trenes, y combatir la incidencia delictiva, llevar a cabo el traslado de los diferentes grupos de aficionados deportivos, políticos, juveniles, apoyos médicos, Así como la protección de usuarios, trabajadores y bienes del mismo.” (STC Metro, 2014: 58)

Número de elementos				
Líneas	Estaciones	Originales	Nuevos que se incorporan	Total
1	Pantitlán-Observatorio		687	687
2	Taxqueña-Panteones	240	263	503
3	Indios Verdes-Universidad	223	250	473
<b>Total</b>		463	1200	1663

Tabla 12 Número de oficiales contratados  
Fuente: STC Metro, 2014: 59.

No obstante, pese a la incorporación de estos efectivos de seguridad, más los que se agregarían en los años posteriores, el comercio popular en el Metro de la Ciudad de México, no disminuía, y sí lo hacía, era sólo durante los primeros meses del operativo o del cambio de mandos al frente de los oficiales que custodian las estaciones, como tendría oportunidad de registrarlo, en mi diario de campo de usuario, el 7 de septiembre del 2015, cuando, por casualidad, escuché una conversación entre dos vendedores:

7 de septiembre del 2015

Potrero-18 de marzo Aproximadamente a las 18:30-18:50 horas.

El tren anduvo a paso lento, y con un exceso de personas en el vagón habitual para la hora. En Potrero, por la ventana de mi asiento, veo a un joven delgado, moreno, con collares de colores, uno de ellos, con los colores de san Judas Tadeo, que se levanta de las escaleras del último acceso; lo acompaña una joven, casi igual de alta que él: (170 cms. aprox.) morena, piel cobriza, con sobre peso, y una niña morena y delgada. En sus manos llevan “porta credenciales metálicos de diversos colores”.

Entran ambos al vagón. Pero, al otro lado del vagón, inicia la vendimia, un señor que no veo hasta que me levanto para bajarme: señor entre 165 y 170 cms.; cabello negro, barba de candado, vende bolsa cangurera con cuatro compartimentos, en 20 pesos.

Después, inicia la vendimia el joven de las porta credenciales. Es tanta la gente, que hay en el vagón, que no se mueve del umbral de la puerta en donde entró. Incluso, ya en pie para bajarme, me pide que le pase a un usuario de más atrás, dos porta credenciales que le vende en 10 pesos -cinco pesos cada una-.

Después, al aparecer, se encuentra con un “colega vagonero de frente”

J.- Tons qué borrego ¿Cómo estás?

B.- Bien, ya el sábado me bajo -a vender en el Metro, supongo-

J.- Pues ya está leve, estuvo leve, de hecho. No hubo tanto desmadre (en alusión al anuncio de retiro de vagoneros, programado para el 17 de agosto). No más llegan a las bases

B.- ¿Los boinas?

J.- Las boinas, los de la bancaria... Que quitaron al “Plátano” -antiguo jefe de policía- y pusieron a un wey de la Federal. Así como tú -165-168 cm- y acá -hace el gesto de alguien fornido, al poner sus brazos a la altura de sus costados-. Que según “incorruptible”, que no se va a dejar sobornar ¿Tú crees, después de tantos años, trabajando acá? (Diario de campo 7 de septiembre del 2015).

La narración refiere al anuncio del “Operativo Cero Tolerancia contra el comercio informal en el Metro” del 17 de agosto del 2015<sup>335</sup>. Que fue lanzado como consecuencia del huracán de polémicas que había envuelto el Sistema de Transporte Colectivo Metro. Por enésima vez, se empleaba al comercio popular como una forma de escapar al asedio mediático y de los usuarios que atribulaba al STC Metro. Un mes después, el 29 de septiembre del 2015<sup>336</sup>, con “bombo y platillo”, las autoridades anunciaban que, en el tiempo en el que se habían implementado los operativos de retiro de los “ambulantes del Metro”, habían sido remitidos al Juez Cívico, más de 2500 *vagoneros*, demostrando así que, la política tenía evidentes resultados positivos.

A continuación, como parte de estas cifras, presentó el cuadro histórico del incremento de las remisiones reportadas del 2010 a la fecha en las estaciones de la Línea 2 del Metro de la Ciudad de México.

Remisiones al Juzgado Cívico por comercio informal en el STC Metro Línea 2									
Mes	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
<b>Enero</b>	0	0	10	128	180	180	688	705	652
<b>Febrero</b>	52	0	21	160	150	195	690	475	784
<b>Marzo</b>	68	32	22	130	190	199	675	500	653
<b>Abril</b>	152	60	26	200	215	230	589	632	678
<b>Mayo</b>	264	80	36	290	166	205	710	655	721
<b>Junio</b>	176	35	50	224	165	187	646	535	918
<b>Julio</b>	87	26	15	323	181	196	696	785	990
<b>Agosto</b>	96	86	26	220	233	230	713	712	980
<b>Septiembre</b>	102	15	10	260	180	196	623	589	965
<b>Octubre</b>	106	10	9	320	177	194	630	656	1, 150
<b>Noviembre</b>	87	15	16	285	185	154	695	566	1, 460
<b>Diciembre</b>	110	13	14	260	160	160	639	382	1, 576
<b>Total</b>	1, 300	372	255	2, 800	2, 182	2, 326	7, 994	7, 192	11, 527

Tabla 13. Remisiones al Juzgado Cívico por comercio informal en el STC Metro Línea 2

Fuente: PBI mediante la solicitud de información registrada en el sistema INFOMEX N° 0109200050518, “Número de remisiones por comercio informal en el STC y Juzgados a los que han sido remitidos 2010-2018”

No obstante, pese a que la cifra de efectivos de seguridad en las estaciones del espacio subterráneo y el número de remisiones se incrementaba, el comercio popular bajo la ciudad

<sup>335</sup> Información disponible en: <http://www.eluniversal.com.mx/articulo/metropoli/df/2015/08/18/arranco-limpia-de-vagoneros-en-el-metro> (Consultado por última vez el 20 de febrero del 2015)

<sup>336</sup> Información disponible en: <http://aristeginoticias.com/3009/mexico/dos-mil-500-vagoneros-detenido-por-operativo-especial-ssp-df/> (Consultado por última vez el 20 de febrero del 2015).

no se reducía. Sólo se había agregado un nuevo y poderoso orden a la gobernanza del comercio popular bajo la ciudad. El cual, como mostraré, lejos de establecer el “imperio de la ley”, había generado una nueva economía política del comercio popular que se fundaba en el cobro de remisiones y de sobornos de la que eran objeto los comerciantes del comercio popular. Como lo muestra la siguiente tabla en la que he condensado el evidente incremento en el número de remisiones en los Juzgados Cívicos especializados en la atención del comercio popular bajo la ciudad, después de la implementación de las políticas del tipo “Cero tolerancia”.

Agencias de Juzgado Cívico										
Agencia	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	Total
CUH-1	29	14	3	21	3	7	10	40	189	316
CUH-3	870	200	121	1,465	980	1260	4,052	4,124	2,954	16,026
CUH-4	448	215	88	1,403	1,003	1,080	3,956	2,427	3,039	13,659
CUH-8	382	170	100	952	1,115	998	3,863	5,794	17,738	31,112
CUH-5	45	38	75	896	980	1,001	3,863	48	33	6,979
GRO	582	98	68	715	970	1,015	3,695	1,020	2,212	10375
<b>Total</b>	2356	735	455	5,452	5,051	5,361	19,439	13,453	26,165	78,467

Tabla 14 Remisiones registradas en los Juzgados Cívicos

Fuente: PBI mediante la solicitud de información registrada en el sistema INFOMEX N° 0109200050518, “Número de remisiones por comercio informal en el STC y Juzgados a los que han sido remitidos 2010-2018”

Si bien las medidas de combate al comercio popular eran generales, el combate a los bocineros fueron el objetivo principal de los efectivos de la Policía Auxiliar, pues, es de las pocas actividades comerciales que, debido a las denuncias antepuestas por concepto de derechos de autor y propiedad intelectual, se considera abiertamente como ilegal y se sanciona con la presentación del comerciante ante el Ministerio Público. Como ya lo he relatado en otros capítulos, una de las medidas de seguridad que adoptó el gobierno federal durante el gobierno de Vicente Fox Quezada, fue el combate a la industria de la piratería (Aguar, 2010). Por ello, se endureció el combate a los “bocineros” en el Metro de la Ciudad de México. Para inicios del siglo XXI, por azares del comercio de las personas con discapacidad visual (Serna, 2013), la producción y el comercio de discos apócrifos en el espacio subterráneo se convirtió, por varios años, en una de las industrias populares más

rentables del comercio en el espacio subterráneo. Diversos líderes, como Demetrio y el Campeón, compraron *torretas* para producir discos *piratas* a gran escala y distribuirlos, *pasarlos*, al resto de comerciantes del Metro. Ambos cuentan que eran muy rentables las ganancias por este tipo de comercio, como, también, los hizo objeto de operativos para dismantelar los “laboratorios” que habían instalado en zonas cercanas a los Metros. El Campeón cuenta que:

No mira, yo había instalado mis dos máquinas en una casa que le rentaba a una viejita allá en la Valle Gómez, si conoces. Bueno, pues ella ya sabía de qué iba el *bussiness*, entonces pues, ya allí iba la banda del Metro a surtirse de disco. Yo se los ponía hasta en tres *varos* el disco, por mayoreo. *N´ombre*, luego hasta me daba el lujo de invitarlos a comer en lo que salía su pedido. Así, “vente, vamos a chingarnos unos tacos en lo que termina de *quemarse* el pedido”. Verdad buena que sí salía el varo. Una vez me atoraron los Federales, y zas, tuve que soltar, fácil como unos 500 mil para *desafanarme* del *pedo*. Y luego, otra vez, volví a comprarme mis máquinas y otra vez vas pa arriba. Ya al final, como había un mando allí en la Línea 9 que era el que me hacía el paro, me quiso subir la renta, y le “dije, no *pus* cómo”. Al final, ya cuando la venta había bajado mucho, y vi que ya no era negocio. Un día agarré unas dos máquinas de esas viejitas, y se las dejé en la calle. Y ahí nos vimos. Hasta aquí estuvo. Y me salí de ese *bussinees*. Pero, en su momento sí dejó un buen *camarón*. Fíjate de allí arreglé mi casa, me compré otra más, pagué los XV años de *mi ja*, la más chica, y le di universidad a mis dos hijas, ahorita ya las dos tienen su licenciatura en la UNAM; una salió de actuario y otra está haciendo su servicio social en veterinaria. Pero, *pus* ya las saqué (Charla con el Pistón, enero del 2019. Centro Histórico).

Como se observa en el relato de El Pistón, el combate a la producción y el comercio de discos piratas, si bien era frontal y real por parte de los cuerpos policiacos, por el alto volumen de ganancia que generaba, también era una actividad de sustancial negociación económica. Al igual que el Pistón, Demetrio cuenta que él, alguna vez, también tuvo que pagar altas sumas de dinero, con tal de librar el proceso judicial que hubiera tenido que encarar de haber sido procesado por el delito de producción y venta de discos *piratas*. Con todo y la simulación que había detrás, el combate en contra de los discos piratas fue el estandarte de las campañas publicitarias, como lo he mostrado, y de las acciones policiacas en el Metro de la Ciudad de México. Como lo reconoce un funcionario de la pasada administración del Sistema de Transporte Colectivo Metro:

Funcionario: Mira, lo de los vendedores es un mal que difícilmente se va acabar. Nosotros lo tratamos de combatir como autoridades. De hecho, no sé si vistes, pero se tiene esta acción de la destrucción de las bocinas que se llevó a cabo hace unos meses<sup>337</sup>. Eso fue porque había una demanda de los cantautores. Entonces se destruye la piratería o estás bocinas. Sin

---

<sup>337</sup> El funcionario se refiere al decomiso y destrucción de 162 bocinas realizados a inicios febrero del 2017. Véase: <https://www.excelsior.com.mx/comunidad/2017/02/02/1143848> (Consultado el 24 de junio del 2019)

embargo, eso va a seguir debido a que aquí están coludidos con seguridad interna y con los propios policías<sup>338</sup>. Es decir, existe un reconocimiento de toda esta estructura de poder que rebasa, o está, de manera intermedia por las campañas que hacen los directivos. Inclusive contrapuestas cómo está esta otra política que se da en los funcionarios de rango medio prácticamente de suelo. Entonces, siempre hay como una esfera en la cual los directivos y los discursos no necesariamente están afectando de manera directa la política o que sólo la afectan de manera momentánea, y que también hay un peso importante en lo que en lo que hacen los propios vendedores con los policías y demás. (Charla con un funcionario, 5 de agosto del 2017. Azcapotzalco).

Aunque la destrucción de las bocinas fue una acción que, representando la materialidad por medio de la cual se buscaba mostrarle a la opinión pública que se estaba combatiendo y acabando con las personas bocineras y sus actos ilícitos, no obstante, a decir de mis informantes, con el aumento del número de efectivos y la incorporación de los cuerpos de la PIB, se creó otro tipo de orden del comercio popular, diferente al que existía antes, cuando la organización del trabajo recaía sólo en las organizaciones de vendedores y sus negociaciones con las autoridades del STC Metro. La inclusión de los cuerpos policiacos y su intervención en la regulación del comercio popular. En la práctica esto puede observarse cotidianamente en los pasillos y vagones del STC Metro. Donde, por paradójico que parezca, es común encontrar a los policías dialogando con los vendedores; o compartiendo el espacio contiguo, como si las Leyes y reglamentos se equivocaran al construirlos como dos grupos antagonicos. Una de estas paradójicas formas de convivencia entre policías y vendedores, como el intercambio económico que sostiene esta economía de cobros de “impuestos negros” (Dewey, 2016), la presencié en uno de mis viajes cotidianos en el Metro.

Sobre ello, Israel, un ex pugilista semi profesional que ahora trabaja como seguridad de confianza en el STC Metro, me cuenta en un desayuno de políticos al que nos invitaron:

Israel: Si. Uy, mucho dinero. Fíjate, a mí me ha tocado ver, cómo les dan el dinero en la mano a los policías. En Pantitlán, de allí de los pasilleros, que son como cien, por ejemplo, a la gente de vigilancia de los que manejan a los policías, dicen que les dan 30 mil al mes. Fíjate, que le pidan 100 o 50 varos a cada vendedor por día. Son 250 a la semana [aquí Israel sólo hizo su cálculo por cinco días; bien podría ser de 350 si se cuentan siete días]; ahora como cuatro...

Erick: Y luego por cien

Israel: Si te dan fácil, 100 mil pesos. Y de eso, lo que le dan a su Padrino político de allá arriba. Porque, ya sabes, también, pues toda esa gente es la que llevan a los mítines y demás, es gente de elecciones.

Erick: Oye, pero a poco no los ven con las cámaras que hay

---

<sup>338</sup> Más de un año después, cuando le comenté al Pistón sobre esta acción de las autoridades, rio y dijo “Ah sí, lo que hacíamos era dejarles los cajones de las bocinas, o darles las bocinas que ya no servían. No más para dar el *gatazo* de que estaban haciendo algo” (Charla con el Pistón, enero del 2019. Centro Histórico).

Israel: Si, pero, no podemos decirles nada. O sea, si ves a un policía que está recibiendo el dinero, y bajas a decirle, mira aquí está el vídeo. Él fácil te dice que es un vecino o su compadre

Erick: Que le debía dinero

Israel: Si, que le está dando lo de la tanda. Y si no tienes pruebas, no lo puedes acusar. Y con el nuevo sistema penal, hay una cosa que, si no tienes pruebas, vas pa atrás; si, está muy cabrona la situación. (Diario de campo, 9 de diciembre del 2017).

Una opinión similar me transmitió un Inspector de estación del STC metro, cuando le pregunté sobre la relación entre los policías y los vendedores, y cómo lo veían las autoridades:

Jaime: Es una mafia. Esta muy cabrón. No puedes hacer nada. Si haces algo te chingan. Entonces, mejor no te metes. Si no, te metes en problemas, y para qué. Fíjate, una compañera hace poco, empezó a denunciar y ya está amenazada, se tuvo que cambiar de turno, porque le dijeron los *ventas* que si seguía con su despapaye le iban a romper su mandarina en gajos. Y pues ya, se cambió de turno, se cambió de estación. No, por eso, uno ya ni se mete.

Y es que mira, el CC te manda el mensaje “Oye en la cámara tal, se ve que tienes vendedores en el andén, manda llamar al operativo.” Y pues es una orden de arriba, lo mandas. Llega el operativo y los *ventas* le preguntan a los policías, “quien fue el chiva” y ellos le dicen, pues, fue el inspector y ya, entonces, después te esperan a la salida y te amedrentan.

Erick: Si, y es que los policías están allí, no?

Jaime: Si, o sea es una mafia. Fíjate hace no mucho, bueno si, como cuatro meses, allí en cuatro caminos, cambiaron a todos los policías y metieron a los de boina azul. En las primeras semanas no había nada, pero, ya después, pasó un mes y ya otra vez estaban todos los vendedores. Y es que llegan con el operativo y le dan un entre de 20 pesos, treinta, pesos; por persona y a cada vigilante. Pues, si es un cambio. Luego, simplemente allí en la estación de Cuatro Caminos, son 30 vendedores, pues si es un cambio, no (Diario de campo, 12 de enero del 2018).

### **El hurto bajo la ciudad** Crimen e impunidad en el Metro

#### **a) 5 de noviembre del 2018. Estación Mixcoac. Transbordo Línea 12-Línea 7pm**

No hacía muchos días que había regresado a la Ciudad de México, después de haber vivido seis meses en la ciudad de Berlín. A penas me estaba reincorporando a mi ritmo de vida en mi ciudad, una parte importante de mi cotidianeidad tiene que ver con mis viajes en el Metro. Como todas las tardes, me trasladaba del sur al norte de la ciudad para asistir a mis clases de *Capoeira*. De pronto, de los altavoces de la estación, se escuchó una voz masculina que prevenía al público usuario: “Señores usuarios se les recuerda cuidar sus pertenencias al abordar los trenes”. Ese sentimiento de inseguridad era una de las cosas que no extrañaba del Metro de mi ciudad. (Diario de investigación, 2 de noviembre del 2018).

Si bien, por las grandes aglomeraciones de personas, el robo de pertenencias (*pickpocket*) en los sistemas de transportes conocidos como Metro, es un problema generalizado sobre el

cual, se previene al público usuario de estos sistemas de transporte<sup>339</sup>, en el caso del Metro de la Ciudad de México, existen algunas particularidades que distinguen este problema de lo que sucede en otros Metros del mundo. La primera de ellas tiene que ver con el incremento que ha tenido en los últimos años. Algunas cifras recientes señalan un incremento del 500% en el robo dentro de las estaciones del Metro durante el primer trimestre del 2019<sup>340</sup>, un alza que ya era sensiblemente notable al finalizar el 2018<sup>341</sup>. Una segunda característica tiene que ver con el abierto contubernio que existe entre los grupos policiacos y los grupos delictivos que se encargan de sustraer las pertenencias, principalmente celulares, de los bolsillos del público usuario. La tercera característica es la función política que tiene este acto para justificar la presencia policiaca y el combate al comercio popular en el Metro, actividades que, si bien pertenecen a dos situaciones jurídicas distintas, el robo es una infracción legal y el comercio una infracción administrativa, en la representación de las autoridades ambas acciones son tipificadas como actividades delictivas.

Estas características las detallaré a continuación, incluyendo una situación de “robo de celular”, que, como parte de esas involuntarias etnografías, me tocó vivir mientras viajaba en el Metro. Más allá de lo penoso y personal de la situación, lo que busco destacar son dos cosas: la primera, es la forma en la que, usualmente, operan estos grupos delictivos, que se conocen en el *argot* popular el Metro, como: *panchitos* y *panchitas*; el segundo aspecto tiene que ver con la cercanía y similitud en la apariencia que las y los panchitos guardan con los comerciantes populares, lo cual, desde la perspectiva de la autoridad, justifica la presencia de los policías en las estaciones, e incluso, ha justificado la detención de los comerciantes, acusándolos de ser panchitos cuando en realidad son *ventas*<sup>342</sup>.

---

<sup>339</sup> En mi experiencia por los Metros de las ciudades de Berlín, Amberes y París, era común encontrar campañas publicitarias en el que las propias autoridades de los sistemas de transporte, previenen a los usuarios para que no sean objeto de estos hurtos. También si se realiza una búsqueda en internet con la búsqueda “*pickpockets metro*”, el buscador de Google arroja cerca de 709,000 resultados concernientes al hurto de pertenencias en los Metros de París, Nueva Delhi, Corea de Sur, España y otras partes del mundo, incluido México.

<sup>340</sup> Véase: <https://www.animalpolitico.com/2019/04/denuncias-robo-metro-cdmx-subregistro/> (Consultado el 24 de junio del 2019).

<sup>341</sup> “De enero a abril de 2018 se reportaron 260 asaltos a bordo del Metro, pero durante los primeros cuatro meses de 2019 esta cifra pasó a mil 378 casos, esto es, un aumento de 430%, de acuerdo a información de la Procuraduría General de Justicia”. Extraído de: <https://www.publimetro.com.mx/mx/noticias/2019/05/19/robo-transporte-publico-alcanza-cifras-record.html> (Consultado el 24 de junio del 2019).

<sup>342</sup> Es una forma que usan los policías para identificar a las personas que comercian en el Metro, distinguiéndolos de *Panchitos*, *mendigos*, usuarios y otros tipos sociales que existen en el Metro.

## b) 29 de julio del 2017

Mi primer día de trabajo como vagonero en el espacio subterráneo, había quedado de encontrarme con el Tejoncito, quien me enseñaría a vender en los vagones a las 12 pm, debajo del reloj de la estación Zócalo con dirección a Tasqueña. A pesar de que llegué tarde, llegué mucho antes que él. Esperaba al señor sentado en uno de los huecos del andén de la estación que está bajando las escaleras. Veo mucha presencia policiaca. También, veo la presencia de muchos hombres jóvenes, vestidos con gorras, playeras sport, mariconeras y tatuajes visibles, quienes no me inspiraban mucha confianza. Ellos no abordaban los vagones cuando llegaban los trenes, como los demás usuarios. Esperaban y deambulaban en los andenes. Más que la apariencia, eso era lo que me generaba desconfianza.

Diez o quince minutos después, baja un civil con *walkie talkie* acompañado de un oficial de los que suelen vigilar la entrada de los torniquetes. Minutos después, baja todo un equipo de policías de los que traen boinas. Interceptan a uno de los hombres jóvenes, entre 20 y 25 años, que viste mezclilla y tiene tatuajes en los brazos. Lo escoltan a la salida de los andenes. Yo los sigo discretamente. Un grupo de policías habla con él. Después, el joven habla por su celular. Algunos minutos pasan y lo escoltan fuera de la estación. Yo me vuelvo a bajar al andén, no vaya a ser que llegué el Tejoncito y no me encuentre. Allí siguen los hombres recargados en el muro del andén. Pasa un tren y tres se suben entre empujones al vagón. Al cabo de unas vueltas. Ese mismo trío vuelve a la estación. Mis sospechas aumentan.

Recuerdo que en los días previos en las noticias se comenzaba a hablar sobre los “carteristas del Metro”. Al poco rato, veo llegar al Tejoncito, descendiendo por las escaleras que dan a los andenes. Después de los saludos correspondientes, le comento lo que vi:

Erick: Sabe. Ahorita el ambiente estaba muy tenso. Había muchos policías en la estación. Se llevaron a uno

El Tejoncito: ¡Ah, sí! Así están los policías, no más andan casando a los carteristas –Dice con displicencia- ¡Es pura *mamada* eso! ¡Puro teatro! –dice molesto-. O sea, si los mismos policías los andan cuidando para que sigan robando. Ese tipo de cosas son las que te decía que quería que vieras. Todas las *marranadas* que hacen. (Día de trabajo, 29 de julio del 2017).

A lo largo de esa tarde sabatina, en cada vuelta que dábamos en nuestro pequeño tramo a lo largo de la Línea, entre las estaciones de Zócalo a Pino Suárez y de Pino Suárez a bellas Artes, corroboraba las palabras de El Tejoncito. Cada que regresábamos a Zócalo, que era nuestro punto de origen, tras las puertas de metal que están en los huecos entre los andenes

y las escaleras, a los cuartos de acceso autorizado para policías y personal de limpieza veía que entraban y salían hombres con características similares a los que había visto horas atrás en el andén. En una de varias vueltas, mientras cambiamos de dirección, en las escaleras del andén, dos hombres vaciaban sus bolsillos y depositaban varios celulares al interior de una mochila que un tercero sostenía abierta. Le comenté esas incidencias a El Tejoncito “Ves, a eso es a lo que me refiero. No, si aquí hay toda una mafia”. (Diario de campo, 29 de julio del 2017).

Los “carteristas”, según el testimonio de un usuario publicado en un diario de circulación nacional, son:

“...células o grupos de cuatro o cinco personas que se colocan estratégicamente cerca de las puertas del convoy del Metro, cuando llega el convoy las personas (delincuentes) se acercan y empiezan a empujar, enseguida uno de ellos saca de las bolsas de las víctimas el celular, la cartera, el monedero, etcétera y no se queda con el objeto sino enseguida se lo pasa a su compañero y este a una persona más y si es necesario a una cuarta o quinta persona la cual se aleja caminando del lugar sin levantar ninguna sospecha, pues en caso de que la víctima se dé cuenta de lo que pasó y le reclame al presunto ladrón a éste nunca le encontrará lo robado pues ya lo tiene alguien más de su banda y se encuentra lejos caminando tranquilamente. (Excélsior, Así te roban la cartera y el celular en el Metro de la CDMX, Ciudad de México 8 de agosto del 2017).

### c) Crónica de un robo

Algo similar viví “en carne propia” cuando me sacaron el celular en la estación de san Lázaro. Un celular que, *madinguero* a final de cuentas, no servía. Era sólo un “anzuelo” que llevaba en el bolsillo por si sufría algún asalto en mis trayectos cotidianos. El celular que uso permanece oculto en una bolsa que llevo abrochada a mi cintura, uno de esos bolsos de diez pesos que se venden en el Metro, que irónicamente, se promueven con el verbo “bolso de seguridad, para guardar el dinero, el celular”. También, recuerdo que uno de los primeros consejos que me dio El Tejoncito, una vez que estábamos vendiendo en los vagones fue: “Mira, Erick, te quería decir algo -con tono muy respetuoso- guarda bien tus cosas. No las llesves ni en la bolsa de atrás, ni al frente. No quisiera que tuviéramos una situación desagradable. Y nunca, así cuando vayas en el Metro, te pongas en los vagones de en medio, vete hasta el final o a los primeros, allí no hay tanta *rata* (Diario de campo, 1 de septiembre del 2017). Pese a estas tácticas que empleo, la situación del hurto fue como a continuación relato.

11 de febrero del 2018. san Lázaro. Línea 1. 12:30 pm aproximadamente

Regresaba, junto con unas compañeras y un compañero de un viaje a Oaxaca. Me dio mala espina desde que la vi: señora robusta de cabello teñido de rubio. Alejé mi mirada del túnel y de la conversación de mi compañía, para observar, discretamente, lo que sucedía detrás del vagón. La señora de cabello teñido escribía por el celular, que después guardó entre los senos. Posteriormente, habló "discretamente" con otra señora que se había subido a una báscula para, simular que veía cuánto pesaba. También, bajó al andén un adolescente delgado y mal encarado. Sin evidente comunicación entre ellas y él, esperaban la llegada del tren a la misma altura del andén.

En lo profundo del oscuro túnel, se alcanzaba a divisar el resplandor de las luces del tren. Como me enseñaron los ciegos, sentí como el viento comenzaba a soplar. El sonido del silbido era cada vez más agudo. El piso retemblaba bajo nuestros pies. Una mancha naranja avanzaba rápidamente en el andén. Con el "instinto social" de usuario, nos comenzábamos a reunir entorno a la puerta del vagón. Me desentendí de lo que pasaba atrás. Gran error. Pero, intuía lo que podría pasar. Así que, me apure a quedar detrás de mis acompañantes. En el tumulto, sentí algo extraño a la altura del bolso izquierdo del pantalón. Lleve mi mano por fuera del pantalón. Mágicamente había desaparecido mi celular. Sentí el súbito estremecimiento en el pecho. Esa sensación que emerge cuando sabes que has perdido algo. Pero me calmé, sabía bien que era sólo un señuelo. Mi verdadero celular estaba dentro de la bolsa oculta que llevo siempre abrochada a mi cintura. Los tres sospechosos estaban frente a mí. La señora de cabello teñido, casualmente, le decía a la otra señora que estaba en la báscula que cerrara su bolso abierto. El crimen se había consumado

Con una sonrisa, les buscaba la mirada. Buscaba que alguno de los tres me sostuviera la mirada. El joven la esquivaba. La señora del cabello teñido volvía a sacar el celular y escribía por *whatsapp*. La que estaba en la báscula miraba el mapa de las estaciones. Dos estaciones después, en Merced, los tres, casualmente, se bajarían. Siempre me ha fascinado el arte que desarrollan para robar de una manera maestra. Pero, uno, también, aprende sus propias formas de engaño y resistencia. Me quitaron un celular que no servía. Yo obtuve una buena anécdota. Diría que fue un empate. Ahora, tendré que conseguir otro señuelo. (Diario personal, 11 de enero del 2018).

Según cifras del STC Metro, publicadas con motivo de su operativo "Código rojo", hasta agosto del 2017, se habían reportado 853 casos de robo en el Metro, por presuntos carteristas.

Siendo estos incidentes más recurrentes en las Líneas: 1,2, 3,5, 9 y B (Milenio, 7 de agosto del 2017), de las cuales, las estaciones con mayor incidencia de robos son: Pantitlán en sus cuatro correspondencias; Observatorio e Insurgentes de la Línea 1; Cuatro Caminos y Tasqueña de la Línea 2; Indios Verdes y Universidad de la Línea 3, Constitución de 1917 Línea 9; la gran mayoría de ellas, estaciones terminales en donde se concentra el mayor número de afluencia de pasajeros. A las que se debe de sumar otras estaciones con alto número de afluencia, como: Hidalgo, Balderas, Centro Médico, san Lázaro, Bellas Artes, La Raza, Zapata; estaciones de correspondencia, también, con alto número de afluencia.

La afluencia que se concentra en estas estaciones, especialmente en los horarios de entrada y salida de oficinistas, y los fines de semana, cuando se concentran más usuarios, permite que estos hechos se realicen impunemente. Mientras la concentración de personas se agolpa en las puertas de los vagones, la lucha constante de los usuarios por entrar y salir facilita la operación de las células de carteristas, quienes se mimetizan con la masa de usuarios y se pierden entre ellos, haciendo casi imposible que se detecte quien realizó el robo, y después, en qué manos están los artículos sustraídos. A este penoso, y a la vez “ingenioso”, sistema de robo, se debe de sumar la complicidad de los cuerpos policiacos, quienes, económicamente, también se benefician con los celulares y carteras que se roban de los usuarios<sup>343</sup>, pues, tanto los medios de comunicación como el propio medio de comerciantes del Metro, han señalado en repetidas ocasiones cómo los policías permiten el robo de celulares y demás objetos sobre los que, al final de la jornada, reciben un pago para continuar con esa omisión de la ejecución de las leyes.

Al pasar de los días, en mi trabajo como vagonero a lado de El Tejoncito, mientras esperábamos en el andén a que el flujo de los pasajeros baje un poco, me cuenta más sobre la estructura de esta actividad delictiva. Dice que muchos de ellos eran vagoneros, algunos todavía lo son, pero que ganan más robando que trabajando. También dice que los vendedores pueden trabajar mejor, por ejemplo, dice, que los jueves, los viernes y los sábados no remiten a tantos vendedores, porque los policías están ocupados con *la rata*, con los carteristas.

---

<sup>343</sup> Los celulares van a parar a los puestos de venta de los barrios, tianguis y establecimientos en donde se venden celulares usados, a un precio menor que el de su costo real en los comercios establecidos. Este es el último eslabón de la cadena comercial del hurto de celulares en el espacio y el transporte público.

En los tres meses del 2017, de julio a septiembre, que estuve laborando en los vagones del Metro era cotidiano presenciar escenas en las que los trenes se paraban porque algún usuario había jalado la palanca de emergencia. Corrían cuerpos de seguridad al lugar del incidente. Ante la frustración del usuario afectado, la mayoría de las veces, no se llevaban a nadie<sup>344</sup>. Una ocasión en la que un usuario activo una palanca de emergencia, mientras dialogaba el usuario afectado con el policía que lo asistía, mi Maestro bromeó con otro de los vagoneros que encontramos en el andén

El Tejoncito: ¡Ay que le habrá pasado a ese usuario! –dice con fingida sorpresa-

Vendedor: ¡Quién sabe!

El Tejoncito: ¿Le habrán robado sus pertenencias? - Dice con ironía-

Ambos ríen y entran a los vagones a vender. (Día de trabajo, 12 de agosto del 2017).

En los pasillos de andenes se dan los intercambios de celulares que se depositan por montones en las mochilas de mujeres, conocidas dentro del argot de la organización como “cajas”, quienes reciben el botín que han sustraído sus compañeros. “Mira, esos que ves sentados, son *ratas*”. Me dice El Tejoncito, mientras cruzamos el pasillo de la estación. “Esos de allí, venden, pero también son carteristas” Una tarde, aprovechando que nos paramos en un andén para esperar a que bajará la afluencia de pasajeros en los vagones, le pregunto:

Erick: ¿Y no se puede hacer nada? Es decir, denunciarlos

El Tejoncito: No. –suelta una carcajada- Cómo crees. Si los mismos policías saben quiénes son. No, uno nada más se metería en problemas. Y para qué. Al rato, van a estar otra vez allí a fuera, te van a venir a buscar y no, para qué quieres. Mira, mientras no se metan con uno, pues ya. Aquí hay que llevar la fiesta en paz. No vale la pena. No se va a solucionar nada. Para qué-Dice con resignación y hasta hartazgo- (Día de trabajo 18 de agosto del 2017).

A decir de El Tejoncito, y de muchos vendedores más, todo eso de los carteristas inicio cuando bajaron más policías a vigilar al Metro. “Allí fue cuando comenzaron a hacer su agosto”, dice sin temor. Y también, afirma, que son los mismos policías quienes sacan mucho más dinero con lo que les dan los “carteristas” por no procesarlos que lo que ganan con su sueldo. Incluso, con lo que ganan por los pagos que hacen las y los comerciantes por dejarlos

---

<sup>344</sup> Continuando con el relato del usuario: “Así lejos de que caiga un delincuente, éste se ofende por que le han levantado falsos y difamación en su contra. El robo organizado no les toma más de dos segundos. Las víctimas se sienten muy impotentes, pues, aunque están seguros que esa persona les sacó sus pertenencias de sus bolsas, no le pueden comprobar nada. (Excélsior, Así te roban la cartera y el celular en el Metro de la CDMX, Ciudad de México 8 de agosto del 2017).

vender. Colusión y ganancia que fueron corroborados por el testimonio de un inspector de estación del Metro a quien conocí en una de esas casualidades etnográficas<sup>345</sup>.

Jaime: Por ejemplo, un día, iba así de civil. Ya había salido de mi turno. Yo transbordo en Hidalgo de la [Línea] 2 para acá para la verde [Línea 3]. Y viene un cuate así medio dormido. Y saca la cartera. Y veo como un cuate le hace un guiño al otro, y empiezan a decir “aquí, aquí”, entonces yo dije, no estos van a hacer algo. Y me hice a un lado. Ya va saliendo y entrando la gente, y yo vi cómo le sacaron la cartera, el celular, y zas lo empezaron a pasar, a pasar hasta atrás. Cuando menos vi, ya la tenían unos cuates allá abajo. Unos chavos y una chica, bastante guapa la verdad. Yo dije, ahorita que vea al policía de la estación, le digo. Y cuál va siendo mi sorpresa que, después de unos minutos, pasa el oficial, y así, de frente les dice “qué cómo nos fue” “Pues, bien”, dicen los chavos. “Parece que bien”. Al rato vemos. Órale. O sea, la mochada, no. Ya al final ven cuánto se juntó, y lo que se sacó del celular, ya hacen cuentas. Y al cuate que le robaron qué le queda. Ya jaló la palanca hasta la otra estación, pero su dinero y sus cosas, se quedaron en la otra estación. Y es que ellos aprovechan esas entradas y salidas para sacar las cosas. Ya el operador lo que hace es vocear “estimados usuarios se les pide que cuiden sus pertenencias, porque en estas estaciones se están perdiendo con facilidad los celulares y las carteras”. Y ya el usuario sabrá si el celular lo trae en el mano o se lo cambia al pecho, y se ponen truchas.

Erick: Si, ya al usuario que le queda más que denunciar, ser una cifra más, no

Jaime: Pues sí, porque ya no se puede hacer nada. Luego no sabes quién la tiene. Si dices “es que tú”. Ellos te dicen “va trasculcame, no hay bronca. Pero, si no la tengo, te madreo”. Entonces ya el usuario la piensa. Te amedrentan y ya, mejor no dices nada. Lo que se le ofrece al usuario es que suba a denunciar, por si encuentran la cartera en las vías. Porque eso sí, sacan el dinero y tiran la cartera en las vías. Ya no les interesa lo demás. Ahora sí que es lo que pueden robar *express*. Y ya al otro día, te pueden marcar que el inspector del tercer turno encontró la cartera y ya te devuelven tus credenciales o tus documentos, y listo.

Erick: Pero, si está *cabrón*, y está metido a todos niveles, no

Jaime: Si, mira. Allí salen los gerentes de Línea, porque ellos están un poco más arriba. Son personal de confianza. Pero de allí en fuera, si inspectores, policías, mandos; ellos si están metidos. Vaya, tampoco nadie te obliga, tú sabes si le entras o no. Pero, pues yo la verdad, prefiero conservar mi trabajo, y ya. Lo demás, pues qué puedes hacer, va a pasar y ni caso tiene decir o hacer nada, porque si lo haces, te rompen tu *mandarina* en gajos. Así de sencillo. Si quieres un día, no más quédate unos minutos observando cuando hay un operativo y vas a ver cómo le pasan los vendedores con la credencial al policía, así “bajita la mano”. Y el que no le pasa, van los oficiales por él, y se lo llevan a los torniquetes, ya después, al poco rato, vas viendo cómo regresa el chavo otra vez. (Diario de campo, 12 de enero del 2018).

Según los relatos que me hacía El Tejoncito, mientras trabajábamos en los andenes del metro, el negocio es más o menos así: los policías están atentos a los “carteristas”, cuando hay una denuncia o un usuario baja la palanca, se acerca y dice que él como policía, lo va a remitir,

---

<sup>345</sup> Era el viernes 12 de enero del 2018, aproximadamente a las 2 pm, cuando abordaba el camión de la ruta de “Bosques” que sale del Metro CU con dirección al Ajusco. Resultó ser que mi compañero de asiento era Jaime, un Inspector de Estación de la Línea 9, que recién había salido de su trabajo. Jaime y yo comenzamos a platicar debido a que un señor subió a pedir dinero en la unidad. Jaime me comentaba que conocía a ese señor porque mendigaba, con el mismo pretexto, en un parque de la colonia Portales, así que, no debí de haberle dado ninguna moneda. Producto de esa charla, es el relato que presento.

que no se preocupe. Así el usuario, con tal de no perder tiempo, lo deja ir. Pero, el celular o la cartera nunca aparecen. El Policía ya se arregla con “el carterista”. De todos modos, para dejarlos trabajar, tienen que entrarle con una feria. Dice que un policía se puede embolsar cinco mil pesos libres no más de ese *business* (Diario de campo, 5 de septiembre del 2018). Un una de tantas charlas que mantuve con Demetrio, en un pasaje de la plática del 1 de mayo, mientras hablábamos sobre el ejercicio de la seguridad en contra de los vendedores, nos comentó la siguiente anécdota que, también, refleja el acontecer de los contubernios entre policías y criminales, y lo débil que puede llegar a resultar la Ley:

Demetrio: Lo que están haciendo ellos, es una manera de que, precisamente, de hacer que la gente se vuelva delincuente, y en base a eso, pues ya no hay defensa. Cuando eres conocido, inclusive, te tienen enfocado con las cámaras y todo, pero, fíjate lo chistoso de todo esto, que ya cuando te ubican como delincuente, los del Metro ya tienen otras prerrogativas, ya no te agarran casi, porque ya eres una entrada fija que tienes que dar. Tienes que darles más si te agarran. Ellos están allí, presentes atrás de ti para llegar y decir “a ver qué pasó, qué pasó yo me lo llevó Señor, Señor a quién están robando. No se preocupe, nosotros lo vamos a ver”. Y se arregla y todo. A menos de que se encuentre con alguien que diga, “no, no, no yo lo quiero denunciar” Y páselo tal y cual a la delegación o a la judicial. Necesito que lo pasen, pero, pues son raros, la mayor parte de la gente, no quiere perder el tiempo, que me den lo mío, y pues ya.

Al grado de que apenas hace algunos días, aquí en la Guerrero, aquí en el metro Hidalgo, un cuate que estaba quitando celulares, y en eso se lo quita a una chava que se dio cuenta y no lo soltó y gritaba y gritaba; y ya, llegaron los policías “no pus pásese, pásese lo llevaron a la Guerrero y ya en la Guerrero, le dicen “bueno cuál es el problema” y el otro ya engallado, sabiendo que tiene la protección de los otros. Y la muchacha “No pues que mi celular”; Y el otro cuate que saca como 8 celulares y le dice “a ver, cuál es el tuyo”, ahí enfrente del Juez en su escritorio del Juez, “No pus es éste”, dice la chava. Ya guarda los demás este cuate “no hay delito que perseguir ya vete”. Le dice el Juez. O sea, sin bronca, se va. Yo digo que son cosas ilógicas; que, dices, pero pues cómo entonces. A qué estamos llegando no. (Charla con Demetrio, 1 de mayo del 2017. Centro Histórico).

Esta “mafia” en la que se coluden autoridades, *panchitos* y policías, es una de las consecuencias más perversas del incremento en la presencia de los elementos de las corporaciones policiacas en el espacio subterráneo. Una economía ilegal que se aprovecha de las aglomeraciones de personas que se juntan en el filo de los andenes para cometer los ilícitos impunemente, pues, el fundamento de la colusión entre delincuentes y policías, es que, los segundos aplican de manera discrecional el ejercicio de la ley contra estos ilícitos a cambio de recibir una parte del pago que reciben los ladrones por la venta de los celulares en otros mercados populares, por ejemplo, los puestos de celulares a lo largo de Eje Central.

El fenómeno de las economías de la ilegalidad, el “pacto informal entre autoridades y delincuentes” (Dewey, 2018), ha sido parte de las investigaciones realizadas por Matías

Dewey, quien advierte que estas economías se sostienen a partir de los contubernios entre los grupos ilegales y los cuerpos de seguridad ciudadana (Dewey, 2015). En su investigación con los grupos que controlan el mercado del robo y venta de autopartes en la metrópoli bonaerense, Dewey (2015) reconstruye la estructura económica de “impuestos negros”, esto es, las cuotas que pagan los grupos criminales, para seguir llevando a cabo sus actividades económicas bajo la tolerancia y protección de los cuerpos de seguridad; que se asemeja mucho al flujo de dinero que describen los comerciantes y autoridades con quienes tuvo la oportunidad de charlar y que, también ha sido identificado como una forma de orden en otros espacios populares de la ciudad de México, como La Central de Abastos (Bakić, 2018: 12).

### **Los “guardianes del orden”.**

Las voces de los policías y otras autoridades

“Vivimos en una sociedad ingrata que contrata una serie de personas con el objeto de que cuiden la aplicación de las leyes inoperantes y defiendan instituciones de tiempos anti diluvianos. Les entrega armas y les pone trabas para usarlas. Desconfían de la autoridad y les exige que se porten como caballeros. Los ponen en tentación y los acusa de soborno. Este homenaje está escrito para compensar, aunque sea en parte, las injusticias que la opinión pública comete a diario con Los guardianes del orden público” (Ibargüengoitia, 1972: 17).

Cuando se crece en los linderos de los barrios populares, es muy común adoptar un cierto rencor en contra de los elementos que integran los grupos policiacos. Es común que la juventud que habita en estos espacios, especialmente la población juvenil masculina, sea objeto de constantes e injustificadas revisiones, detenciones y extorsiones por parte de los grupos policiacos (Serna, et. al. 2013). Este rencor social entre jóvenes de entornos populares y grupos policiacos es parte de la socialización de quienes hemos crecido en esos entornos. Conocemos a los policías como: tiras, chota, pero, más despectivamente, como “los puercos”. No quiero hablar sobre la justificación de dicho rencor, que en ocasiones, está fundado con hechos que incluyen las detenciones injustificadas<sup>346</sup>, como el lucro de la Ley que acabó de presentar. No obstante, haciendo las veces de abogado del diablo, como lo he hecho con los

---

<sup>346</sup> Aunque son innumerables los casos de abuso de fuerza policiaca en contra de jóvenes, uno de los casos más sonados fue la detención, desaparición y daños ocasionados a la integridad física de Marco Antonio, estudiante de la preparatoria número 8, acontecido el 23 de enero del 2018 (<https://www.milenio.com/estados/caso-marco-antonio-desde-su-desaparicion-hasta-su-hallazgo> Consultado por última vez el 17 de marzo del 2019) .

grupos de comerciantes populares, brindarle la palabra a este otro grupo socialmente estigmatizado: “los guardianes del orden”<sup>347</sup>.

Comenzaré con una somera caracterización de los distintos grupos policiacos que se pueden encontrar en el Metro, pues, existen distintas corporaciones policiacas que se encargan de la seguridad en el espacio subterráneo, cada una con sus funciones acorde con el área que está bajo su vigilancia y que, incluso, podemos apreciar, se distinguen corporalmente debido a la función de seguridad que cumplen.

Erick: Por ejemplo, porque yo suelo andar mucho por el metro, trabajo allí trabajo. Ese tema de cómo se dividen los sectores. Porque yo he visto que tienen justo en el hombro, tienen letras y cada uno de los sectores, supongo, que tiene diferentes letras.

Oficial Hernández: Sí, claro. Aquí el enlace del sector F, está encargado de puros torniquetes. El U, es el sector que está encargado de todo el estratégico, que sería haciendo toda el área del metro. El área de complemento a los oficiales, que vigila estaciones, sí, más que nada de andenes y vagones y pasillos. Lo que es encargado el estratégico el estratégico, si son más que nada para el comercio informal. El F, que es torniquetes, para dar la seguridad en torniquetes, igual y precisamente en la PEA, que es dónde ellos me parece que lo manejan por números; entonces, me parece que es el 70 y de golpeo. Me parece que lo manejan de tres tipos, entonces, sería reacción, golpes y torniquetes

Erick: Y cuáles son, por ejemplo, también he notado que hay diferencias físicas entre los policías eso es cierto. Es decir, a los más corpulentos los mandan a estratégico

Oficial Machado: Los más corpulentos los mandan para los operativos fuertes en esta ocasión a sacar a “la venta”, cuando el mismo que lo permite te pide que lo saques. Por qué, porque arriba de esos que lo permiten, hay otros más arriba. Entonces, cuando llegan esos, “pues sabes que, no, no quiero ver ninguna “venta””. Entonces, ellos nos ordenan “¡No queremos ver ninguna venta en este momento!” Puede ser en una semana, un mes y otra vez vuelve la corrupción al siguiente mes (Charla con Oficiales, 18 de abril del 2017).

En menor medida, existen otros policías que intervienen en operativos o programas especiales de temporada, como las oficiales de chaleco rosa que por las mañanas resguardan los accesos a los vagones exclusivos. También existen otros grupos policiacos que no intervienen en el mantenimiento del orden en el espacio subterráneo, sino que, supervisan que los oficiales realicen su labor, no obstante, como todo oficial, se desconfía de ellos. Las funciones de cada grupo son específicas y no se intervienen entre sí. En realidad, es muy cierta la jocosa y ácida descripción que hizo Ibarguengoitia sobre el papel de los grupos

---

<sup>347</sup> Buen parte de esta sensibilidad respecto de los grupos policiacos nació por un altercado que viví en una confrontación que presencié entre personas con discapacidad visual y grupos de granaderos a las puertas del edificio de gobierno de la Ciudad de México, el 16 de abril del 2013.

policíacos en el mantenimiento del orden<sup>348</sup> (Ibargüengoitia, 1972: 17). Por ejemplo, un Oficial de estación no puede remitirte, no es su labor, no puede abandonar su puesto para remitirte. Tendría que llamar a un Oficial de Operativo para que te remitiera, pero, eso significaría que tú tendrías que esperar a que llegará. Cosa imposible. Incluso, sí el Oficial de Operativo no tiene quién lo cubra en su estación, no te remitiría. Así me sucedió una vez en San Antonio Abad, cuando una señora y sus hijos se decidieron a comprarme un par de chocolates en pleno andén, justo enfrente de la mirada del Oficial que resguardaba el andén. Temeroso, pensé que no sería buena idea hacerlo. Ya me esperaba la remisión. Pero, todo aconteció como si nada hubiera pasado (Diario de campo, 4 de septiembre del 2017). Pero, más que un acto de “corrupción” o de comprensión<sup>349</sup>, a esta aparente indolencia que muestran los efectivos de seguridad, se le deben de sumar dos factores, el primero de ellos, de corte meramente estructural y el segundo, de orden ontológico. El primero, responde al hecho de que los cuerpos de Seguridad se encuentran inmersos dentro de una estructura burocrática que les ordena aquello que tienen que hacer dentro de su horario laboral, como una Oficial de la PIB me lo contará:

Oficial Machado: De los policías. Haz de cuenta, nosotros somos policía contratada por quién, por las empresas. A nosotros, nos dicen en un papel “tiene aquí, aquí están tus consignas. Esto es lo que vas a hacer. Tu consigna es ver que los ambulantes no anden vendiendo, y que, si hay algún robo o algo, tú actúes y cosas así”. Y ya ahí, vas a ir, y entonces, cómo dice mi compañero, la corrupción pasa que aquí hay personas arriba de nosotros que lo permiten. Entonces, el que paga manda. Si ellos nos pagan y nos dicen “Dale chance”, pues, les tenemos que dar chance a que el vendedor entre y venda. (...)

Erick: Pero, por ejemplo, acá en seguridad interna en el Metro, o sea ya hay un sistema, ya ustedes, supongamos, los contratan pues le dicen “les toca apoyar en el metro”, ustedes tienen que acoplarse a esa dinámica

Erick: O sea ya es eso, es un poco lo que decía, que no necesariamente lo hacen por su voluntad

Oficial Hernández: Si, allí es lo que diga el Metro. Si te dice, “Es que aquí te tienes que estar parado, los elementos se tienen que quedar allí parados, así allá otras cosas. Ahora sí que depende de las decisiones del Metro, de lo que haya que hacer, de lo que diga el mando

Erick: ¿Y quién los contrata a ustedes?

Oficial Machado: Contrata la policía, le dice al sector y el sector manda (Charla con policías, 18 de abril del 2017)

---

<sup>348</sup> Su “Homenaje a los policías”, lo escribe Ibargüengoitia inspirado en el caso de un lustroso policía de condominio que, sin importar lo acontezca en su derredor, jamás abandona la pesada tarea de la que el poeta hace mofa: permitir la entrada y salida vehicular de los inquilinos.

<sup>349</sup> Podríamos hablar, incluso de cierta empatía entre comerciantes y policías (Bakić, 2017: 19-20).

El segundo punto concierne a la seguridad de los propios policías. En realidad, resulta paradójico que las personas que, en teoría, están encargadas de la seguridad de la ciudadanía, se sientan inseguras de sí mismas. Ello se explica porque, lejos de la idea clásica del “Estado como detentador del monopolio legítimo de la violencia” (Weber, 1964) dentro de la complejidad del gobierno y la seguridad en la ciudad, existen otro tipo de órdenes extraestatales que se encargan de ejecutar la violencia. Los cuales, pareciera que tienen mayor fuerza bélica y más derecho que los propios policías, quienes, como otro Oficial, ya cercano a la tercera edad, nos diría al Tejoncito y a mí, se tienen que hacer “Ojo de hormiga”.

Oficial Güemes: Y sí, es como todo, mira. De qué sirve que yo vea un robo e intervenga. Total, a ellos, no les van a hacer nada. Con el nuevo sistema penal, salen de volada. Y luego, vienen por uno y a nosotros quiénes nos defienden. Luego, vienen mejor armados que uno - y nos señala su arma-. No, la verdad, para qué. Mejor uno tranquilo, “hace ojo de hormiga”, y todo tranquilo. Por eso, luego los “parejas” no intervienen. Bueno, luego, incluso, hasta están ahí con “la rata”. Pero eso es otra cosa. Mientras tanto, uno se hace como sí nada y cumple con su consigna, con su chamba. Que aquí, es cuidar el acceso de los usuarios y nada más. (Charla con el Oficial Güemes, 13 de agosto del 2017).

Por último, aquí se une uno de los círculos en torno a los laberintos que crean las leyes y la burocracia. A través de los cuales, por su movilidad, el propio derecho termina por favorecer más a los delincuentes que a las propias instituciones. Un laberinto que, nos depositará en uno de los niveles más turbios y cotidianos del gobierno del espacio subterráneo, el de las auténticas economías delictivas que realizan al amparo de la estructura corrupta que han construido las autoridades y los grupos policíacos en contubernio con los grupos delictivos que, aprovechando las aglomeraciones, quitan carteras y celulares a las y los incautos usuarios.

En cada una de las secciones de este trabajo, he intentado reunir al mayor número de voces que son parte de los múltiples órdenes que componen la gobernanza del espacio subterráneo. También, teniendo en cuenta todo el elenco de actores, enfatizo que mi intención no es buscar inocentes ni culpables, sino, describir las estructuras que están detrás de las relaciones sociales que explotan económica y políticamente el espacio subterráneo. En este caso, una vez más, corresponde escuchar a las y los elementos de seguridad que, en los relatos anteriores, son acusados de corromper la Ley. Sobre las relaciones que mantienen los policías con estas redes de corrupción conversé con un par de efectivos, un hombre y una mujer, de la Policía Industrial Bancaria. Un grupo policíaco que, según los propios elementos con quienes charlé, son contratados bajo consigna, cuestión que, les obliga a obedecer las órdenes

de los contratantes, en este caso el STC Metro, se contrata bajo ciertas consignas que, pueden ir más allá de las tareas de seguridad del público usuario, sino que, también, como acuerdos no escritos, puede existir el respeto de ciertos grupos de comerciantes que ya pagaron su cuota. Sobre la relación que mantienen las y los oficiales con estas redes de corrupción, le pregunté a las personas con quienes tuve la oportunidad de charlar.

Erick: Ese “entrar en la corrupción”, entiendo yo, no es algo que ustedes necesariamente decidan, es decir es algo que una lógica...

Ambos: pues es una decisión propia

Oficial Machado: O sea, tú sabes, te la juegas, porque, es tu trabajo o sea está prohibido recibir, esa es una consigna que tienes. Está prohibido recibir, nada de nada. Es cuestión y criterio tuyo. Yo no me jugaría mi trabajo por \$100 a la semana de cuota. Hay gente que sí.

Oficial Hernández: Pues, prácticamente todo tipo de policía lo va hacer por razones propias, por razones de sueldo; y yo aquí que sepa en la PIB, no se permite, pero en la preventiva, se maneja de aquí pues, ya tantos meses, tantos días, pues ya tantos días, que te pongan ese servicio tienes que aportarle algo al jefe o aparte tienes que quedar tienes que comprar el desayuno al jefe y su refresco entonces pues es decisión propia porque, porque tú decides si lo haces o no. (Charla con dos oficiales de la P.B.I. 18 de abril del 2017).

No obstante, se habla muy poco respecto de las estructuras políticas y económicas con las que operan los propios policías, a quienes se les acusa en los medios de comunicación de ser quienes permiten los acuerdos con comerciantes y delincuentes. Pero, pocas veces se estudia, por el acceso tan restringido (Dewey, 2016), las relaciones políticas al interior de las corporaciones policíacas. Los directores y mandos que están, dentro de la jerarquía, por encima de los vigilantes de pasillos y vagones del Metro. Por ejemplo, a inicios del año 1986 cuentan las notas periodísticas de la época (Cabildo, 1986) que después de un famoso robo cometido al Museo de Antropología e Historia, se seguiría una investigación contra los policías de la corporación industrial y bancaria, que desembocaría en el paro de labores como protesta de varios de los grupos policíacos que entonces vigilaban las instalaciones del Metro. Un segundo aspecto tiene que ver con la propia estructura jurídica a la que responden los oficiales encargados de la Seguridad Pública. En el 2017 se daría una reforma en el Sistema Penal Acusatorio, el cual, despenalizaba como delito grave el robo sin violencia, agravio típico al que responde el robo de celulares que realizan los *panchitos* en el espacio subterráneo. Con base en esta reforma, dicen las propias autoridades de rango medio, que se dificulta la acción judicial, en la medida en la que se necesita del forzoso testimonio de la persona agraviada para poder proceder contra el infractor. Un trámite que implica tiempo,

mismo que, las y los usuarios no están siempre dispuestos a invertir. Como lo hace notar Israel:

Israel: Si, está muy cabrón, y luego, el Nuevo Sistema Penal Acusatorio no nos ayuda en nada.

Erick: ¿Por qué?

Israel: Porque, ahora, ya los policías pueden conciliar en los casos, ya no es necesario que se presente la queja. O sea -responde ante mi cara de interés- si le roban al celular al usuario, llega el policía y le dice “bueno qué quieres” y si el usuario dice, “quiero mis cosas”, el oficial ya puede conciliar con las partes y ya...

Erick: no hay delito que perseguir.

Israel: Exacto. Y como la gente sabe todo el proceso de los juzgados y la acusación, pues, no quieren hacerlo y ya, se van. (Diario de campo, 9 de diciembre del 2017).

De tal modo, gran parte de los conflictos que se derivan de los hurtos de celulares a bordo de los vagones del Metro, cuando se logra detener a algún sospechoso, se resuelven en los propios pasillos del Metro. Cuando el ladrón le devuelve sus pertenencias al usuario o usuaria, quien otorga el perdón al ladrón. En este modelo de negociación del delito, el policía funge sólo como un intermediario que, al no existir un conflicto entre las partes, se limita sólo a cerciorarse que ambas partes queden satisfechas con el acuerdo al que llegaron. Dejando al *panchito* libre para que vuelva a entrar a los vagones, pero, teniendo una deuda con el oficial que sirvió como intermediario en el conflicto. Es así como, más allá que la aplicación irrestricta de la ley, se busca la conciliación del conflicto.

### **La fantasía de la seguridad**

Pese a los vacíos que existen en el modelo de securitización que respalda el incremento de la presencia policiaca en el Metro, esta política se ha mantenido, y no hay visos de que se busque cambiar con el modelo de control en el espacio subterráneo. Lo que es evidente es que este modelo no ha logrado inhibir la presencia de los comerciantes populares en el espacio subterráneo, y que ha propiciado la emergencia de otras economías ilegales que se vinculan con el robo de celulares y la venta de “derechos de piso” para los comerciantes. Si bien, faltan elementos para caracterizar la manera en la que se establece la propia gobernanza al interior de las corporaciones policiacas, las observaciones hacen pensar que existe una estructura política y económica que rige los propios pactos entre criminales y policías, y entre policías y comerciantes populares.

Aunque, tanto policías como vendedores, a través de sus acuerdos, a través de sus tácticas de evasión de la Ley, presentan una resistencia ante esta estructura. Un resquicio de alianza,

sutil e irónica que, al ser parte del mismo espacio social y físico (Barbosa, 2008), se aprecia en las más pequeñas interacciones entre policías y vendedores, que van desde el mínimo saludo o reconocimiento con la mirada y asentimiento con la cabeza; las mismas complicidades del policía que, sin dinero alguno, le permite al vendedor seguir con su trabajo; como, también, de las preguntas que hace un Oficial de turno a un comerciante del vagón sobre sí considera seguro y fiable comprar una pantalla en los puestos de electrónicos del Barrio de Tepito (Diario de campo, 10 de agosto del 2017).

No obstante, en el juego de hacer valer la ley, en donde el policía tiene que cumplir con su trabajo y los comerciantes ser sancionados por su trabajo, se observan, también, interacciones que confrontan violentamente a ambos grupos. Son diversos los vídeos y las noticias que circulan por la red sobre altercados entre policías y vendedores que terminan con lesiones de los oficiales involucrados, o que manifiestan un evidente abuso de la fuerza física en contra de las y los vendedores. En suma, ambos bandos resultan perdedores dentro de las políticas que se han implementado para terminar con el comercio popular bajo la ciudad. Imagen que, también se ha visto reflejada en la percepción pública

Erick: ¿Cómo perciben ustedes la imagen de los policías en la sociedad?

Oficial Machado: Pues, muy corruptos, (unas risas nerviosas), es la verdad, porque la sociedad así es como te ve. Y es como lo toma, realmente, pues, es un corrupto y ahora sí que pues desgraciadamente a veces pagamos justos por pecadores. A veces tenemos [sic] personas que trabajamos bien y hay personas que desgraciadamente, están en la corrupción por opción (Charla con policías, 18 de abril del 2017).

Las cuales, no han tenido el efecto deseado, pues, sigue prevaleciendo el comercio popular en las estaciones y dentro de los vagones del Metro, y muestran que el comercio popular en la Ciudad de México, y debajo de ella, es un problema mucho más complejo que no puede ser entendido como una conducta delictiva y, por ende, que pueda ser inhibida por medio de la implementación de las fuerzas de seguridad. Además de que constituye un gasto importante en el erario público, como lo muestran los costos de contratación de los cuerpos policiacos para el 2016.

Número de elementos y costo al servicio del grupo estratégico, por el STC, periodo comprendido del 16 de febrero al 31 de diciembre del 2017						
Grado	Turno	Elementos	Días laborados	Costo unitario	Costo quincenal	Costo anual
1er Oficial	12X24	4	80	1,913.68	76,547.20	153,094.40
Sub Oficial	12X24	3	60	1,204.97	36,149.06	72,298.20
Sub Oficial	16X32	16	240	1,606.61	192,793.72	385,586.40
Policía 1ero	12X24	3	60	1,016.22	30,486.62	60,973.20
Policía 1ero	16X32	37	555	1,354.94	375,994.89	751,991.70
Escribiente	12X23	9	180	1,110.54	99,948.82	199,897.20
Policía 2do	12X24	16	320	986.22	157,795.00	315,590.40
Policía 2do	16X32	37	555	1,314.93	364,894.17	729,786.15
Policía	12X24	234	4680	924.91	2,164,310.58	4,328,593.10
Policía	16X32	468	7020	1,233.24	4,328,657.83	8,657,344.80
<b>Total</b>		<b>827</b>	<b>13,750</b>		<b>7,827,577.78</b>	<b>15,655,155.55</b>

Tabla 15 Presupuesto de contratación de policías 2017  
Fuente: Convenio de colaboración PIB-SSP y SEMOVI, 30 de diciembre del 2016

Al respecto, sería necesario ubicar los 15 millones 655 mil 155 pesos que se destinaron a la contratación de seguridad privada dentro de los 15 mil 849 millones 703 mil pesos que, originalmente<sup>350</sup>, se habían destinado como presupuesto para el STC Metro para el ejercicio del año 2016. Así, la millonaria cantidad invertida en la política de “Cero tolerancia”, nos invitan a contrastar la inversión destinada a la contratación de seguridad privada con el monto que se le destina a otras obras que requieren las instalaciones del STC Metro para su mantenimiento y para la adecuada atención de las necesidades de movilidad del público

<sup>350</sup> A finales del 2015, se especulaba que el STC Metro debería de gozar de un incremento al presupuesto originalmente asignado para el ejercicio del 2016, debido a las obras que se planeaban para corregir los desperfectos de la Línea 12. Véase: <https://www.excelsior.com.mx/comunidad/2015/12/04/1061435> (Consultado el 24 de febrero de 2020).

usuario, las cuales, con base en los estatutos del STC Metro, es la prioridad de este medio de transporte.

Más allá del tema financiero, el monto que se invierte en la contratación de la seguridad privada que custodia las instalaciones del STC Metro, nos invita a reflexionar en torno a la eficacia de la política de “Cero Tolerancia”. Política que, como he mostrado en este capítulo y en el anterior, no ha arrojado los resultados esperados, pues, la proliferación de los cuerpos policiacos ha provocado que emerja un desbalance en la gobernanza del comercio popular que ha producido otro orden político y económico que se funda en los cobros de “derechos de piso”, el cobro de multas sin recibo, y el polémico caso de la colusión y protección de los cuerpos policiacos a bandas de *panchitos*. Órdenes que distan mucho de ser el ideal de la imposición del Estado de Derecho que las autoridades pensaron que ayudaría a establecer la presencia de efectivos de la policía en el Metro.

Una situación que se pensaría, cambiaría con la entrada del nuevo gobierno de la Ciudad de México en el 2018. No obstante, el 18 de junio del 2019, en un evento realizado al interior de la estación Hidalgo del Metro de la Ciudad de México, la Jefa de Gobierno, Claudia Sheinbaum, junto con la Directora del STC Metro, Florencia Serranía y el titular de la Secretaría de Seguridad Ciudadana, Jesús Orta, presentaban la nueva imagen de los 700 elementos que se integraban a la policía destinada a la vigilancia del transporte público en la Ciudad de México, compuesta por una fuerza de “...5 mil 852 elementos de la Policía Bancaria e Industrial y de la Policía Auxiliar [destinados a la vigilancia de las estaciones del Metro] 750 Policías en el Metrobús y 150 elementos en el Tren Ligero”. Al mismo tiempo, incluso antes de este incremento, se daban a conocer que “De acuerdo con cifras del SCT Metro, del 5 de diciembre de 2018 al 16 de junio de 2019, con los operativos de seguridad en la Red del STC, se ha logrado inhibir en 80 por ciento la presencia de ambulantes, y reducir en 20 por ciento los delitos en el Metro”<sup>351</sup>. Acción se reflejaba en las siguientes cifras:

...2 mil 34 carpetas de investigación iniciadas por el delito de robo a pasajero a bordo del Metro, se tienen 539 carpetas de investigación con detenido [s], 690 personas fueron puestas a disposición y se recuperaron 227 equipos telefónicos. Asimismo, se tienen detectadas 19 bandas delincuenciales, de las cuales 11 han sido desarticuladas; se han remitido al Juzgado Cívico a 20 mil 21 personas por venta informal dentro de las instalaciones y a siete mil 620 por diversas faltas administrativas; y se han puesto a

---

<sup>351</sup> Véase: <https://www.jefaturadegobierno.cdmx.gob.mx/comunicacion/nota/refuerza-gobierno-de-la-ciudad-de-mexico-vigilancia-en-el-transporte-con-700-nuevos-policias> (Consultado el 25 de junio del 2019).

disposición a 195 personas por el delito de abuso sexual, 60 por acoso sexual y 3 por el delito de violación<sup>352</sup>.

Llama la atención que se mezclen los delitos del fuero penal, como el robo y los delitos sexuales con las faltas administrativas como lo son el comercio popular en el Metro, lo cual, habla de la continuidad que se tiene sobre la criminalización del comercio popular y la definición de un problema socioeconómico como un problema delictivo. Por su parte, como ‘ha sucedido desde la implementación del modelo de “Cero tolerancia” en el Metro, se piensa que el orden social se construye por medio del incremento de efectivos de seguridad’. Una ilusión del orden que se asemeja a otros ejercicios históricos del gobierno en el control de crisis económicas (Harcourt, 2011). Ya el tiempo dirá sí este cambio de imagen y aumento en el número de elementos que resguardan las estaciones del Metro, no deriva en la recreación de los órdenes ilegales, fomentados por las propias estructuras policiacas, en los que se vende el ejercicio discrecional de aplicación de las leyes contra grupos de comerciantes y grupos de asaltantes.

### **Conclusiones capitulares**

En consonancia con su predecesor, en este capítulo seguí la descripción y el análisis del proceso histórico que siguió la gobernanza del comercio popular en el Metro, después del arribó del PRD al poder del gobierno y al fortalecimiento del discurso jurídico en contra del comercio popular en el Metro. Proceso que pasó por una segunda etapa a partir de que se implementó la política de securitización del espacio público inspirada por las recomendaciones que hizo el Grupo Giuliani. La implementación de esta política se destacó por el incremento paulatino de la presencia de efectivos de la PBI, seguridad privada que es contratada por el gobierno, en las estaciones del STC Metro. El propósito de esta política era el establecimiento del “Estado de Derecho” y la “erradicación” del comercio popular en el STC Metro. No obstante, como mostré, esto no sucedió.

Incluso, en tres ocasiones, se impulsaron proyectos de ordenamiento y regulación del comercio popular en el Metro, pero, debido a distintos factores, entre ellos el mal diagnóstico y la opacidad en el manejo de los recursos, también fracasaron. No obstante, lograron

---

<sup>352</sup> Véase: <https://www.jefaturadegobierno.cdmx.gob.mx/comunicacion/nota/refuerza-gobierno-de-la-ciudad-de-mexico-vigilancia-en-el-transporte-con-700-nuevos-policias> (Consultado el 25 de junio del 2019).

atomizar aún más los liderazgos del Metro, debilitaron a las organizaciones más fuertes, y, gradualmente, redujeron la relación de la gobernanza del comercio popular a la negociación personal entre policías y vendedores. Las repercusiones de estas “consecuencias no deseadas” de la política que emprendieron las autoridades, lejos de instaurar el tan anhelado Estado de Derecho en el Metro, propiciaron que se construyera otro orden social en el Metro que fortaleció las actividades delictivas bajo la ciudad. Con lo que se creó otra esfera problemática dentro de las interdependencias que tejen la gobernanza del comercio popular bajo la ciudad.

Sin embargo, también busqué escuchar lo que se dice en la otra cara de la moneda y recuperé la voz de algunos elementos policiacos. Escuchar las voces desde la perspectiva institucional de la justicia, me permitió mostrar que, al interior de los propios cuerpos policiacos, también se vive toda una red de interdependencias políticas que limitan y condicionan su accionar. De tal manera, sin la intención de indultar ni culpar a los policías, es importante notar que los propios cuerpos policiacos están enredados dentro de su propia maraña política y burocrática.

Capítulo VIII  
POLICÍAS Y VENDEDORES  
El juego de negociar y aplicar la ley en el Metro

Aunado al endurecimiento del marco jurídico que fortaleció el combate del comercio popular en el Metro, se implementó una política de “Cero tolerancia” que, entre otras acciones, impulsó el incremento de la presencia policiaca en las estaciones del Metro con la clara consigna de combatir la presencia del “comercio informal” en las estaciones del Metro. Presencia policiaca que alteraría las interacciones cotidianas entre policías y vendedores, las cuales se caracterizan por la negociación de la aplicación de las Leyes en contra del comercio popular, la defensa jurídica de las remisiones y el pago de las multas ante el Juzgado Cívico. Del mismo modo, como lo había anunciado cuando detallé “el oficio del vagonero”, la proliferación de los cuerpos policiacos en el espacio subterráneo también ocasionó que las y los comerciantes populares incorporaran a los saberes de oficio las tácticas de evasión y resistencia para evitar ser remitidos al Juzgado Cívico. Finalmente, sí todas las tácticas fallaban y terminaban en el Juzgado Cívico, las y los comerciantes, aprendieron la manera en cómo tenían que negociar con los Jueces Cívicos, quienes, también, se convirtieron en actores clave dentro de la gobernanza del comercio popular bajo la ciudad.

El capítulo narra las particularidades de estas interacciones entre policías y vendedores que se viven en el espacio subterráneo, como las situaciones que se viven al interior de los Juzgados Cívicos. Para estos propósitos, retomo dos experiencias etnográficas que viví mientras vendía en los vagones de la Línea 2 del Metro: el caso de “Roberto Cruz Martínez” y el caso de “Alberto Martínez Guevara”. A partir de cada una de ellas, describo el proceso de remisión de los vendedores del subterráneo, desde que son sorprendidos por los oficiales en los vagones del Metro, hasta que se les dicta sentencia en los Juzgados Cívicos. Dos situaciones en las se producen las técnicas de negociación del Derecho, primeramente, por la negociación en la aplicación de las normas con los cuerpos policiacos, y en segunda instancia, en la interpretación de las leyes en la emisión de la sentencia de los jueces Cívicos. El propósito del capítulo, es mostrar este orden de la gobernanza del comercio popular que constituyen las relaciones entre comerciantes y policías, como el orden jurídico que se viven en los espacios de los Juzgados Cívicos.

## **“Enemigos comunes”**

### Cercanías y distanciamientos entre policías y vendedores

¿En su infancia quién no jugó a “Policías y ladrones? Ese inocente juego en el que se nos enseñaba con nitidez quiénes eran los “buenos y los malos”, en el que los “buenos”, idealmente, quienes representaban a los policías, debían de perseguir y apresar a los “malos”, aquél grupo de infantes que hacía las veces de ladrones. En mi labor social con niños y niñas de las calles de la parte antigua del barrio de La Merced, aprendí que este juego de mi infancia se seguía llevando a cabo en las calles, sólo que había un cambio en los personajes:

Erick: ¿A qué quieren jugar?

Niñas y niños: ¡A policías y vendedores!

Erick: ¿Policías y ladrones? –Intenté corregir-

Niñas y niños: ¡No, policías y vendedores! –insistieron-

Erick: ¿Cómo se juega eso? -Pregunté con un genuino interés de investigación, como cuando, de improviso, te encuentras con un dato relevante-

Niñas y niños: Pues sí, unos hacen de policías y los demás están vendiendo. De pronto llegan los policías y los corretean, pero si logran llegar al callejón ya no los alcanzan. Y si los alcanzan los llevan a la delegación. Pero otro comerciante los puede rescatar. ¡Todos los niños lo juegan! –Gritaron, con sorpresa porque no creían que no supiera del juego- (Diario personal de campo. 2 de septiembre del 2016. Callejón de manzanares, La Merced).

Es común que la representación de la realidad que se nos inculca como personas parte de una distinción dual entre el bien y el mal, la luz y la oscuridad, policías y ladrones. No obstante, más allá de las representaciones lúdicas, la vida cotidiana en las calles muestra que esta distinción no es tan clara como parece. Al menos en el caso del comercio en los espacios públicos de la Ciudad de México, existen investigaciones históricas (Barbosa, 2008) y contemporáneas (Bakić, 2017) que muestran que la relación social entre policías y poblaciones de comerciantes es más cercana de lo que se representa desde las concepciones duales del mundo del bien y del mal.

Mario Barbosa destaca que parte de la filiación que existe entre policías y poblaciones callejeras, radica en el hecho de que comparten un mismo espacio social, público y privado. Así, “Gendarmes, recaudadores, vendedores de la calle, empleados y “vagos” compartían el gusto por beber pulque, por comer “antojitos” en la calle, por escuchar música” (Barbosa, 2008: 242). Algo similar relata Tiana Bakić (2017: 19) en su trabajo etnográfico sobre los comerciantes de comida en la Central de Abastos, especialmente, en la relación que mantiene

la autora con “Doña Lupe”, una señora dedicada a la venta de tamales y atole y los policías encargados de la seguridad de las calles, quienes, además, son sus consumidores habituales. De tal modo, recuperando de forma crítica aquella problemática clásica sobre la distancia social y la cercanía espacial que haría Georg Simmel (1986a) en su célebre ensayo “Las grandes urbes y la vida de espíritu”, en el pasado como el presente, esta cercanía dentro del mismo espacio hace que, más allá de las distancias que marca la ley, exista una cercanía social entre grupos que, idealmente, deberían de ser enemigos, como los policías y los comerciantes. El grado máximo de desarrollo de esta identificación es la construcción de una reciprocidad social entre grupos antagónicos ante los ojos de la ley. Como lo relata Barbosa (2018: 243) los gendarmes destinados a retirar a los comerciantes de las calles de la ciudad a inicios de siglo XX, muchas veces hacían caso omiso a las peticiones y denuncias de los vecinos en favor de la permanencia de los comerciantes. “Ésta es una muestra clara de la red de reciprocidades (...) la cual permite la sobrevivencia de amplios sectores de la población beneficiaría por la solidaridad de sus pares o por acuerdos favorables para ambas partes (funcionarios y trabajadores de la calle) por medio de prácticas de soborno y de préstamos forzosos para continuar ganándose la vida en las calles”.

Con las similitudes que se comparten en la ciudad y debajo de ella, un orden similar se estableció entre los policías y las poblaciones populares del Metro. En el que la convivencia diaria entre grupos, supuestamente, antagónicos, va de la aplicación de las normas que marcan los reglamentos de prohibición del comercio en el Metro a los acuerdos de soborno y permisión del comercio popular, y otras actividades económicas no permitidas, en pasillos, andenes y vagones del Metro. De hecho, como mostraré en los relatos, el equilibrio que ordena las relaciones entre policías y vendedores, dependía de los acuerdos que se establecían entre los grupos de comerciantes y las autoridades. Ambas partes llegaban a acuerdos de cuotas de remisiones de vendedores para que los policías pudieran presentarlos ante los juzgados cívicos, y con ello, se les permitía vender de manera tolerada en el Metro. Se pagaban las cuotas mensuales y los policías respetaban los horarios permitidos para la venta

de los comerciantes, siempre y cuando no hubiera un recorrido de alguna autoridad de alto rango del Metro. Entre otros acuerdos que se realizan entre policías y vendedores<sup>353</sup>.

No obstante, una parte de lo que este capítulo muestra, es la manera en cómo, debido al endurecimiento de las leyes de prohibición, el debilitamiento de los antiguos liderazgos como producto de las políticas de creación de organizaciones civiles de comerciantes (Zarenberg, 2011)<sup>354</sup> y el incremento en la presencia policiaca, estos órdenes convenidos entre policías y vendedores tendrían un desequilibrio. El cual, no necesariamente desembocaría en el establecimiento del “Estado de derecho” como lo pretendía la política de “Cero tolerancia” contra el comercio popular que comenzó a implementarse desde la adopción de las recomendaciones realizadas por el Grupo Giulliani, de las que ya he hablado.

Si bien, pese al reforzamiento de las políticas de “Cero tolerancia”, las relaciones sociales entre policías y vendedores no se han erosionado del todo. Mi interpretación sobre este desequilibrio en el orden de las relaciones entre policías y comerciantes populares del Metro, es que, al individualizarse la relación de negociación entre los comerciantes y los policías, al fisurarse las relaciones sociales de apoyo entre ambos grupos, se incrementó la incertidumbre concerniente al comercio popular, al tiempo que se incrementaron los abusos de poder por parte de policías e incluso, los jueces cívicos, quienes, comenzaron a exigir mayores extorsiones por la aplicación discrecional de la Ley y las aplicaciones de sanciones en contra del comercio popular en el Metro. En este sentido, en acuerdo con Dewey y compañía (Dewey, et. al., 2017: 400)

Analizando el orden social desde una perspectiva que se enfoca en las formas en la que los actores manejan las incertidumbres de la vida diaria, nos permite considerar a estos mecanismos como recursos que reducen la incertidumbre del orden social. En consecuencia, las formas que les permiten a los actores manejar la incertidumbre se convierten en formas contingentes de ordenar las interacciones y las expectativas.

---

<sup>353</sup> Como recientemente lo ha destacado un grupo de investigadores encabezados por Matias Dewey (Dewey, et. al., 2017: 400). Por otro lado, como Diane Davis lo expresa, las redes de actores estatales con actores no estatales apoyan en las relaciones sociales que tienen por objetivo primario el mantenimiento de las redes de intercambios, asegurando los mercados y la sobrevivencia económica, lo cual provee de estabilidad y certeza – aunque a través de términos informales– para la vida de las personas (Davis, 2010).

<sup>354</sup> Tanto Gisela Zarenberg (2011) como Rodrigo Meneses (2011) coinciden en que esta estrategia, si bien debilitó los poderes de los viejos liderazgos, creó una atomización de las organizaciones de comerciantes en la Ciudad de México.

Sobre este movedizo panorama es que analizaré la manera en cómo se construyen contemporáneamente las relaciones entre policías y vendedores, como elementos que constituyen la representación cotidiana de la gobernanza del comercio popular bajo la ciudad.

### **Un cambio en las “reglas del juego”**

Uno de los efectos más evidentes de la implementación de la política de “Cero tolerancia” sería la tensión de las relaciones entre policías y vendedores que se viviría día con día en el Metro. No es que antes de la implementación de estas políticas no existiera esta tensión entre policías y vendedores. Por ejemplo, las Normas Reglamentarias del STC Metro de 1977, señalan en su segundo artículo que: “Los jefes de estación, ayudantes, conductores de trenes, inspectores, auxiliares y personal técnico y de vigilancia del Sistema de Transporte Colectivo, cuidarán que los usuarios cumplan las reglas que se establecen en los artículos siguientes” (El Universal, 22 de junio del 2016). En los artículos 19, 20 y 21, de las Normas Reglamentarias, se explicitan las reglas que debían de vigilar el personal del STC Metro, entre ellas la prohibición de la presencia de “cancioneros”, “pordioseros”, “vendedores ambulantes”, y todas aquellas personas que utilizarán las instalaciones con un fin económico distinto a la transportación. A estos “infractores” de las “Normas Reglamentarias”, marcaba el artículo 21, se les desalojaría o bien, “...serían multados con hasta 500 pesos o un arresto de 26 horas” (El Universal, 22 de junio del 2016).

Demetrio vivió este incipiente sistema judicial cuando fue detenido por primera vez por vender en los vagones del Metro. Esta es la narración que me hizo, de su detención y el proceso de su remisión:

Erick: ¿Quién te detuvo la primera vez, un policía?

Demetrio: No, me detuvo un operador del metro y me llevó con un policía. El policía se puso de acuerdo con un vigilante y ya el policía fue el me remite porque, entonces, el vigilante no podía remitir. Entonces, me remite el policía a lo que era la segunda delegación que te estaba en la calle de Topacio, en el centro. Y, este, pues, ya me encierran y de allí me mandan en 15 días al reclusorio preventivo para faltas administrativas que estaba aquí en la calle de Revillagigedo, y ahí fue donde me pusieron, por primera vez 15 días. Claro pues yo, llorando “¿Cómo voy a estar preso por ejercer un trabajo?! Que, también, era un trabajo honrado como cualquier otro. Y, este, pero así eran las cosas y, aún, así con el miedo y todo, con ganas de llorar, me tuve que aguantar, me tuve que aguantar. Y como muchos, la primera vez, los mismos compañeros lloraron, lloraron con su primera vez.

Y luego como era un menor de edad, uno corría el riesgo hasta que mandaran a uno al tribunal para menores, por una falta administrativa. Entonces, en ese entonces, que estaba yo en el metro, tenía 17 años. No pues yo me ponía mayor de edad. “¿Cuántos años tienes? No pues que 19. No, pues, cómo que 19” Pues, me veían cara de niño. Con perdón tuyo, yo era traga

años, yo me ponía mayor y ya. Este, bueno ya de ahí me mandaban, te digo, al Toro. En el Carmen, también, estaba ahí la jefatura. También allí, los detenían. Si era una vida un poco difícil vender, vender dentro del Metro (...) Antes era un poco más complicado que ahora. (Charla con Demetrio, 7 de junio del 2017).

Si bien en la década de los años noventa, con la adopción de una política abierta de combate en contra del comercio popular, se comenzaron a implementar los primeros operativos policíacos, como el llamado “Atila” de mediados de los noventa, y se suscitaron las primeras grescas físicas y jurídicas entre policías, Jueces Cívicos y vendedores en el espacio subterráneo, lo cierto es que es hasta las políticas inspiradas en el modelo de “Cero Tolerancia” que se van a consolidar las ríspidas y cotidianas relaciones entre policías y vendedores. Entre otras cosas, esto obedece al hecho de que van a ser los cuerpos policíacos quienes encarnen a los llamados “burócratas medios o de banqueta” (Lipsky, 2010) quienes representan a las leyes y proyectos que ha formulado el Estado. Por su parte, es en la negociación de este poder, de ejercer o no el Derecho, de negociar su ejercicio con líderes y vendedores en el espacio subterráneo, de la que nacen otros balances que van a ser parte de la gobernanza contemporánea del comercio popular bajo la ciudad.

### **El caso de Roberto Cruz Martínez**

Una forma especial de la autoetnografía, es aquella en la que el etnógrafo tiene que destacar una parte específica de su personalidad o incluso, crear y desenvolver a otra persona. Un caso podría ser el que realizó Nitzan Shoshan (2017), quien tuvo que crear a “Nate”, un trabajador social de origen norteamericano, para ocultar su origen israelí, y así poder convivir con jóvenes neonazis de Berlín. Algo similar tuve que hacer al crear el personaje de Roberto Cruz Martínez para conocer el interior de los juzgados cívicos y vivir la experiencia de ser remitido como miles de comerciantes populares que laboran en el Metro.

Todo comenzó cuando “El Tejoncito” me escribió un mensaje de *whatsapp*, avisándome que no iría ese día a trabajar al vagón. Confieso que, al leer que el Tejoncito no me acompañaría, sentí esa adrenalina, tan cercana al miedo, que recorre el cuerpo cada que el ser se abre hacia una experiencia nueva. Así que me aventuré a llevarme mi bolsa negra con revistas de “sopa de letras” y entrar a vender solo a los vagones del Metro. Al inicio era muy raro hacerlo. Me sentía bastante desprotegido, aunque, intentaba seguir las recomendaciones que me dio, y que aprendí viendo a El Tejoncito. Como primer acto, me cercioraba de que los trenes

estuvieran libres de oficiales. Entonces, corría de la valla que delimita la sección de vagones exclusivos para mujeres, infantes y personas de la tercera edad; esquivaba a las usuarias que descendían de los vagones, y antes de que cerrarán las puertas, entraba en el primer vagón del tren y, una vez cerradas las puertas, me ponía a vender. Pero, como dictan las “buenas maneras del vagonero”, esperaba cuando los trenes iban muy llenos. También, esperaba cuando otro vendedor o vendedora estaba esperando entrar a vender antes que yo.

Pese a que, en mi primer vagón, logré vender dos revistas, después no había vendido nada, sentía que la venta estaba muy floja. Además, dejaba pasar trenes porque iban muy llenos de gente, había otros vendedores entrando o porque había policías en los vagones. Después, cuando por fin lograba subir a uno, no vendía ni una sola revista. La ilusión de que sería un buen día de venta se iba diluyendo<sup>355</sup>. En dos ocasiones, antes de dar paso a mi larga zancada, mis ojos miopes veían la silueta azul de algún efectivo, y tenía que desacelerar el paso. Fingía que miraba hacia otro lado, me quedaba en el pasillo del andén, y aunque sospechoso, no podían decirme nada, porque no estaba haciendo nada. Así se aplica la regla sobre la “flagrancia” de la venta. Si no te ven vendiendo, no te pueden remitir.

El Tejoncito había trazado una corta, pero efectiva, ruta de ventas teniendo como base la estación Zócalo: con dirección Tasqueña, cuando había buena venta, hasta san Antonio Abad; y con dirección a Cuatro Caminos, hasta Bellas Artes. Usualmente, seguía la ruta, aunque, la inexperiencia y ansiedad del joven vendedor, me hacía pensar que el sistema de venta de mi Maestro era un poco lento, pues, sólo se vende en dos vagones, y en un tramo muy corto de la línea. Entonces, en una de mis geniales ideas de novato, en una vuelta con dirección a Tasqueña, en vez de parar en Zócalo, decidí seguirme hasta Pino Suárez. No pensé que fuera una mala idea porque ya estaba vendiendo, al menos, una revista por vagón al que subía.

Recuerdo que, también me había dicho que, siempre era recomendable quedarse en las uniones de los trenes, y que no debía mostrar la mercancía tan alto para que, si había policías en el andén al llegará el tren, no me detectaran. También, que debía de medir bien el tiempo en el que pregonaba “el verbo” y el trayecto de una estación a otra, lo cual, era complicado en el tramo de Allende, que es más corto que el de otras estaciones. Justo iba a hacer eso, esconderme en las uniones de los vagones antes de que el tren arribará a Pino Suárez, cuando

---

<sup>355</sup> En un par de ocasiones, la ansiedad del “joven vendedor”, que busca vender más, especialmente en días en los que la venta no es buena, me hacía correr antes de supervisar que los vagones estuvieran libres de policías.

una pasajera se decidió a comprarme una revista. Con las ventas tan escasas no me podía dar el lujo de ignorarla.

La señora no encontraba su dinero, y una vez que lo hizo, no me pagó con cambio. Si a eso le sumamos que nunca fui muy diestro con los movimientos finos de las manos, entonces, tenemos una transacción lenta para un vendedor que necesita ocultarse. Al llegar el tren al andén de la estación Pino Suárez y ver al grupo de policías que había quedado justo frente a mí, sabía que ese error me iba a costar caro. Conforme el tren disminuía su marcha, pude sentir sus miradas sobre mí. Esas miradas que detectan algo extraño, como el cazador que ha encontrado a la presa que buscaba. También sentí una extraña sensación en el estómago. Mi cuerpo se estremeció, quizá, era miedo. Al abrirse las puertas, con las revistas dentro de mi bolsa negra, descendí del vagón. Me abordó el Oficial Olivares (alto y nariz larga, tez morena clara, cabello castaño, de rostro cacarizo, ojos claros; voz más amable y conciliadora), quien me dijo:

Oficial Olivares: Disculpe caballero. Por favor venga con nosotros, hágase a un lado.

Erick: (Aún en la ceja del andén, intentando evadirme) Pero, por qué, si no hice nada malo

Oficial Sánchez: (Hombre mucho más bajo que yo, robusto, de tez morena oscura, nariz afilada, gesto déspota y un evidente desdén en la mirada): Es que viene en el vagón de mujeres y no está permitido.

Erick: Bueno, disculpé, la verdad es que no sabía que estaba prohibido estar allí. Pero, bueno, a ver dónde dice que está penado estar allí.

Oficial Sánchez: No es que te estás poniendo bien altanero

Erick: Eso no es cierto. Sólo te estoy preguntando que porqué me vas a detener

Oficial Olivares: No pues es que está ahí en la Ley

Erick: No, pues, está bien. Pero, dime en qué artículo dice que yo no puedo estar en el lugar de mujeres.

Olivares -sacó una pequeña libreta y me dice-: No pues, aquí dice en el artículo 26

Erick: Aja, pero qué dice o dónde dice que yo no puedo estar allí

Oficial Sánchez: No pues, nos vas a acompañar al Juzgado Cívico y allí te dicen

Erick: Bueno. Está bien (Diario de Campo 18 de agosto del 2017).

Después de pasar el susto. No opuse más resistencia, porque, ya le había dicho a El Tejoncito que uno de los propósitos de estar vendiendo en los vagones, era, dándome “el lujo del etnógrafo”, que me remitieran y, así, saber cómo era esa parte de la vida del vendedor. De cualquier modo, qué sería lo peor que podría pasar ¿quedarme en los separos? ¿Qué me llevarán al Torito? Sea cual fuera el resultado, yo estaba allí para investigar y conocer. Ya no tenía miedo de lo que podría pasar, si no, una genuina curiosidad por descubrir algo nuevo. Subimos las escaleras de salida hacia el Juzgado 33 que está arriba de la estación Pino Suárez, a un costado de la Plaza de Pino Suárez. Mientras tanto, Olivares me explicaba cómo sería el proceso. Salimos de la estación justo enfrente de la unidad del Ministerio Público que está

saliendo. El Oficial Sánchez caminaba displicente unos pasos más adelante. Olivares caminaba más cercano a mí, fue quien me abordó de nuevo:

Oficial Olivares: Bueno y entonces, éste, a dónde ibas o qué

Erick: Iba a una reunión de trabajo ahí a la Merced -Titubeante, mentí con lo primero que vino a mi mente-

Oficial Olivares: -Explicándome el procedimiento- Primero lo que vamos a hacer es presentarte. Vamos a llenar una papeleta con tus datos. Vamos a pasar a que te hagan un chequeo médico para verificar que estés en condiciones sanas [sin lesiones, heridas o golpes recibidos durante la detención. También se verifica que la persona no venga en estado de ebriedad o bajo los efectos de algún estupefaciente], sin ningún influjo de sustancias extrañas y a corroborar que no se te hizo nada en el momento de la remisión. Después, vas a pasar a la audiencia con el Juez y él va a dictaminar qué va a pasar contigo.

¿Tienes alguna duda o quieres preguntarme algo? -me dijo Olivares-

Erick: No, pues nada -ya más tranquilo con tono displicente-

Oficial Sánchez: -a Olivares- ¿Ya le dijiste en cuánto está la multa?

Oficial Olivares: Está como en 1,200 la multa, y luego, son cómo dos horas de estar allí esperando todo el procedimiento -añadió con malicia-

Erick: Um, pues está bien. Tengo toda la tarde, nada más aviso que no voy a llegar a la reunión. Y pues, dinero no traigo, así que, me voy a tener que quedar en los separos, o a ver -respondí con mayor displicencia, entendiendo lo que querían ambos oficiales-

(Diario de Campo, 18 de agosto del 2017)

Entramos al Juzgado Cívico número 33. Una pequeña oficina blanca, llena de oficiales bancarios, algunos de ellos, reunidos en la entrada, conviviendo, riendo y platicando, mientras avanzaba el proceso de las personas que habían llevado remitidas. A la entrada, del lado izquierdo, están unas bancas de madera. Cuando llegué, había más gente sentada en las bancas. Una señora que estaba esperando a su hijo y a su sobrino porque los habían llevado remitidos por sentarse al borde del andén del Metro y, después, resistirse a la remisión de los oficiales. También estaba otro joven que, como yo, decía que iba a trabajar, y fue detenido por estar en el vagón de las mujeres. Él decía que no se dio cuenta que estaba en un vagón exclusivo de mujeres, que los oficiales subieron en la estación de Allende, y lo bajaron del vagón. El joven reclamaba que los oficiales que lo detuvieron no bajaron a los demás hombres que iban en el vagón de mujeres. Ya había terminado de platicar con el joven, cuando el Oficial Sánchez se acercó a mí con una pequeña libreta en la mano:

Oficial Sánchez: ¡Identificación!

Erick: No, pues no traigo -con desdén<sup>356</sup>-

Oficial Sánchez: ¿Cómo te llamas?

---

<sup>356</sup> Otra práctica común que leí sobre los vendedores es que no portan identificación alguna, para preservar la identidad. O, sí la portan, no la muestran cuando la piden (Sánchez, 2009).

Erick: -recordando lo que había leído en un trabajo previo sobre la práctica de los vendedores de ocultar su nombre verdadero (Sánchez, 2009)- Roberto Cruz Martínez

Oficial Sánchez: ¿Cuántos años tienes?

Erick: 36 años

Oficial Sánchez: ¿Fecha de nacimiento?

Erick: 1984- no pude calcular rápido, obviamente, la edad no cuadraba con la fecha, pero el Oficial Sánchez no se preocupó por verificar la veracidad de mis respuestas ¿Será que ya sabía que mentía-

Terminó de tomar mis datos y se fue junto con Olivares y los demás oficiales que estaban fuera del Juzgado. (Diario de Campo 18 de agosto del 2017)

Pasaron algunos minutos, y ahora fue Olivares quien se acercó a mí. Traía el cuadernillo con los datos que me había tomado Sánchez.

Oficial Olivares: -separándome del grupo y llevándome al costado izquierdo de la sala de espera del Juzgado- Oye pues es que esto va a tardar como 2 horas -me dijo en tono persuasivo-

Erick: Bueno, pues está bien. Ya le dije que yo tengo toda la tarde. No tengo bronca

Oficial Olivares: Bueno, cómo quieras (Diario de Campo 18 de agosto del 2017)

Olivares se marchó a dejar los datos que le había dado al mostrador, en dónde otro oficial detrás de una computadora los comenzó a anotar. Regresé a mi lugar, no quería perderlo, saqué unas copias y me dispuse a leer. Cerca de mí estaba otro oficial, éste más amable y tranquilo, que llevaba en la placa el apellido de Gutiérrez, lo abordé:

Erick: Disculpe oficial, puedo hacerle una pregunta

Oficial Gutiérrez: Sí, dígame

Erick: Lo que sucede es que un par de sus compañeros me trajeron remitido porque estaba en el vagón de mujeres. Pero, cuando les pregunté por el artículo que dice que está prohibido estar allí, no me supieron decir cuál era ¿Usted sabrá?

Oficial Gutiérrez: Si, claro -buscando en una libreta similar a la que me mostró Olivares- Mire aquí está: -me muestra la fracción XI del artículo 26 de la Ley de Cultura Cívica del Distrito Federal, que señala:

“Artículo 26.- Son infracciones contra el entorno urbano de la Ciudad de México:  
XI. Ingresar a zonas señaladas como de acceso restringido en los lugares o inmuebles destinados a servicios públicos, sin la autorización correspondiente o fuera de los horarios establecidos”

Erick: Bueno, pero allí no dice nada sobre estar en el vagón de mujeres. Esa ya es su interpretación

Oficial Gutiérrez: Bueno, sí. Así la entendemos y se ejecuta de tal manera. Pero, a poco no vio que estaba pasando al vagón de mujeres

Erick: No Oficial, la verdad, me recorrí estando dentro del tren, como mucha gente lo hace para evitar a toda la gente que va en los vagones de atrás, pues, se me hizo fácil pasarme más adelante. Como los trenes de la Línea 2 son abiertos, uno no se da cuenta -Mentí-

Oficial Gutiérrez: Pues sí. Ni hablar. Pero es eso, joven. A la otra, ya sabe que no debe hacerlo

Erick: Pues sí, eso sí. Pero, no bastaba con bajarme sólo del tren y pasarme a los de atrás

Oficial Gutiérrez: Bueno, eso ya es criterio del Oficial. La verdad, ya allí es de cada quien. Pero, pues, si cómo tal es una infracción

Erick: Ok. Está bien Oficial. Aunque sería bueno que se supiera que, en efecto, hay una sanción por cruzar a esos vagones y que fuera claro ese aspecto, no sólo una cosa de interpretación no cree

Oficial Gutiérrez: Bueno, pues, uno hace lo que le dicen que haga. Uno está para aplicar el reglamento. Pero, pues, ya se sabe. Por eso, están los letreros.

Erick: En fin. Uno aprende así. Lamentablemente, no todos sus compañeros saben por qué lo remiten a uno. En verdad, muchas gracias por aclararme la duda.

Oficial Gutiérrez: Está bien. (Diario de Campo 18 de agosto del 2017)

El Oficial Gutiérrez se fue a seguir con sus diligencias, y yo regresé a mi lectura. No mucho tiempo pasó para que una vendedora se sentará a mi lado. Era de tez morena clara, no más de 1.60 cm de estatura, joven; vestía *pans* verde pistache y playera rosa, traía algunos paquetes de pilas en las manos. La recién llegada, comenzó a platicar con la señora que esperaba a los dos jóvenes. Al poco rato, también intenté abordarla:

Erick: ¿Te detuvieron por venta?

Joven vendedora: No, vengo a ver otra cosa -me respondió indiferentemente-

Regresé a mi lectura, fingiendo que no me interesaba lo que sucediera alrededor. Después de unos minutos, me enteraría del motivo que había llevado a la chica a ser presentada en el Juzgado Cívico. (Diario de Campo 18 de agosto del 2017)

### **1) El proceso de Roberto Cruz Martínez**

Media hora después de que me tomaron los datos, se escuchó la voz del policía que estaba como escribano “¡Roberto Cruz Martínez!”. El mal encarado Oficial Sánchez se acercó al mostrador y recogió la papeleta con mis datos. De mala gana fue por mí y me pidió que esperará formado detrás de otros cinco varones que aguardábamos parados en un pequeño pasillo. Era la fila para el examen médico. Pasaron quince minutos y el Oficial Mendoza se mostraba molesto, salió del Juzgado, llamó al Oficial Olivares, y le dio la papeleta con mis datos. Olivares se paró enfrente de mí y junto con las demás personas, remitidos y oficiales, esperamos a que el médico hiciera las exámenes correspondientes.

Al igual que su compañero, Olivares se mostraba desesperado porque la fila no avanzaba. Por el contrario, yo estaba muy entretenido escuchando las historias de mis compañeros en la fila. Un par de jóvenes, delante de mí, decían que ellos no estaban vendiendo ninguna mercancía en el Metro, que sólo fueron a dejar unas playeras que habían vendido por internet y habían acordado hacer el intercambio con el comprador debajo del reloj de la estación Bellas Artes. Por su parte, un señor detrás de mí decía que lo habían llevado, pero, que ni

siquiera estaba vendiendo. Sólo estaba en el andén de 18 de marzo, Línea 3, viendo las pantallas de televisión mientras esperaba a su esposa.

Después de escuchar sus relatos, comencé a platicar con el Oficial Olivares: “Ya ves, no me quisiste dejar ir” -le dije al ver su desesperación- “Te dije que sí no “me querías preguntar algo más”-me respondió- “Ni modo, no me hablaste claro. No te entendí. Ni modo, aquí nos vamos a tener que esperar- le respondí sardónicamente-. Le pedí que si me podía mostrar la papeleta. Accedió. Pero no me dejó fotografiarla. Seguimos platicando un poco, hasta que, media hora después de que me formaron en la fila, pasamos al consultorio del médico.

Detrás de la puerta de madera, estaba una pequeña sala toda pintada de color blanco. Había una silla simple, una cama para auscultación, una cédula profesional colgada y un escritorio con una máquina color verde pistache. Detrás de ella, el Doctor Ordoñez, médico general, atendía a las personas remitidas. Me senté en la silla, mientras Olivares esperaba de pie, justo delante de la puerta. El Dr. Ordoñez me miró de prisa y, mientras tecleaba en su máquina de escribir, me comenzó a preguntar:

Dr. Ordoñez: Roberto Cruz Martínez, a qué se dedica

Erick: Estudiante

Dr. Ordoñez: ¿Tiene alguna lesión producto de la remisión?

Erick: No señor, todo tranquilo

Dr. Ordoñez: ¿Ingerió estar tarde bebidas alcohólicas?

Erick: No, doctor

Dr. Ordoñez: ¿Padece alguna enfermedad?

Erick: No Doctor, todo bien, sano

Doctor Ordoñez: Me permite hacerle una revisión médica

Erick: No, Doctor, está bien. No es necesario

Doctor Ordoñez: ¿Usted tiene algo que reportar? -Le preguntó al Oficial Olivares-

Oficial Olivares: No señor, nada. Todo en orden (Diario de campo, 18 de agosto del 2013)

El médico continuó tecleando cosas. Al cabo de unos minutos, me llamó al escritorio para que firmará el Oficio que había terminado de llenar. Frente a mí, estaba una hoja membretada de la Secretaria de Salud de la Ciudad de México. La hoja tenía mi altura, peso, y otra información que nunca me preguntó el médico. También, que él había constatado que no padecía ninguna enfermedad y que no presentaba lesión alguna al momento, ni después de la remisión. Por último, que, bajo mi propia voluntad, había rechazado el examen médico completo. Una vez leído todo, me pidió que firmará en la parte inferior de la hoja, arriba de donde se encontraba mi “nombre”. Garabateé una firma que había inventado en ese momento,

y me retiré del escritorio. Después se acercó Olivares, firmó de consentimiento y recogió la hoja médica, que junto con la papeleta con mis datos.

Ambos salimos del consultorio. Olivares me dijo que, ahora, seguía la Audiencia con el Juez. Él y el Oficial Sánchez, terminaban su participación en el proceso y regresaba a los andenes del Metro. Le dio la hoja médica y la papeleta al oficial que estaba en el mostrador, quien me abrió la puerta y me pidió que entraré a la sala de espera. Otra banca larga estaba a fuera de las oficinas de los jueces cívicos. Al fondo, otro Oficial, éste de mayor edad y menor estatura, de humor jovial, me pidió que me sentaré junto con las demás personas que esperábamos la audiencia con el juez. Sacó de una caja de cartón un *lunch* de comida que contenía: un *croissant*, un jugo, unas galletas y una manzana, me lo dio y siguió repartiendo uno a cada persona que estaba sentada. El Oficial intercambiaba bromas y nos dijo que en un momento nos atendería el Juez. Mientras tanto, yo me dispuse a comer mientras esperaba mi turno.

## 2) En las Galeras<sup>357</sup>

Después de unos minutos, al Juez le disgustó que estuviera tanta gente esperando en la banca y le pidió al Oficial que nos metieran a una de las galeras. Todos los que estábamos allí sentados: los dos jóvenes delante de mí y el señor detrás de mí en la fila del examen médico, y otros dos hombres, fuimos conducidos a una sala mal pintada de color gris acero. En los muros descarapelados, se dejaba ver el yeso ennegrecido, sobre el que, anteriores inquilinos, habían rayado protestas sobre los muros. No había lugar en donde pudiéramos sentarnos. Así que, unos hicieron del suelo sofá, y otros permanecemos de pie, mientras esperábamos a que nos llamen para la audiencia.

Le pregunté al Oficial dónde estaba su sanitario. El Oficial me señaló otra sala más amplia que en la que estábamos, pero, con la misma fachada. En el muro del lado derecho, había un hueco, dentro de él, un montículo de concreto que hacía las veces de excusado, sin tapa ni recubrimiento. Hice lo que tenía que hacer y presioné el botón de metal que sobresalía del

---

<sup>357</sup> Dentro de la cultura de la *Capoeira* a los grupos de alumnos y alumnas se les conoce como galera, en remembranza de los grupos de esclavos de origen africano que eran forzados a ir a Brasil dentro de insalubres navíos para, después, vivir hacinados en los calabozos construidos debajo de las casas de los hacendados portugueses, conocidas como *senzalas*. Un sentido similar tiene la palabra *Galera* en otros países de América, relacionándolo con los lugares en donde mantenían reclusos a los delincuentes. Con esta acepción, pese a que el letrero diga “sala de recuperación”, se conoce al lugar de los Juzgados Cívicos en donde ponen a las personas cuando la sala de espera para la audiencia con el Juez se ha llenado.

muro. El torrente de agua salió junto con un estruendo. Salí de la sala y aproveché para inspeccionar el lugar. Del lado derecho, cerradas con puertas de metal gris, había cuatro galerías más, un poco más pequeñas que en la que nosotros estábamos. Arriba de cada umbral de las galerías, se podía leer: “Área de recuperación para adolescentes”, “Área de recuperación para mujeres”, “Área de recuperación para hombres”.

La última vez que me encontré con “El poeta del Metro”, me enseñó un vídeo que había tomado del Juzgado Cívico de Guerrero, en donde permaneció una noche de arresto por orden de la Jueza de ese Juzgado. El temido Juzgado, por sus reglas más estrictas y porque, de entrada, la multa más baja es de 200 pesos sin derecho a recibo, mostraba la misma fachada que en el que ahora me encontraba (Diario de investigación, 11 de diciembre del 2017). Terminé mi rápida inspección y volví a la galería con los demás.

Cuando llegue, ya se había roto el hielo y cada uno de los inquilinos contaba la razón por la que los policías lo habían llevado a ese lugar. Los más alterados y medrosos, eran los dos jóvenes; Josué, joven que dijo tener 25 años, robusto y de tez blanca, quien acompañaba a Iván, su amigo, joven de tez morena, cabello largo; quien se dedicaba a vender playeras por internet, que entregaba, en acuerdo con los compradores, en alguna estación del Metro. Ambos relatan que, estaban terminando la transacción con un comprador debajo del reloj de Bellas Artes, cuando un Oficial de la PIB se acercó y los acusó de estar comerciando las playeras en la estación, que eran vendedores informales. Ambos, sorprendidos, negaron los hechos, y negaron mostrarle las playeras al Oficial. Pese a lo absurdo de la situación, pues, ese tipo de mercancía no se vende en el mercado popular del Metro, los llevaron al Juzgado Cívico 33 por venta informal de playeras en el Metro. Ahora, los dos, estaban bastante atemorizados, porque no sabían qué iba a pasar con ellos y no querían quedarse en los separos toda la noche.

Igual de absurda era la situación de “El Doctor”, un hombre delgado, de tez morena clara y anteojos, que dice ser un vendedor con más de 30 años de experiencia vendiendo en los vagones del Metro. “El Doctor” nos contó que, si bien es vendedor, esta vez, no estaba vendiendo. Como todos los vendedores vagoneros de 18 de marzo, para descansar, se van al inicio del andén, con dirección a Indios Verdes. El Doctor narra que, estaba separado del grupo viendo las pantallas que han colocado en los andenes de las estaciones. En su maletín, traía mercancía, pero, no estaba vendiendo, estaba esperando a que llegará su esposa.

Cuando, de la nada, sintió una mano en su espalda. Era un oficial de la PIB que le dijo que estaba vendiendo pomadas, ese tipo de mercancía que se ofrece como alivio contra dolores o torceduras por 10 pesos, y que tenía que acompañarlo al Juzgado Cívico. Indignado, el Doctor, le dijo que no estaba vendiendo nada en ese momento, que no se lo podía llevar así, si no estaba vendiendo, y que, además, no traía pomadas en su maletín. Pese a todos sus reclamos, de todos modos, el Oficial lo llevó al Juzgado. Originalmente, lo iba a llevar al Juzgado que está a la salida del Metro Guerrero, a donde llevan a los vendedores de la Línea 3, pero, el Juez dijo que ya no iba a aceptar más vendedores, que se lo llevarán a otro Juzgado. Por eso, el Doctor había terminado en las galeras del Juzgado 33. Ahora, él estaba preocupado, porque, decía sólo traer 50 pesos para la multa, que, sabía sería de 70 pesos. Si no pagaba, se quedaría allí en las galeras, hasta cumplir las horas de arresto. Lo que más le preocupaba a El Doctor, es que luego los dejan salir a las 2 o 3 de la madrugada, cuando cumplen las 12 horas de arresto, y la zona es muy peligrosa como para andar solo a esa hora. Después, hielera en mano, llegó a las galeras El Danny, un joven de estatura baja y cuerpo fornido, que había sido llevado por los Oficiales que pasaron por el largo pasillo de correspondencia que une las Líneas 5 y 3 de la estación La Raza. El Danny, dijo que, usualmente, tienen un acuerdo con los vigilantes para que se lleven a ciertos vendedores que están en el pasillo, y así, los Oficiales puedan cumplir con su cuota y dejen vender a los demás. Pero, ese día no había muchos vendedores, y pues le tocó ir a él. A diferencia de los demás, el Danny no estaba preocupada. Mientras acomodaba las paletas dentro de su hielera, para que no se fueran a descongelar, nos decía que su tío es el que mueve ese tramo, y que, entre todos los vendedores, se cooperan “de a 30 pesos” para darle a los que se llevan remitidos. Entonces, regresando al pasillo, va a pedirles a los demás que le den su cooperación.

Los demás señores que nos acompañaban no opinaron mucho. Por mi parte, les dije que me habían llevado por estar en el vagón de mujeres, pero que, en realidad, estaba allí porque vendía “sopas de letras”. En lo que todos los presentes coincidíamos, era en la zozobra que teníamos por saber cuál sería nuestra multa, mientras que los vendedores, también, coincidían en que en que era mejor estar allí que en el Juzgado Cívico de Guerrero, en donde, cuentan todos los vendedores que conocí, desde el inicio te retiran tus pertenencias, hasta las agujetas de los tenis, los ponen dentro de una bolsa, donde no siempre regresan integras; y, además,

la Jueza del lugar, cobra 200 pesos de multa como mínimo y no da ningún recibo del pago hecho. De lo contrario, se envía a las personas al “Torito” que está muy cerca de la estación Tacuba, sobre la avenida México-Tacuba.

En eso estábamos cuando de la sala del Juez se escuchó: “¡Roberto Cruz Martínez!”. Me despedí de todos, y le di los 20 pesos que le faltaba al Doctor para completar lo de su multa. Él prometió que me buscaría y me los devolvería. Jamás lo volví a ver. Todos me desearon buena suerte en mi audiencia con el Juez.

### **3) La “Tremenda corte”<sup>358</sup> La audiencia de Roberto Cruz Martínez**

Cuando entré a la Oficina, el Juez me pidió que me sentara. Encima de su escritorio había varias carpetas que eran los expedientes más actuales de los demás registros que se encontraban en la sala contigua. Buscó mi nombre y, obviamente, no tenía ningún antecedente. Me preguntó mi dirección y mi ocupación. Inventé la primera combinación de nombres y números que se me vino a la mente. Como al oficial, le dije que era un estudiante que iba a una reunión. Después, me preguntó qué había pasado. Le narré otra vez toda la versión del incidente, más el hecho de que los oficiales nunca me dijeron cuál era el artículo que estaba infraccionando. El Juez me repitió el artículo y la interpretación jurídica del mismo. Incluso me dijo que no era recomendable estar allí, porque había la posibilidad de que surgiera algún altercado con alguna usuaria, lo cual era un incidente muy complejo y que podía salir muy perjudicado. Decidió aplicarme la multa mínima que era de un salario mínimo, menos las dos horas del trámite que había pasado en el Juzgado Cívico. El monto fue de 67 pesos y a cambio me dio un contra recibo. Me hizo firmar una hoja donde testificaba que se me había dado el recibo original. Me dio las buenas noches y le grito al Oficial: “¡Se va!”.

---

<sup>358</sup> La “Tremenda Corte” fue un exitoso programa radiofónico, transmitido en Cuba de 1942 a 1961. La esencia del programa era la manera en la que “Trespatines”, un pícaro local, trataba de burlar y confundir al Juez de la corte, y así, ser absuelto por los crímenes menores de los que se le acusaba. Nunca lo logró. Pero, la comicidad del programa radicaba en los astutos argumentos que elaboraba Tres Patines para confundir al Juez.

CDMX CIUDAD DE MEXICO

ORDEN DE COBRO

RP/00/18/08 FOLIO #665634

NOMBRE, DENOMINACIÓN O RAZÓN SOCIAL: Roberto Cruz Martínez

DOMICILIO (CALLE): Cruz Martínez

COLONIA: No Propietario

CODIGO POSTAL: No Profesionista

CIUDAD: No Profesionista

DELEGACIÓN: No Profesionista

CONCEPTO: Multa por el Artículo 26 F-XI CDDF

PERIODO QUE SE PAGA: DEL 18/08/17 AL 18/08/17

IMPORTE \$: 6.25

DEPENDENCIA ORDENADORA: Juzgado Cívico CuH-8

FECHA: 18/08/17

TOTAL: Seisenta y Seis Pesos 25/100 M.N.

Ilustración 27 Recibo de multa de Roberto Cruz Martínez.  
Toma propia. 18 de agosto del 2017

#### 4) El caso de Alberto Martínez Guevara

La representación que hice de Roberto Cruz Martínez no fue la única vez que tuve que crear un personaje para sortear la experiencia de ser remitido al Juzgado Cívico. Existió un segundo episodio dentro de mi ejercicio autoetnográfico, en el que tuve que crear un personaje. Esta es la historia de Alberto Martínez Guevara.

La tarde del 23 de agosto de 2017, fui a buscar a Demetrio a su local, en lo que El Tejoncito llegaba a vender al vagón. Desafortunadamente, no lo encontré en su lugar. Así que, como aún faltaba casi una hora para las 4 pm, decidí comenzar a vender. En realidad, parecía que iba a ser un buen día. En el primer vagón que subí, vendí cuatro revistas. Y así estaba, en cada vagón al que subía, vendía, al menos una revista. Estaba bastante contento por mi éxito. Tanto que, en una vuelta de regreso, con dirección a Cuatro Camino, rumbo a la estación de Bellas Artes, seguí de corrido hacía el segundo vagón. Esperé a que terminará de mendigar un joven, quien se decía estar en “situación de calle”, y, después de él, inicié mi pregón: “O bien, si lo prefiere público usuario, en esta ocasión pongo a la venta, es la revista “Sopa de letras”. Sano entretenimiento para toda la familia. Es revista con letra grande. Revista que ayuda al desarrollo de habilidades lingüísticas y mentales. Sano entretenimiento para toda la familia”.

No había terminado de recorrer el vagón, cuando a lo lejos, vi un par de siluetas azules que avanzaban a mitad del tercer vagón. Ellos, también, me habían visto a lo lejos. Así que, ya no había manera de evitarlo. Bajé del vagón, y ellos me interceptaron en el andén.

Oficial Mendoza: A ver qué pasó joven

Erick: Qué pasó de qué, Oficial

Oficial Mendoza: ¿Estabas vendiendo?

Erick: No Oficial

Oficial Mendoza: Cómo no, si te vimos a lo lejos

Erick: Bueno, a ver qué estaba vendiendo, según usted

Oficial Mendoza: Manuales o algo así

Erick: jajaja no Oficial, ya ve, ni sabe y ya anda diciendo que estaba vendiendo

Oficial Mendoza: Bueno, estabas vendiendo o no

Erick: Pero, si no sabe qué estaba vendiendo

Oficial Mendoza: *Pus* ya, lo que sea, ya te torcí

(Diario de campo, 23 de agosto del 2017)

Después de ser llevado ante otros oficiales que estaban en medio de la estación, debajo del reloj, y de fracasar en mi intento por convencerlos de que me “dieran chance” de seguir vendiendo, el comandante del Operativo le ordenó al Oficial Mendoza que me llevara al Juzgado Cívico 33. La razón: “Apenas vamos iniciando las remisiones”. El comandante informó vía radio que me iban a llevar remitido, para que fueran registrando mi llegada. Bajamos las escaleras para cambiar de dirección hacia Tasqueña con rumbo a Pino Suárez. Mientras tanto, seguíamos platicando.

Al llegar al Juzgado, había menos gente que la vez pasada. El Oficial Mendoza y yo, nos llevamos “bien”, me pidió los datos, y yo se los di: Alberto Martínez Guevara, de 32 años. Nacido el 10 de octubre de 1985. Iba vendiendo Revistas de sopa de letras, y en las mañanas trabajaba en una industria galletera. El Oficial Mendoza se llevó la hoja con mis datos, y me quedé esperando, mientras escuchaba que uno de los señores que, como yo, estaba esperando en las bancas del Juzgado, había sido remitido por cruzarse los torniquetes sin pagar boleto. Se mostraba ansioso y algo atemorizado. Por mi parte, estaba mucho más tranquilo, ya sabía lo que sucedía. Saqué el celular y le informé al Tejoncito.

El proceso fue el mismo que hace una semana. Sólo que esta vez no había tanta gente. De hecho, fue más rápido. No hubo galeras, ni conversaciones con otros vendedores. Cuando entré con el Juez, no hubo sermón de por medio, fue al grano

Juez: Aquí dice que estabas vendiendo en el vagón ¿Qué vendías?

Erick: Sí, sí estaba vendiendo sopas de letras. Pero, nada más por las tardes. En la mañana trabajé en una industria de galletas

Juez: ¿Y por qué?

Erick: Pues, para completar el gasto, no alcanza con lo que ganó en el otro trabajo.  
 Juez: ¿Dónde vives?  
 Erick: -inventando otra colonia y número, ahora en Azcapotzalco-  
 Juez: Mira. Yo estudié la Licenciatura en Derecho allí en la UAM. Por dónde mero vives  
 Erick: Por el barrio de santa Lucía ¿Si ubica?  
 Juez: Más o menos  
 Juez: Bueno, son 74 pesos de multa, menos las dos horas que estuvo aquí, son 67 pesos de multa. Se puede retirar (Diario de campo, 23 de agosto del 2017).

RP/OC/16/08  
 FOLIO: 665650

**ORDEN DE COBRO**

**DATOS DEL CONTRIBUYENTE**

NOMBRE, DENOMINACIÓN O RAZÓN SOCIAL: ALBERTO MARTÍNEZ GARCÍA  
 REGISTRO FEDERAL DE CONTRIBUYENTES: [ ]  
 NÚMERO DE CUENTA O PLACA: [ ]

DOMICILIO (CALLE): San Pedro Actopan  
 No. EXT.: 323  
 No. o LETRA INT.: [ ]

COLONIA: San Pedro Xalapa  
 DELEGACIÓN: Azcapotzalco

CÓDIGO POSTAL: CDMX  
 CIUDAD: CDMX  
 CORREO ELECTRÓNICO: [ ]

SELO DE LA OFICINA RECAUDADORA  
 GOBIERNO DEL DISTRITO FEDERAL  
 CONSEJERÍA JURÍDICA Y DE SERVICIO LEGALES  
 OFICINA EJECUTIVA DE JUSTICIA CÍVICA  
 JUZGADO CÍVICO CDMX

CONCEPTO	CLAVE	PERIODO QUE SE PAGA			
		DEL	AL		
LOCAL <input checked="" type="checkbox"/>	CAPÍTULO Y CONCEPTO	FUNCIÓN DE COBRO	DÍA	MES	AÑO
			23	08	17

DESCRIPCIÓN DEL CONCEPTO, FUNDAMENTO LEGAL: "HUBO LAS ÁREAS Y VÍAS PÚBLICAS SIN CANTAR CON LA AUTORIZACIÓN QUE SE REQUIEREA PARA ELLO" Art. 23 Frac. III de la Ley de Culturas Cívicas de la CDMX

LIQUIDACIÓN	IMPORTE \$
	\$66.00
TOTAL	\$66.00

DEPENDENCIA ORDENADORA: Juzgado Cívico CDMX

FECHA: 23/08/17

ELABORÓ: NOMBRE, FIRMA Y CUBRILLO DEL EMPLEADO DEL SERVIDOR PÚBLICO RESPONSABLE: Lic. Saúl Ortiz Martínez

¡ M P O R T A N T E ! ESTÁ FORMA SÓLO SERÁ VÁLIDA SI LLEVA EL SELLO DE LA OFICINA RECAUDADORA Y EL NOMBRE Y LA FIRMA DEL CAJERO O SERVIDOR PÚBLICO AUTORIZADO. SI EL PAGO SE EFECTUÓ EN UNA OFICINA RECAUDADORA DE LA TESORERÍA, DEBERÁ LLEVAR ANEXO EL FORMATO MULTIPLE DE PAGO A LA TESORERÍA CORRESPONDIENTE. ARTÍCULO 37 DEL CÓDIGO FISCAL DEL DISTRITO FEDERAL.

TOTAL CON LETRA: Sesenta y Seis Pesos 00/100 M.N.

ORIGINAL - CONTRIBUYENTE

Ilustración 28 Recibo de multa "Alberto Martínez"  
 Fuente: Toma propia. 23 de agosto del 2017

### De aplicaciones y evasiones.

La estructura cotidiana de la Ley en el espacio subterráneo

A partir de los casos de este par de seudónimos que he relatado, podemos apreciar que existen diferentes maneras en las que se aplican las leyes y reglamentos que rigen el ordenamiento de las conductas en el espacio subterráneo, incluyendo al comercio popular. Diferencias que, si bien dependen de la falta cometida, también dependen del conocimiento que el infractor tenga de las maneras en las que se puede aplicar, burlar o evadir la Ley. Este conocimiento es parte del bagaje pragmático que se adquiere al vivir en los espacios populares, entre ellos, trabajar en el espacio subterráneo, y que se puede apreciar en distintos momentos de las anécdotas de campo que he relatado.

El primer elemento clave es el seudónimo que se emplea para encubrir la identidad. En los espacios de la cultura popular como el de la *Capoeira*, el de los barrios, o incluso, el del propio espacio subterráneo, las personas se conocen más por apodos o seudónimos. Si bien esto tiene una connotación en la sociabilidad del entorno social y que no se remite a los

contextos populares, pero, en el caso de las relaciones entre autoridades y grupos populares, el seudónimo tiene la función de ocultar la identidad, de no generar antecedentes que puedan ser usados, después, en contra. En el caso de los Juzgados Cívicos, hasta hace algunos años, se llevaba un registro computarizado de las faltas administrativas cometidas por las personas. Al sumarse tres de ellas, era arresto automático, sin importar la gravedad de la infracción o la argumentación en contra del Juez. Así me lo aclaró mi Maestro, la siguiente vez que lo vi en los andenes del Metro:

Erick: Pero, bueno, si me llevaron y todo, pero me inventé unos nombres falsos, direcciones y todo

El Tejoncito: Y eso, por qué

Erick: Pues, así había leído que lo hacían los vendedores cuando los llevaban al Juzgado Cívico

El Tejoncito: Pero de eso ya hace años que no es necesario

Erick: Pero es que antes llevaban un Registro de las faltas cometidas, no

El Tejoncito: Si, bueno, eso era antes. Que tendrá como dos o tres años que ya no funciona su sistema y ya no tienen el récord. Antes si, te veían en el sistema y pum, con tres, era directito al Torito, pero, ahora ya no es necesario

Erick: Mira, eso no lo sabía. Pero, bueno, así le hice.

El Tejoncito: Sí, así era. Pero, ya no. (Diario de campo 25 de agosto del 2017).

El siguiente punto es el tipo de infracción por la que los oficiales remiten a las personas al Juzgado Cívico. En el caso de “Roberto Cruz Martínez”, se recordará que, por esa infracción, estar en el vagón exclusivo, el oficial comentó de manera sutil que la multa era de 1,200 pesos. Pero, “Roberto” esperó todo el tiempo del procedimiento, no se dejó amedrentar por el tiempo que pasaría en las galeras, ni por la “supuesta multa que pagaría”. Caso contrario del joven que, junto con él, fue remitido. Cuando sucedió ese momento intermedio cuando el Oficial le tomó los datos y en entregarlos al Oficial del mostrador, también, lo llamó al espacio diestro del Juzgado, habló con él, y, minutos después, el joven ya no estaba, ni el policía entregó sus datos en el mostrador. Falta saber cuánto fue lo que le dio al Oficial para que lo dejará ir.

Este punto es común en el caso de las personas, especialmente jóvenes, que comenten alguna infracción en las instalaciones del STC Metro, quienes son retenidos y tienen que ser “salvados” por sus padres, a quienes se les cobra la multa completa por la infracción que han cometido. En este sentido, se aplica de manera directa la ejecución de la Ley de Cultura Cívica. Sanciones a las infracciones de los artículos 25 y 26 que se penan con “... multa por

el equivalente de 21 a 30 veces la Unidad de Cuenta de la Ciudad de México vigente<sup>359</sup> o con arresto de 25 a 36 horas”. El monto se fija con base en la negociación que se tenga con el Juez Cívico.

En el caso de los comerciantes y otras poblaciones populares, esta norma no aplica, pues, buscan apelar a la condonación que la Ley dispone para las poblaciones “no asalariadas”, la cual, se presenta en el artículo 47 de la Ley de Cultura Cívica:

Artículo 47.- Si el infractor fuese jornalero, obrero, o trabajador no podrá ser sancionado con multa mayor del importe de su jornal o salario de un día. Tratándose de trabajadores no asalariados, la multa no excederá del equivalente a un día de su ingreso. Tratándose de personas desempleadas o sin ingresos, la multa máxima será el equivalente a una vez la Unidad de Cuenta de la Ciudad de México. Los medios para la acreditación de estas condiciones deberán ser indubitables.

Es justamente en el punto de la “acreditación” de las condiciones de los vendedores como “trabajadores no asalariados”, que se despliega toda una serie de argucias para convencer al Juez de que su condición de comerciantes populares del Metro es prueba suficiente de su condición como “trabajadores no asalariados”. Lo cual, como presentaré más adelante, no siempre es suficiente, pues, dependiendo del Juez y el Juzgado Cívico al que son remitidos las y los comerciantes populares, como a la demanda del propio Juzgado, es que se apliquen distintos montos en las multas o bien, por la necesidad de cumplir con las cifras, que directamente se les remita a las o los vendedores a pagar el importe con la permanencia en las zonas de detención o su traslado a “El Torito<sup>360</sup>”, por un tiempo de 25 a 36 horas.

Sin embargo, como lo muestran ambos casos, existen dos momentos dentro del proceso en el que la persona infractora puede evitar llegar al Juzgado Cívico. El primero de ellos es justo después de que sucede la remisión. Sí se logra convencer a los Oficiales, como

---

<sup>359</sup> En la Ciudad de México la “Unidad de cuenta para el 2019” es de 84.49 pesos, con lo cual el rango de 21 a 30 veces la Unidad de cuenta va de los 1,774.50 pesos a los 2, 534. 70 pesos.

<sup>360</sup> “El Centro de Sanciones Administrativas y de Integración Social, mejor conocido entre los habitantes de la zona donde se encuentra ubicado, como “El Torito”, fue inaugurado el 28 de octubre de 1958 (...) Según referencias populares, en el terreno que ocupa el Centro anteriormente funcionó un “Rastro”, motivo por el que impusieron el mote de “El Torito”. El Centro de Sanciones Administrativas tiene como objetivo dar cumplimiento a las disposiciones legales y de las autoridades competentes para salvaguardar los principios procedimentales que aseguren la Administración de la Justicia; así como otorgar el trato adecuado a los arrestados durante su estancia en este lugar.

Las principales causas de ingreso son: Ingerir bebidas alcohólicas en lugares públicos no autorizados, por infringir el artículo 31 del Reglamento de tránsito metropolitano (alcoholímetro), por impedir o estorbar de cualquier forma el uso de la vía pública, la libertad de tránsito o de acción de las personas, siempre que no exista permiso no causa justificada..., etc., por desacato a un mandato judicial”. Extraído de <https://penitenciario.cdmx.gob.mx/centro-de-sanciones-administrativas-y-de-integracion-social> (Consultado el 24 de junio del 2019).

infructuosamente lo buscó “Alberto” y como se le insinuó a “Roberto”, el infractor puede evitar llegar al Juzgado y pasar todo el proceso, si consigue una negociación con los Oficiales que lo detuvieron. La negociación en el caso de los vendedores puede ser de 20, 30 o hasta 50 pesos; el monto siempre debe de ser menor al de la multa que pagaría en el Juzgado, de lo contrario, no le conviene a los comerciantes, aunque algunos prefieren pagar “sobornos” más altos, con tal de no perder tanto tiempo en los juzgados. Aunque, en realidad, como me fue comentado por varios vendedores, no se negocia tanto por el dinero de la multa, sino por el tiempo que se pierde en el proceso, tiempo de venta, tiempo es dinero, también para los vagoneros y vagoneras. El segundo momento, es previo a la entrega de los datos de la persona infractora al Oficial que redacta las papeletas.

Otra diferencia que se puede notar entre el caso de “Alberto Martínez Guevara” y el de “Roberto Cruz Martínez”, es el del trato con el Juez. Pareciera que hay otra calidad en la “ciudadanía” de un vendedor y de una persona que “accidentalmente” estaba en los vagones exclusivos para mujeres. Para “Roberto” hubo un trato más dedicado, más atento hacía la falta cívica que había cometido por parte del Juez Cívico. En cambio, en el caso de “Alberto”, pareciera que la cotidianeidad y la reincidencia de los vendedores a ir al Juzgado, omitiera este tipo de recomendaciones y trato, que, si bien no fue ni malo ni grosero, si fue indiferente, incluso, mucho más rápido que hubiera sido con otro infractor.

Un factor importante dentro de la ejecución de la Ley, es el papel de la “flagrancia”. Una cuestión trascendental en la justificación de la remisión de las personas por parte de los oficiales. La cual, como vimos en el caso de “Alberto”, en el *argot* del espacio subterráneo se conoce como “Torcido”. Como en un juego infantil, que te “tuerzan” o agarren “torcido”, significa que el Oficial te agarró en fragancia, vendiendo o cometiendo alguna otra falta. No hay mucha salida al respecto, aunque, los oficiales se quejan que hay muchos vendedores que, pese a que los agarraron “torcidos”, se resisten a la remisión, y es allí donde, dicen los oficiales, se originan los altercados.

Erick: Bueno, ya, deme chance Oficial, apenas voy empezando

Oficial Mendoza: No puedo. Acompáñanos, por favor

-Caminamos hacia la mitad de la estación, donde estaban reunidos más oficiales. Yo seguía intentando convencerlos-

Erick: En serio oficial, deja doy unas vueltas y vengo a “reportarme”

Oficial Mendoza: Yo no sé, ahí dile al Jefe- señalando con la mirada a otro oficial que portaba una gorra distinta a la de los demás-

Erick: ¿Cómo ve Jefe?

Oficial Montoya: No, no se puede. Nosotros también vamos iniciando con las remisiones y no llevamos a nadie. Recién agarramos a un señor, ya grande, pero, pues por la edad, no lo podíamos remitir. Así es que, ni modo, te me vas -activa el *walkie talkie* y hablando en claves, anuncia que me van a llevar al Juzgado Cívico 33- (Diario de campo 23 de agosto del 2017).

No obstante, existe una manera, para escapar de esta regla coloquial de la remisión después de ser “torcido”. Aunque “desleal”, desde el punto de vista de los Oficiales, una ocasión, mientras esperábamos el tren en San Antonio Abad, mi Maestro y yo, discutíamos sobre el papel que cumplían los Oficiales en el mantenimiento del Orden en el Metro. Mi Maestro, como buen vendedor, denunciaba enconadamente los abusos que los vendedores vivían a manos de las autoridades, Por mi parte, sin defenderlos, apoyaba más un punto intermedio como piezas de una estructura judicial corrupta. Cuando, salió de los últimos vagones del tren que venía de Tasqueña una compañera vendedora a la que mí Maestro llamó:

El Tejoncito: A ver, ven Gordita ¿Cómo has estado?

Gordita: ¿Qué pasó? ¿Cómo está? ¿Qué anda haciendo por acá?

El Tejoncito: Pues nada, aquí vendiendo, ya sabes ¿Tú cómo vas?

Gordita: Bien, pues, ahí vamos, *pa* qué nos quejamos

El Tejoncito: Oye, mira a ver cuéntale aquí a nuestro compañero cómo son los policías, si o no que son canijos

Gordita: Uy sí, no más andan viendo qué andas haciendo para remitirte. Y aunque no lo hagas, si ya te conocen te pescan

El Tejoncito: Cómo cuando pasa la “barredora”, no

Gordita: Ah si, ahí aunque no estés vendiendo si te ven en los andenes, te llevan

Erick: ¿Qué es la barredora?

Gordita: Es cuando pasan todos los oficiales del operativo por el andén y se llevan a quien esté sobre los andenes, aunque no esté vendiendo, si se ve sospechoso, se lo llevan pal Juzgado. Luego, se llevan a gente que ni es venta

Erick: ¿En serio?

Gordita: Si

El Tejoncito: Ya ves, si te digo que son bien...

Gordita: Pero, luego también son mentos. Mira les voy a contar una anécdota. Una vez, me agarraron, pus bien, estaba vendiendo, y yo no los vi. Ya total, me llevaban al Juzgado este que está en Guerrero. Y yo pasaba, y veía por ahí si me topaba con algún conocido para dejarle mi bolsa de mercancía. Pero, pues no veía a nadie. Y en eso, ya cuando íbamos en los torniquetes de salida, de pura suerte que me encuentro con mi tía, y que llega mi sobrina y sin que se diera cuenta el oficial, zas, que se lleva mi bolsa. Y el Oficial y me dice: “¿Qué y la bolsa que traías dónde la dejaste?” Y yo de “No pus cuál bolsa. No sé. Yo no traía nada”. Y él, les juro que casi se le quería salir una lágrima del coraje “No sí, yo te agarré legal, no se vale”. Y pus ya, que me les *safó* esa vez, gracias a que mi sobrina se llevó mi bolsa.

Erick: O sea que si no llevas mercancía no te pueden remitir

El Tejoncito: No pues, no. Si no, de qué te van a acusar. Deben de llevar la prueba de que eres vendedor, si no, tú dices que no eres y te aferras: “no el Oficial me está acusando de algo que no es”, y ya, te lo chingas. No te puede presentar así (Diario de campo, 25 de agosto del 2017).

Pero, como en los casos de los compañeros de celda de “Roberto”, también se puede corroborar que las versiones de los vendedores como de otras poblaciones remitidas son ciertas, los Oficiales, muchas veces remiten a las personas sin tener una “flagrancia” de la falta cometida. Las personas que son afectadas por estas circunstancias señalan estos abusos del poder, los cuales, han alimentado la animadversión ontológica que existe entre policías y vendedores, e incluso, entre policías y la población en general. Demetrio nos relató un poco la naturaleza de esta situación:

Demetrio: Pero vuelvo a lo mismo, porque se vuelve uno así, pues por los ataques del gobierno, de los operativos con policías y vigilantes. Cuando los vigilantes y los policías comienzan a atacar con todo a vendedores, sin excepción de ningún tipo, niños, señoras, gente de la tercera edad, parejo. Y todo, cada vez nos agarran con más y más fuerza, ya está te quieren quitar la mercancía, porque ya pagaste la mayor parte multa y a diario es la misma cuestión. Pues, entonces, de ahí comienzan a disponerse las cosas, de ahí que la población se agarre más al vicio, comienzan a robar, comienzan a hacer desmanes.

(...) Desgraciadamente no nos queda más que defendernos. Ya más de una vez ha habido campales brutales con ellos. Dentro del Sistema de Transporte Colectivo Metro. Campales en serio, no crean que cualquier cosa, ellos llegan a juntar 200, 400 de ellos igual entre policías y vigilantes. Y nosotros, igual. Obviamente que nosotros siempre vamos a llevar las de perder, porque de nosotros a ellos, pues a quienes tocan más golpes es al primero que se cae y pierde, y le toca reclusorio, allí no hay vuelta de hoja. Esa cuestión y demostración de fuerza hacia nosotros no existe en contra de otros grupos que andan robando, que andan cometiendo ilícitos. Pero esa es una manera de sometimiento, dónde, vuelvo a lo mismo, como ahorita dónde vienen elecciones: “no sí, sí, sí, estamos contigo” Para que a todos esos grupos, de alguna manera, los manden a estaciones, a cuidar las estaciones momentáneamente, y nos dejan trabajar, pues, un par de meses en lo que pasan las elecciones, y así se ha manejado siempre (Charla grupal con Demetrio y Moisés, 1 de mayo del 2017).

Aunque, ese es el lado de la moneda visto desde la mirada de los vendedores. Sin excusar los actos de abuso del poder que han perpetrado algunos elementos de distintos cuerpos policiacos, considero que es necesario contar con parte de la otra versión de la moneda, la que corresponde a los propios oficiales que vigilan las estaciones del espacio subterráneo, como me lo comentaría el Oficial Mendoza mientras trasladaba a “Alverto Martínez” al Juzgado Cívico:

Oficial Mendoza: En serio, no viste que el otro cuate que estaba allí en el vagón te estaba diciendo que ahí íbamos en el tren

Erick: No Oficial, le juré que ni lo escuché. Estaba tan metido en mi venta que ni vi cuando se subieron. Pues, ya ni modo

Oficial Mendoza: Me cae que si te hubiera agarrado no más “*el pareja*”, si te daba chance. A mí no me gusta estarlos llevando. Uno está mejor en su puesto no más vigilando. Pero, ya ves que fue el Jefe quien dijo que te ibas, y ahí, ni cómo

Erick: Si Oficial, ni se apure. Así es esto. Entiendo

Oficial Mendoza: ¿Y qué estabas vendiendo?

Erick: Sopa de Letras

Erick: ¿Oiga, y cuántas remisiones les piden por día?

Oficial Mendoza: Usualmente, son 80 a 100 remisiones.

Erick: Y les pagan más o les dan un bono mientras más remisiones hagan

Oficial Mendoza: No que va, entre más haces, el jefe más te pide. Y ahora, nos están presionando mucho con remisiones y otras maniobras. Pero, pues, esa es la chamba. (Diario de campo, 23 de agosto del 2017).

Sobre la perspectiva de “los guardines del orden”, regresaré más adelante. Para terminar esta sección, quiero regresar a la forma como se debe de tratar con el Juez Cívico, que es otro recurso que se aprende en el mercado popular del espacio subterráneo, y que ninguno de los casos que narré nos permite apreciar en toda su complejidad. Pues, una de las consecuencias del nuevo orden jurídico es el protagonismo que juegan los Jueces en el proceso jurídico (Azuela, 2014:7). En el caso de la sanción administrativa en contra de los comerciantes populares, el poder de Juez Cívico se condensa en el artículo 47 de la Ley de Cultura Cívica, que señala:

Artículo 47.- El Juez determinará la sanción aplicable en cada caso concreto, tomando en cuenta la naturaleza y las consecuencias individuales y sociales de la infracción, las condiciones en que ésta se hubiere cometido y las circunstancias personales del infractor, pudiendo solicitar a la Dirección la condonación de la sanción, en los casos en que las especiales circunstancias físicas, psicológicas, económicas y, en general, personales del infractor lo ameriten, de acuerdo a su consideración y a petición expresa del mismo o de persona de su confianza, observando los lineamientos que para tales efectos dicte la Consejería.

Por ello, es tan importante para las y los comerciantes, convencer al Juez Cívico de su condición de “no asalariados” o de otras condiciones que les permitan pagar el mínimo de multa o, incluso, la condonación total del monto. Para ilustrar estas acciones, evocaré a una charla que tuve con “El Poeta del Metro”. Después de conocer a tan singular personaje en los vagones del Metro Azcapotzalco, decidí invitarlo a comer una tarde. Le pedí que me contara su historia de trabajo en el Metro. Él accedió de buena gana, y entre otras anécdotas, me relato lo siguiente:

El poeta del Metro: Y mira, no me vas a creer, pero ya me conocían tanto que, cuando ya me tocaba que me llevarán ante el Juez, el Juez me decía: “Otra vez usted por aquí. Usted no entiende, verdad. A ver, recíteme uno de sus poemas” Y ya, se lo recitaba, y me dejaba ir sin pagar ninguna multa. Y es que, mucho depende de cómo les hables y de lo que hagas en el Metro. Regularmente, a los que más agarran, son a los que venden, y más, porque son los que se ponen más violentos. Pero, si le hablas con educación a los jueces y le explicas la situación, también, suelen ser comprensivos. Al menos, a mí se me ha tocado que, como te cuento, me dejen salir, pero, es porque yo soy poeta (Diario personal, 2013).

No obstante, la posible indulgencia de los Jueces Cívicos, también, depende del Juzgado al que sean remitidos las personas. Como los compañeros de galeras de “Roberto”, relataron, existe una aversión de los comerciantes y artistas de ser llevados al Juzgado de Guerrero. Muchos años después, en el invierno pasado, me volvería a encontrar con “El Poeta del Metro”:

Erick. ¿Cómo que tuviste un altercado con la Juez?

Poeta: Sí, lo que pasa es que dice que le falté al respeto. Pero, yo le digo que defender mis derechos no es faltarle al respeto. Es que le digo que lo que yo hago no es un delito, ni siquiera es venta; y ella me dice que no importa, que estoy faltando al reglamento. Y yo le digo, bueno, está bien, indíqueme que norma estoy violando, porque usted ya está tomando partido, no está siendo neutral. Y que me dice “por faltarme al respeto, son 23 horas al Torito”. Directo. -y ríe con candidez-

Erick: Oye, en qué Juzgado fue, porque en el de Pino Suárez, donde a mí me han llevado. Es que no te dije, ya me metí a trabajar en el Metro. Ya vendí, ya me llevaron al Juez, al 33, pero, allí te tratan bien.

Poeta: Si, es que acá en el de Guerrero. Allí nos llevan, según, porque es el Juzgado especializado en temas del Metro. Pero, allí la multa es directo [sic] de 200 pesos, y sin recibo. Si no, Torito. Órale. Yo la estuve librando con este papel de que me dio un compañero -me muestra un tarjetón que lo avala como miembro de una Unión de Artistas Culturales- “Mira, aquí tienen todos los Derechos” – y me muestra el reverso del tarjetón-. Entonces, yo le digo al policía “Bueno, está bien, dime porque me vas a remitir y nos vamos. No que eso se lo dices al Juez, a mí qué me dices. Allá con el Juez explicas todo eso”. Y ya, nos llevan a Guerrero. Donde la Juez de allí es muy, como decirlo, muy intransigente. Yo ya tenía pique con ella, entonces, ya me había agarrado de su puerquito. Pero, ya la removieron. Es que hubo muchas quejas de violación de los Derechos Humanos de varias personas y la movieron de allí. Ahora ya están cobrando la cuota normal, que es una unidad de valor. Que incluso, nosotros por ser asalariados, debería de ser menos. Pero, bueno, así las cosas (Diario de campo, 8 de diciembre del 2017).

La experiencia que me relató el amigo poeta es la cara oculta de cómo los propios Jueces Cívicos trasgreden las reglas administrativas y jurídicas, y montan lo que se conoce en el *argot* popular como su “caja chica”. Una práctica que, al parecer, no es un hecho aislado, sino que, confirma una cadena de violaciones administrativas que el propio Moisés ya me relataba en nuestras charlas, mucho antes de que me adentrará vender en los vagones del Metro.

Moisés: (...) tienen que pagar de 400 a los pesos por día

Compañera: ¡¡No!! ¿Por día?

Moisés: (asiente con la cabeza y después de un silencio agrega)

Y les va a dar risa, pero es algo absurdo criminal, yo así lo digo, criminal, si vende en los pasillos, el amigo tiene que cubrir con una cuota de mandar a alguien para el Juzgado Cívico, para que justifique su trabajo y con una cuota económica de que le tienen que pagar, según al juzgado Cívico que está en turno de la agencia que le toque. Mientras, hay las agencias más económicas y las más caras. Fíjate hasta dónde llega la flexibilidad del sistema. Más aparte,

lo que tiene que pagar al líder o para la operación, el enjuague entre los funcionarios menores y más aparte lo que se lleva él como líder.

Eso me lo contaban unos familiares que regresaron a vender al metro, a partir de que los quitan de las plazas comerciales, regresan de nuevo a vender al metro dicen “No, no sale. Tenemos que pagar esto, esto y esto y esto”. (Charla grupal con Moisés, 28 de abril del 2017).

Las prácticas de colusión entre los vendedores y los policías que señala Moisés como parte de los gastos del vendedor del espacio subterráneo, ya las he esbozado a partir de la situación del vendedor de paletas “El Danny” que acompañó a “Roberto” en las galerías. Al que quiero sumar la confesión que, después de ignorarme, por sí misma me hizo la vendedora de pilas que dijo que yo no parecía venta:

Vendedora: No, lo que pasa es que yo estoy aquí por un “cambio”

Erick: Como que “un cambio”

Vendedora. Si, lo que pasa es que le tocaba venir a una compañera para la remisión. Nos turnamos para mandar a alguien. Pero, pues me pidió de favor que, si podía venir yo, porque no tenía quién cuidará a su hijo chiquito, la señora manda a sus hijas cuando le toca ir, pero ellas no habían llegado aún. Y pues, yo le dije que sí. Me dio lo de la multa, y a me vine. Le encargué a mis hijos. No más que me quedé preocupada porque ya no supe si mis hijos habían comido. Pero, pues así es esto. Unas por otras. Por eso vine.

Erick: Y estabas vendiendo pilas allá

Vendedora: Si, y otras cosas, pero, pus me traje las pilas que es lo más ligero de cargar. (Diario de campo, 18 de agosto del 2017).

La confesión de la vendedora abre un tema bastante polémico que tiene que ver con el trabajo infantil en el comercio popular bajo la ciudad. Sobre el cual, no quiero ahondar, pero sí mencionar que, en la medida en la que los infantes crecen y socializan en los espacios del subterráneo, en ocasiones porque sus padres no tienen con quién encargarlos, los infantes cumplen diversas funciones dentro del trabajo popular. La más evidente de ellas es la económica laboral, pero, existe otra menos conocida que es la función jurídica. Otro caso ilustrativo de esta función, me lo reveló un vendedor al que encontré después de que bajé del Juzgado Cívico la primera vez que me remitieron. Era temporada de lluvias y los trenes del Metro presentaban retrasos y grandes aglomeraciones en su interior, la marcha era lenta y los trenes permanecían hasta un cuarto de hora en los andenes con las puertas abiertas. En esas condiciones los vagoneros sabemos que no es recomendable subir a vender. Entonces, como los demás vagoneros, esperaba en el pasillo del andén a que los trenes marcharán y se descongestionaran. Un joven moreno, delgado, con una caja de *bubulubus* en el suelo, esperaba a mi lado, estaba a mi lado. Al cabo de unos minutos, comenzamos a conversar.

Erick: Va para largo, verdad

Vendedor: Si, así ha estado toda la tarde

Erick: Chale, y yo que voy bajando del Juzgado, no me voy a alcanzar a reponer

Vendedor: Tss ¡Te *torcieron!*

Erick: Si, por *wey*. Pero, pus me llevaron por estar en el vagón de mujeres, no por venta.

Vendedor: por eso, luego voy con mis chavitos. Así, es más complicado que te lleven o ya les dices que te den *viada*, porque no tienes con quién dejar a los niños. Ya cuando te llevan, pues te llevan a los esos Juzgados del menor, y el tiempo, pues es más largo, porque tienes que acreditar que es tu hijo, y decir que no tienes con quien dejarlo, y así. Pero, pues de menos ya libras la multa. Muchos oficiales si agarran el pedo, y no te llevan, porque vienes con los chavitos.

Erick: Y es que si, con quién los dejas, no

Vendedor: Si, la neta, está cabrón. Pues, te los tienes que traer acá mientras vas vendiendo, pues, ya te acompañan. Pero, pus a ver qué pasa. Me voy a ir en éste que ya se ve más leve.

Erick: Sale, suerte. (Diario de campo, 18 de agosto del 2017).

Es así, a través de estas formas de evasión de ambos lados de la moneda, por parte de vendedores y autoridades, que el juego entre “policías y vendedores”, se vuelve mucho más complejo, e involucra otro tipo de reglas y conocimientos que superan el conocimiento de las Leyes y Derechos, como de la forma de defenderlos, una cuestión que, ya he presentado, se dirime en la escala del debate jurídico del “Derecho al Derecho”. En este caso, aunque relacionado, la dinámica es diferente cuando se baja el Derecho a la escala de las interacciones a nivel vagón y andén, e incluso, que inmiscuye a los propios Juzgados Cívicos. Una dinámica que incluso, da origen a otra actividad económica del espacio subterráneo, ésta mucho más perversa e ilegal, y que involucra a los propios cuerpos de seguridad y autoridades.

### **Un juego sin enemigos ni vencedores**

A lo largo del capítulo he intentado mostrar la compleja dinámica cotidiana que envuelve la relación entre policías y vendedores, la cual, está regida, tanto por las Leyes y reglamentos que, jurídicamente, ordenan las conductas en el espacio subterráneo; como, también, por las “reglas” de evasión, negociación y resistencia inscritas en el saber de la realidad cotidiana del espacio subterráneo. Una complejidad que mantiene la incertidumbre del alcance real de la ejecución de la Ley escrita, que, en ocasiones, no es más poderosa que aquellas “leyes” que son producto de las interacciones entre policías y vendedores. A partir de estas relaciones, que simulan las de un juego, como en todo encuentro lúdico, gana o saca la mejor parte quien conoce mejor las reglas o sabe cómo burlarlas, usarlas en su provecho.

Por ejemplo, con inusitada comicidad, en una de nuestras últimas reuniones de trabajo, “El Campeón” nos relataba que le había impuesto el Juez, y que lo iban a trasladar a “El Torito”,

pero, el oficial que lo había remitido le dijo “*No manches*, a ver cuánto te falta. Mira ahí está yo te *acompleto*, porque si no, yo te voy a tener que esperar hasta que te suban al carro y es como hora y media, y ya me quiero ir<sup>361</sup>” (Reunión de trabajo, 5 de agosto del 2019, Centro Histórico). Esta jocosa e inusitada anécdota nos recuerda que estos grupos que se nos representan como naturalmente antagonicos, como lo han mostrado Mario Barbosa (2008) y Tiana Bakić (2017), también comparten constantes episodios de solidaridad.

Sólo que, en este juego, pese a las claras desigualdades de las fuerzas que participan, no está claro, tampoco, quiénes son los vencedores ni quienes los perdedores. Quizá, no tendría que haberlos, pues, aunque presentados como antagonicos en el tablero subterráneo, terminan por moverse sólo en la acotada estructura de sus posibles movimientos. Como si, en realidad, fueran gobernados por otras manos. Como piezas de un ajedrez, recitaría Borges en su poema: “No saben que la mano señalada del jugador gobierna su destino, no saben que un rigor adamantino sujeta su albedrío y su jornada”.

No obstante, al parecer lo que molesta a ambos bandos, a policías y vendedores, es que no se sigan las “reglas del juego”. Recientemente diversas organizaciones de comerciantes del Metro<sup>362</sup> se han manifestado en contra de la manera en cómo se realizan las detenciones por parte de las corporaciones policiacas que resguardan la seguridad en el Metro: oficiales que detienen a los vendedores sólo porque los conocen y no porque son sorprendidos vendiendo en fragancia *-torcidos-*, la fabricación de delitos *-resistencia a particulares-* y la remisión de las y los comerciantes hasta las instancias del Reclusorio *-aunque, después era liberados por falta de pruebas-*. Situaciones que han alterado las habituales “reglas del juego” que regían las relaciones entre policías y comerciantes.

Por su parte, del lado de las autoridades, con la nueva gestión encabezada por Claudia Sheinbaum, también se han dado cambios recientes en el “tablero del juego”. Por ejemplo, una de las primeras acciones del gobierno entrante fue la sustitución de Jueces Cívicos mediante una convocatoria para contratar a 50 nuevos jueces cívicos (GODF, 15 de enero

---

<sup>361</sup> Después de la risa que nos provocó la anécdota, “La Rana” añadió que “Sí, luego hay policías que te dan lo de la multa para que vayas a la remisión. No más para que ellos puedan cumplir con sus números” (Reunión de trabajo, 5 de agosto del 2019, Centro Histórico).

<sup>362</sup> El 29 de mayo se llevó a cabo una marcha por avenida Reforma. El 3 de junio otra marcha de un colectivo de vagoneros distinto sobre avenida Tlalpan. Finalmente, el 6 de junio una manifestación al exterior de las oficinas del STC Metro ubicadas en la calle de Delicias.

del 2019). La intención de esta acción era reforzar la impartición de “justicia cívica y de la cultura de la paz”<sup>363</sup>. Por su parte, hubo una renovación e incremento de las policías encargadas de la vigilancia del transporte público. Acciones con las que se buscó reforzar la seguridad en el Metro.

De tal manera, las relaciones entre policías y comerciantes populares se encuentran más tensas que en otros períodos de la gobernanza del comercio popular en el Metro. Si bien la estrategia del gobierno entrante, mediante el reforzamiento de la fuerza policiaca y el poder judicial, es el incremento de la seguridad en el Metro, incluyendo la erradicación del comercio popular, y la erradicación de las conductas policiacas y judiciales vinculadas con la corrupción, por otro lado, atendiendo al curso histórico de la gobernanza del comercio popular sobre y debajo de la ciudad, la tendencia que se remite, después de un reforzamiento de las leyes de prohibición del comercio popular, es un restablecimiento de las relaciones de negociación y extorsión, aunque, en términos menos favorables para los grupos de comerciantes. Como lo concluye Dewey y compañía, sobre los “espacios del orden”:

En resumen, la noción de “espacios de orden” destaca la existencia de áreas en las cuales la combinación de legalidad e ilegalidad, la transformación de la autoridad y su mayor aceptación social, encabeza la emergencia de este orden. La emergencia de este tipo de orden es provocada por la convergencia de los intereses de los agentes estatales, las instituciones civiles, las compañías privadas y las organizaciones criminales. Desde un punto de vista económico, esta relación conjunta de estado/criminal/civil promueve la expansión de economías informales e ilegales que generan redes de empleo y sociabilidad. Desde un punto de vista político, el rol de las políticas informales cobra importancia como un marco regulador entre los mundos legales e ilegales. En este contexto, las organizaciones policiacas, los partidos políticos y las instituciones civiles, destacan por su habilidad para extender el reforzamiento de lo informal y de lo ilegal. (Dewey, et. al., 2017: 404).

### **Conclusiones capitulares**

Como lo había adelantado al final del capítulo anterior, el incremento de los afectivos de seguridad y el reforzamiento de las leyes, aunado a la importancia que cobraron los Jueces Cívicos como detentadores del poder punitivo y administrativo del gobierno, propiciaron la emergencia de un orden fundado en la corrupción que se añadió a las interrelaciones de la gobernanza del comercio popular. En este nuevo orden, emergió una nueva figura, la del

---

<sup>363</sup> Las personas seleccionadas, 50 jueces cívicos y 50 secretarios de juzgado, entraron en labores el 1 de marzo del 2019. Véase: <https://www.consejeria.cdmx.gob.mx/comunicacion/nota/se-fortalecen-juzgados-civicos-ingresan-50-jueces-y-50-secretarios-de-juzgado> (Consultado el 25 de junio del 2019).

*panchito*, personaje que se dedica al robo de celulares, en contubernio con los oficiales, en los andenes y vagones del Metro. Esta economía ilegal que comprende la cadena comercial de la venta de celulares en los mercados negros de los barrios, tianguis y locales donde se venden celulares usados; se constituyó como un nuevo problema dentro de las instalaciones del STC Metro.

Lo cual, tensionó aún más las fricciones entre autoridades y comerciantes, comenzando por las interacciones cotidianas entre policías y vendedores. Con lo que se estableció un “juego”, que nada tiene de lúdico, entre policías, *panchitos* y vendedores, por medio del cual, se representa la fantasía del orden urbano contemporáneo en el Metro de la Ciudad de México. De igual modo, el gobierno al crear incentivos económicos por la detención de vendedores y ladrones, posibilitó la creación de una economía ilegal en los Juzgados Cívicos, que se mantiene de los cobros que hacen los Jueces Cívicos de las multas a los comerciantes que son remitidos y presentados a los Juzgados. “Impuestos negros” (Dewey, 2012) que no se reportan a las arcas del gobierno, pues los Jueces no les entregan a los vendedores recibos por el pago de su multa. El opaco manejo de los recursos que ingresan a la tesorería por concepto de “multas por comercio informal” es otra de las vetas inexploradas a las que apunta esta investigación.

Por último, quiero destacar que gran parte de la información que respaldó los argumentos vertidos en el capítulo, fue producto de una faceta especial de mi autoetnografía en la que tuve que representar a dos personajes: Roberto Cruz Martínez y Alberto Martínez Guevara, ambos, vendedores vagoneros del Metro. Gracias a ambas personalidades, logré infiltrarme en las entrañas de los Juzgados Cívicos y así conocer desde adentro la manera en cómo se establecen las relaciones entre los policías, los jueces cívicos, los médicos legistas y las poblaciones de comerciantes populares, especialmente, de las personas vagoneras.

## LA BALANZA DE LA GOBERNANZA, HOY

¿La cuarta transformación del comercio popular en la Ciudad de México?

Era común que las pláticas que “El Tejoncito” y yo manteníamos en los andenes del Metro, mientras esperábamos la llegada del tren, derivarían en asuntos sobre la política. “¿Qué si llegara “El Peje”<sup>364</sup> las cosas cambiarían? ¿Qué si yo conocía a Claudia<sup>365</sup> y si ella estaría dispuesta a “echarles una mano”? Un sinfín de preguntas que giraban en torno a la próxima elección presidencial. Finalmente, el 6 de julio del 2018 se suscitó una nueva alternancia en el poder del gobierno federal mexicano y en el gobierno de la Ciudad de México, protagonizada por el partido Movimiento de Regeneración Nacional (MORENA). Para gran parte del pueblo mexicano y capitalino, la llegada de la llamada “izquierda nacional”, representaría la esperanza de una nueva historia política, a la que se comenzó a llamar como la “4ta transformación política de México”.

Para los comerciantes populares de la Ciudad de México, y debajo de ella, el cambio administrativo representaba, como en pasados cambios de administración, una coyuntura en la que se tienen que renegociar las condiciones de “tolerancia y permisión” con las que se comercializa en el espacio urbano. México es el país que tiene el periodo más largo para que el gobierno electo tome posesión del gobierno. Durante los seis meses de transición entre el gobierno entrante y el saliente, los propios comerciantes han notado que se endurecen los operativos policiacos, se incrementan y las multas en los Juzgados Cívicos, pues, todo mundo “quiere sacar lo suyo”, antes de que termine su gobierno.

En el caso del comercio popular en el Metro, los comerciantes cuentan que se incrementaron las multas en los Juzgados Cívicos, pasando de una Unidad de Valor, menos las dos horas que aproximadamente dura el proceso; a una tasa general de 200 pesos o 36 horas de arresto en el “Torito”. Situación que volvió a desbordar las, de por sí, tensas relaciones entre los comerciantes populares y las autoridades del STC Metro. Ante ello, los comerciantes populares habían levantado quejas e inconformidades ante las autoridades sobre las

---

<sup>364</sup> Una de las formas populares con las que se le conoce a Andrés Manuel López Obrador, actual presidente de México.

<sup>365</sup> Claudia Sheibaum, actual Jefa de Gobierno de la Ciudad de México, con quien, el 19 de julio del 2017, compartí una breve ponencia sobre la situación socio-laboral de las poblaciones que integran el comercio popular en el Metro, en el Foro “Desarrollo económico, empleo y bienestar” del ciclo de conferencias “La Ciudad que soñamos”.

irregularidades en la aplicación de las multas en el Juzgado 33 y en el Juzgado de Guerrero, unidades especialmente destinadas al tratamiento y sanción de las infracciones administrativas cometidas en el Metro. Juzgado que, según los comerciantes por ocupar edificios que pertenecen al Metro, se habían destinado como el Juzgado especial para atender las faltas por concepto de comercio en el Metro.

Ante la omisión de sus denuncias, a mediados del mes de octubre del 2019, se conformaría la Confederación de Vagoneros la cual aglutinaba, como lo hizo hace dos décadas la CUGICEM, a gran parte de los líderes del comercio popular del Metro de la Ciudad de México. El 11 de noviembre del 2018 en una conferencia de prensa organizada por Moisés, asesor de la Confederación, como parte del siguiente comunicado de prensa, se mencionaba que:

Vagoneros de todas las líneas del Metro expondrán la cacería de que son objeto, por la Secretaría de Seguridad Pública (SSP), el Sistema de Transporte Colectivo (STC) y el propio gobierno de la Ciudad de México, vinculándolos falsamente con el crimen organizado, la venta de drogas, y ladrones, lo cual rechazan tajantemente.

Con esta persecución violan los artículos de la Constitución general y la local referentes a garantizar los derechos humanos. Al esposarlos deja de prevalecer el principio de que todos somos inocentes hasta que se pruebe lo contrario. Somos tratados como delincuentes, sin existir ley que tipifique la venta digna como delito. (Desplegado de Prensa, Confederación de Vagoneros del metro, Ciudad de México, 9 de noviembre de 2018).

Este sería el preámbulo de toda una serie de negociaciones que se llevarían a cabo entre distintas instancias del nuevo gobierno de la Ciudad de México y la Confederación de vagoneros, a las que me integraría a inicios de noviembre del 2018<sup>366</sup>. En la primera de ellas, realizada en el Congreso Legislativo de la Ciudad de México el 13 de noviembre del 2018, se comentaría que existía una facción de Diputados de MORENA interesada en impulsar la “Ley Secundaria de comercio informal”, esto, debido a las obligaciones jurídicas que conllevaba la aprobación de la Constitución Política de la Ciudad de México, publicada el 15 de septiembre del 2016. La fecha límite para emitir la “Ley secundaria en materia de Comercio Informal”, era el 15 de septiembre del 2019. Uno de los principales puntos de tratamiento de esta posible ley ha sido la discusión sobre la instrumentación del artículo 10,

---

<sup>366</sup> Me tuve que distanciar de las actividades etnográficas con los comerciantes populares del Metro, debido a mi involucramiento a las actividades de reconstrucción que impulsó El Colegio de México después del sismo del 19 de septiembre del 2019 y a la estancia de investigación que lleve a cabo en la Universidad Libre de Berlín en el verano del 2018.

inciso B, numeral décimo tercero de la Constitución Política de la Ciudad de México<sup>367</sup>, el cual señala que:

Los derechos de las personas trabajadoras no asalariadas, prestadoras de servicios por cuenta propia y comerciantes que realicen sus actividades en el espacio público serán ejercidos a través del establecimiento de zonas especiales de comercio y de cultura popular en los términos que defina la ley con la participación de los propios trabajadores. La ley determinará los mecanismos para un proceso gradual de regularización, formalización y regulación en materia urbana, de espacio público, fiscal, de salud pública y de seguridad social<sup>368</sup>. (GCDMX, Constitución Política de la Ciudad de México).

No seré extensivo en cuanto a las discusiones que se llevaron a cabo en cada una de las reuniones, mesas de trabajo y foros que se han realizado desde noviembre del 2018 a la fecha. Incluso, debido a la culminación de esta investigación, tampoco podré decir si, efectivamente se logró publicar la pretendida “Ley secundaria de comercio informal”. Como tampoco podré decir cuál fue el desenlace que tuvo esta etapa de la gobernanza del comercio popular en el Metro de la Ciudad de México. Lo que sí puedo plantear es el panorama político que ha rodeado a la situación política contemporánea sobre el cabildeo del comercio popular en el Metro.

### **De confederaciones, alianzas y tequios**

#### La configuración de las organizaciones del comercio popular

Aunque en un inicio se buscó unificar al mayor número de liderazgos y grupos que laboran en el comercio popular del Metro, al cabo de pocos meses, la unión que simbolizó la Confederación se comenzó a disolver. En febrero del 2019, debido a diferencias de perspectivas políticas y posturas personales, tanto Moisés como Demetrio, quienes estaban al frente como “asesores” de la confederación, abandonaron los trabajos con este grupo de trabajo y se concentraron en fortalecer el Frente político que ambos habían constituido años atrás. Dejando a la Confederación, con la excepción de Silverio y el Güero, constituido por los líderes más jóvenes del comercio popular en el Metro, quienes eran encabezados por “El Rana”, “El Campeón”, “Lozano”, “el Rambo” y “Silverio”, entre otros.

---

<sup>367</sup> En su conjunto el artículo décimo, correspondiente a la sección “Ciudad Productiva”, en su apartado B, tutela “el Derecho al trabajo”, el cual se detalla en el primer numeral (GCDMX, Constitución Política de la Ciudad de México).

<sup>368</sup> Esto en correspondencia con el numeral décimo segundo del artículo décimo, inciso B (GCDMX, Constitución Política de la Ciudad de México).

A lo largo de casi un año de vida, la Confederación ha realizado distintas alianzas con varios frentes de comerciantes populares del espacio público, no obstante, estas alianzas no han llegado a prosperar debido a que las agendas de los distintos grupos no han cuadrado, y a que, por la falta de la experiencia de la Confederación, las demás organizaciones han intentado de cooptar política y económicamente a sus miembros<sup>369</sup>. Pese a ello, la Confederación ha establecido lazos con tres instancias de gobierno federal y local, estar presente en mesas de trabajo con autoridades del STC Metro y con representantes de distintas instancias del Gobierno de la Ciudad de México. Aunque, sus resultados, hasta el momento han sido magros.

En cuanto a Moisés y Demetrio, en mayo del 2019, junto con “el Bóxer”, uno de los líderes con mayor presencia en el Metro, formaron el llamado “Tequio de comerciantes populares”, una unión de comerciantes que, una vez más, buscó integrar a todos los liderazgos del comercio popular del Metro. Pero, como sucedió en los inicios de la Confederación, las diferencias de posturas políticas y personales evitaron que se conformara un gran frente único de comerciantes populares del Metro. Pese a que no logró el cometido de consolidarse como se esperaba, a inicios de junio del 2019, el Tequio realizó una manifestación en el espacio público y entregó un Pliego Petitorio a las autoridades de la Ciudad de México. Después de ello, salió de la escena política, aunque Demetrio ha mantenido presencia en diferentes foros en donde se ha tratado el tema del comercio popular en el Metro.

Por último, La alianza, es el grupo que conformó “el Licenciado” para exigirle a las autoridades la regulación del comercio popular en el Metro. Respaldado por los comerciantes de las estaciones en las que mantiene presencia con los locales que había pactado con las autoridades del gobierno de la administración anterior, “el Licenciado”, también ha estado realizando mesas de trabajo y negociación con distintas dependencias del Gobierno de la Ciudad de México. Según algunos comentarios se dice que éste es el grupo que tiene mayor avance en la negociación con las autoridades sobre un posible programa de ordenamiento del comercio popular en o fuera del Metro.

---

<sup>369</sup> Por ejemplo, una Unión de comerciantes del Centro Histórico, le solicitó a la Confederación un pago de 21 mil pesos, 3 mil por cada líder que integra la Confederación, para que pudieran ser parte de su Unión de comerciantes y recibir asesorías en materia de Derechos Humanos y Derecho al trabajo.

### **“Cero tolerancia” recargada y la simulación de la negociación.**

La postura de las autoridades del STC Metro y de la Ciudad de México.

Si bien en un inicio las reuniones con los grupos parlamentarios y con los distintos niveles de gobierno del STC Metro y de la Ciudad de México, hacían pensar que habría una negociación entre ambas partes por medio de un nuevo plan de regulación u ordenamiento del comercio popular en el Metro, lo cierto, como lo he mostrado en algunas partes del cuerpo del trabajo, es que la postura de las autoridades del nuevo gobierno capitalino fue totalmente distinta. Con el paso de los meses del 2019, el gobierno de la Ciudad de México y del Metro de la Ciudad de México han evidenciado que continuarán con la política de “Cero tolerancia” contra el comercio popular en el Metro que se había instaurado en pasadas administraciones. Prueba de ello, ha sido el incremento de la fuerza policiaca en el Metro y el aumento del número de Jueces Cívicos.

Incluso, si tomamos un poco de distancia de lo que sucede en el Metro y observamos el resto de la política en materia de seguridad que ha adoptado el nuevo gobierno, se pueden apreciar otras medidas que dan muestra del propósito que se tiene de reforzar el “Estado de derecho” y fortalecer el aparato jurídico y judicial en el castigo de las llamadas infracciones administrativas. Prueba de ello han sido las reformas recientes a la Ley de Cultura Cívica, las reformas al Código Penal, la presencia de la Guardia Nacional, la creación de la Policía Ciudadana, encargada de sancionar las faltas de carácter administrativo, inscritas en la Ley de Cultura Cívica.

En el caso del comercio popular en el Metro, las y los comerciantes han denunciado en estos meses el incremento de detenciones arbitrarias por parte de los cuerpos de seguridad, “nos detienen por ser conocidos”, dicen los comerciantes, y no por la fragancia de la venta en los espacios del Metro, como marca el procedimiento de detención<sup>370</sup>. Algunas personas han denunciado ante la Comisión de Derechos Humanos del Distrito Federal, y ante otras instancias, la “fabricación de delitos”, por parte de los oficiales de la PBI, tales como: “resistencia a particulares”, “asociación delictiva”, “portación de drogas”. De igual modo,

---

<sup>370</sup> A decir de los integrantes de la Confederación y de las denuncias vertidas por comerciantes del Metro en los grupos de sus redes sociales, estas detenciones se dan durante los “operativos rastrillo o barredora”, los cuales consisten en el despliegue de un gran número de elementos de la PBI y de la Policía Auxiliar en las estaciones del Metro y fuera de ellas. Los elementos de seguridad llegan a “las bases” en donde los comerciantes esperan su turno para entrar a vender a los trenes, y se llevan a toda aquella persona que esté en las bases con algún morral, mochila o bolsa de plástico negra.

los comerciantes denuncian que, los cobros en el Juzgado Cívico han seguido bajo la tarifa de 200 pesos, sin derecho a audiencia y en ocasiones, sin recibo de pago de multa, y bajo el nuevo marco jurídico de la Ley de cultura Cívica, publicada el 7 de junio del 2019.

Sobre esto, “El Campeón” comenta que él y otros comerciantes han sido remitidos al Juzgado Cívico con base en el artículo 28. Fracción tercera de la Ley de Cultura Cívica<sup>371</sup>: “Son infracciones contra la seguridad ciudadana: III. Usar el espacio público sin contar con la autorización que se requiera para ello<sup>372</sup>” (GOFCDMX, 7 de junio del 2019). Como se puede apreciar, el artículo no explicita qué es usar “el espacio público sin contar con la autorización...”, pero la interpretación que han realizado las autoridades es entender que ese “uso no autorizado”, es el comercio en el espacio y el transporte público, “una infracción contra la seguridad ciudadana”<sup>373</sup>.

Aunque dichas anomalías han sido presentadas por los integrantes de la Confederación en distintas reuniones de conciliación y trabajo, con distintos niveles de gobierno, las autoridades han hecho caso omiso de los señalamientos<sup>374</sup>, arguyendo que continuarán con los operativos en contra del comercio popular en el Metro, pues, son órdenes directas de las autoridades de la Ciudad de México. Postura que ha sido reivindicada por distintos representantes de instancias gubernamentales, tanto del Metro como de la Ciudad de México<sup>375</sup>.

---

<sup>371</sup> En la pasada versión de la Ley de cultura Cívica, el Artículo 28 refería que “Cuando una infracción se ejecute con la participación de dos o más personas, a cada una se le aplicará la sanción máxima que para esa infracción señala esta Ley”.

<sup>372</sup> Con base en el tabulado de multas que establecen los artículos 31 y 32 de la Ley de cultura Cívica, la infracción marcada en la fracción tercera del artículo 28, se sancionara como una infracción del tipo: “Infracciones tipo B, se sancionarán con multa equivalente de 11 a 40 Unidades de Medida, o arresto de 13 a 24 horas o trabajo en favor de la comunidad de 6 a 12 horas”. (GOFCDMX, 7 de junio del 2019).

<sup>373</sup> Existen otros señalamientos que han hecho los comerciantes, los cuales incluyen agresiones verbales y físicas por parte de las autoridades, retraso en la remisión de los comerciantes ante Juzgado Cívico.

<sup>374</sup> El caso más álgido se llevó a cabo en una reunión de julio del 2019 en las Oficinas del Gobierno Central de la Ciudad de México, en la que, en presencia de una defensora de Derechos Humanos, el titular de Justicia Cívica de la Ciudad de México mencionó que, aunque no estuvieran ejerciendo la venta en el Metro, los comerciantes serían detenidos y remitidos por el simple hecho de llevar mercancía entre sus pertenencias y ser presuntos “vendedores”.

<sup>375</sup> Incluso, “El Rambo” comenta que, según sus fuentes en gobierno, que el plan de las autoridades está dividido en cinco fases: 1) el incremento de la fuerza policiaca 2) el aumento de los operativos en contra del comercio popular en el Metro 3) la presencia del “operativo fantasma” -policías encubiertos, vestidos de civil” 4) La provocación de un gran incidente como el sucedido en 1992 en Indios Verdes 5) La prohibición definitiva del comercio en el Metro. A decir de “El Rambo”, todo ello tiene que ver con el hecho de que la persona que encabeza la seguridad en el Metro es “El Puma”, jefe policiaco que estuvo al frente de los desalojos de comerciantes en Eje Central (Reunión de trabajo, 24 de julio del 2019).

Como he mostrado a lo largo de los capítulos, la interdependencia que existe entre los órdenes que componen la gobernanza del comercio popular bajo la ciudad es tan estrecha que los movimientos que se están realizando en el plano jurídico y político, tienen un impacto directo en la forma en la que se realizan las interacciones cotidianas entre policías y vendedores en los pasillos, andenes y vagones. Las tensiones entre ambos grupos se han incrementado, lo que hace que las emociones bajo la ciudad estén plagadas de miedo y rencor por parte de las personas que comercian en el Metro. Miedo de ser remitidas e inculpadas de actos que no han cometido y rencor por las injusticias de las que consideran son objeto, debido a que las remisiones no se están llevando conforme al debido procedimiento que marca la ley.

**ORDEN DE COBRO**

CDMX CIUDAD DE MÉXICO

RPI/OC/17/08  
FOLIO: 837737

**DATOS DEL CONTRIBUYENTE**

NOMBRE, DENOMINACIÓN O RAZÓN SOCIAL: William Montaña Piñón

REGISTRO FEDERAL DE CONTRIBUYENTES: \_\_\_\_\_

NUMERO DE CUENTA O PLACA: \_\_\_\_\_

DOMICILIO (CALLE): No proporciona

COLONIA: \_\_\_\_\_

DELEGACIÓN: \_\_\_\_\_

CÓDIGO POSTAL: \_\_\_\_\_ CIUDAD: \_\_\_\_\_ CORREO ELECTRÓNICO: \_\_\_\_\_

SELO DE LA OFICINA RECAUDADORA

CONCEPTO	CLAVE	PERIODO QUE SE PAGA						
		DEL			AL			
LOCAL <input checked="" type="checkbox"/>	CAPÍTULO Y CONCEPTO	FUNCIÓN DE COBRO	DÍA	MES	AÑO	DÍA	MES	AÑO
			20	07	2019			
DESCRIPCIÓN DEL CONCEPTO, FUNDAMENTO LEGAL: <u>Art. 28 Procc. III de la Ley de Cultura Cívica de la CDMX</u>								
LIQUIDACIÓN	IMPORTE \$	DEPENDENCIA ORDENADORA						
	\$ <u>929.00</u>	<u>CUH-4</u>						
		FECHA			ELABORÓ: NOMBRE, FIRMA Y NUMERO DE IDENTIFICACION DEL SERVIDOR PUBLICO RESPONSABLE			
		DÍA	MES	AÑO	<u>Jose Jesus Placido Martinez</u>			
		20	07	2019				
I M P O R T A N T E: ESTA FORMA SOLO SERA VALIDA SI LLEVA EL SELLO DE LA OFICINA RECAUDADORA Y EL NOMBRE Y LA FIRMA DEL CAJEBO O SERVIDOR PUBLICO AUTORIZADO. SI EL PAGO SE EFECTUA EN UNA OFICINA RECAUDADORA DE LA TESORERIA, DEBERA LLEVAR ANEXO EL FORMATO MULTIPLE DE PAGO A LA TESORERIA CORRESPONDIENTE. ARTICULO 37 DEL CODIGO FISCAL DE LA CIUDAD DE MEXICO.								
TOTAL	<u>NOVECIENTOS VEINTINUEVE PESOS 00/100 M.N.</u>							

TOTAL CON LETRA: NOVECIENTOS VEINTINUEVE PESOS 00/100 M.N.

ORIGINAL - CONTRIBUYENTE

Ilustración 29 Nueva multa expedida a las poblaciones de comerciantes populares  
20 de julio del 2019

Fuente: Redes sociales de los comerciantes populares

Gran número de las reuniones a las que he asistido como “asesor” de la Confederación con distintas instancias de gobierno no han avanzado en el planteamiento de un programa de regulación o reordenamiento del comercio popular en el Metro. Según el asesor social del STC Metro, “se está cocinando un programa de reordenamiento para el comercio del Metro. Está a punto de salir” (Diario de campo, 13 de junio de 2019). Un dicho que no se ha cumplido, ni se ha manifestado ninguna intención por las instancias gubernamentales sobre ello. Por el contrario, en palabras de “el Rambo”: “Nos están aplicando la “aburridora”. Nos traen de reunión en reunión para cansarnos, para desgastarnos. Pero mira, ya llevamos casi de un año en esta lucha y aquí seguimos y seguiremos” (Reunión de trabajo, 9 de julio del

2019). No obstante, pese a la falta de resolución de las autoridades, los integrantes de la Confederación continúan asistiendo a las juntas con las distintas instancias de gobierno, pues, en palabras de “el Campeón”, “...es mejor estar dentro del círculo que fuera. Ellos son muy inteligentes, y si no estamos en las negociaciones, van a negociar con otro de los grupos y, como la vez pasada [en el programa de reordenamiento del 2014] nos vamos a salir sin nada” (Reunión de trabajo, 1 de agosto del 2019).

### **Tres perspectivas y dos Cámaras**

Las agendas legislativas sobre el comercio popular en la Ciudad de México

Con la intención de emitir la “Ley secundaria de comercio informal” antes de que venza el período establecido, se han posicionado tres cuerpos de legisladores de la Cámara baja, dos de la Cámara local y uno del grupo parlamentario federal. El primero de ellos fue encabezado por la legislatura local del partido MORENA, el cual abanderaba la propuesta de derecho al trabajo del comercio popular en relación con una agenda de género inclusiva y de respeto a los Derechos Humanos. La segunda, es una facción de la Cámara legislativa federal del Partido Encuentro Social<sup>376</sup> (PES), la cual busca impulsar una iniciativa ciudadana de reforma constitucional que, con base en el artículo 5º de la Constitución Política, logre añadir un inciso “C” en el artículo 123 que reconozca el Derecho al trabajo por parte de los trabajadores del comercio en el espacio público. Por último, recientemente, un grupo parlamentario local del Partido Acción Nacional<sup>377</sup> (PAN) ha comenzado a organizar un frente que, impulsando los “Derechos de las personas trabajadoras no asalariadas” y las “libertades económicas universales”, busca construir una nueva Ley de trabajadores no asalariados<sup>378</sup> con base en el artículo 10, inciso B, numeral 12-13 de la Constitución Política de la Ciudad de México.

---

<sup>376</sup> Creado en el 2014, es un partido de centro-derecha, al que se le ha cuestionado su influencia cristiana y sus posturas conservadoras. En el 2018 perdió su registro como partido político, debido a que no obtuvo el mínimo de votos requerido para mantener su registro en las elecciones de ese año. No obstante, algunos de sus candidatos aún conservan sus posiciones en las Cámaras legislativas y otras posiciones de gobierno estatal y local.

<sup>377</sup> Fundado en 1939, por muchos años se constituyó como el partido político opositor al régimen postrevolucionario. Aunque sus principios lo presentan como un partido laico, de ideología humanista, afín a las ideas liberales, actualmente, se le considera como un partido de la derecha conservadora mexicana.

<sup>378</sup> La actual Ley de trabajadores no asalariados data de 1975 y, para gran parte de los expertos, resulta obsoleta como mecanismo de regulación del trabajo, el comercio y la prestación de servicios en el espacio público.

Así, desde distintos ángulos y con agendas legislativas que no han coincidido, salvo las del PES y el PAN, el camino legislativo de cara a septiembre del 2019, resulta poco alcanzable. Pues, aunque ya se han realizado distintos Foros ciudadanos para dialogar sobre las propuestas y problemas de las poblaciones de comerciantes involucradas, entre ellas han participado los comerciantes populares del Metro, el tiempo apremia y no se ve alcanzable la meta de construir la “Ley secundaria de comercio informal”. Por otro lado, aunque el caso del comercio popular en el Metro ha sido expuesto en distintos Foros y reuniones con las y los Diputados que encabezan estos frentes, existe un dejo de duda de que su situación pueda ser incluida dentro de la posible “Ley de comercio informal” o de la “Nueva Ley de Trabajadores no asalariados”, pues, es el único grupo de comerciantes populares sobre el que pesa una prohibición explícita en contra de su ejercicio comercial en el transporte público. Contendida en la ya mencionada fracción decimotercera del artículo 230 del “Reglamento de la Ley de Movilidad del Distrito Federal”.

### **Relatos para una historia futura**

¿Cuál es el destino del comercio popular bajo la ciudad?

El propósito de esta investigación ha sido describir y analizar la situación actual del comercio popular en el Metro. Una actividad que se ha desempeñado, prácticamente, a lo largo del medio siglo de vida del Metro de la Ciudad de México. No obstante, su destino, como el del resto del comercio popular en la Ciudad de México, es incierto. Si bien, el combate del comercio popular en el espacio y el transporte público comenzó en los años noventa a la par que se desarrollaban las políticas de recuperación y renovación de los espacios públicos, esta lucha ha sido mantenida por las distintas administraciones, aunque más allá de las banderas de los partidos los actores han sido casi los mismos, que han ocupado el Gobierno de la Ciudad de México.

Las disputas políticas que a lo largo de casi tres décadas han mantenido las autoridades en contra del comercio popular en y bajo la Ciudad de México, pareciera que podrían cobrar un nuevo rumbo de lograrse la promulgación de las leyes que las distintas facciones legislativas están impulsando, sea la “Nueva Ley de trabajadores no asalariados”, la “Ley secundaria de comercio informal” o la reforma constitucional al artículo 123. Lo interesante del asunto es que, como he mostrado en el caso de la gobernanza del comercio popular en el Metro, cualquier cambio alguno de los órdenes que componen la compleja red de interrelaciones, en

este caso el jurídico, tendrá un impacto en las interrelaciones que componen los demás órdenes: sea el político, el judicial, el económico, el administrativo y, por supuesto, el de la vida cotidiana, donde se producen y reproducen las interrelaciones entre todos los órdenes.

No obstante, pareciera que, para el caso del comercio popular en el Metro, de lograrse un reconocimiento jurídico del comerciante en el transporte público, cuestión harto difícil, la balanza de la gobernanza del comercio popular en este espacio, podría cobrar tintes más álgidos en cuanto a la represión, el castigo y la sanción de la actividad en los espacios del Metro. Al respecto, la postura de los comerciantes que representan a la Confederación es un tanto ambigua y responde a las propias generaciones de quienes la integran. Por un lado, los integrantes más grandes que superan los cincuenta años y han vivido prácticamente toda su vida vendiendo en los vagones del Metro, consideran que bien podrían abandonar el Metro si se les ofrece otro espacio, dentro o fuera del Metro, en donde pudieran continuar con sus labores comerciales. En cambio, la facción más joven, aquellos hombres que no han cumplido los 40 años, pretenden seguir en el comercio en el Metro, sí la propuesta de regulación de las autoridades, sí es que la hay, no satisface sus necesidades económicas.

Ese es el panorama actual del balance de la gobernanza del comercio popular bajo la ciudad. Sobre el desarrollo del mismo se tendría que hablar en una futura investigación que dé cuenta sobre el desenlace de las relaciones entre el comercio popular en el Metro y las actuales autoridades del gobierno. Si realmente la gobernanza del comercio popular sufrió una “cuarta transformación”. Sobre lo cual, podría proponer algunos posibles desenlace: a) Las autoridades, por fin lograron abatir el comercio en el Metro b) se logró una nueva regulación que benefició a algunos de las y los comerciantes c) este nuevo embate en contra del comercio popular fue sólo una “ilusión del orden” que ha seguido la tendencia, como sucedió al inicio de la administración de Jorge Gaviño, con cada cambio de administración las nuevas autoridades de gobierno despliegan una espectacular estrategia en contra del comercio popular en aras de demostrar sus intenciones de establecer un nuevo orden d) otro escenario de las actuales relaciones de la gobernanza del comercio popular sea que el comercio popular bajo la ciudad, pese a todo y contra todo, sigue desarrollándose, aunque con mayor clandestinidad, en los pasillos, andenes y vagones del Metro de la Ciudad de México.

En este sentido, sin que deba de tomarse como un factor explicativo, sino como el estadio de un proceso histórico de desarrollo y constitución de las estructuras políticas y económicas

del gobierno de la ciudad, en el contexto contemporáneo, el recorrido de los estudios previos, podrían tener sentido dentro de la perspectiva del neoliberalismo<sup>379</sup> mexicano (Escalante, 2015). Que podría entenderse, siguiendo a Jammie Peck y compañía (2018) como la expresión del “neoliberalismo urbano realmente existente en la Ciudad de México”. Esto es, como el curso de un inacabado, contradictorio y dinámico proceso de “neoliberalización” de la Ciudad de México<sup>380</sup>.

Si bien no seré exhaustivo en la descripción del proceso histórico sobre el desarrollo de la política neoliberal urbana en la Ciudad de México<sup>381</sup>, considero que es necesario hacer algunos apuntes que nos permitan tener un marco de referencia para ubicar el período reciente de combate al comercio popular en la Ciudad de México, desde finales de los años ochenta y que pareciera que hoy en día, ha cobrado una expresión más álgida. Pues, en el caso de la gobernanza del comercio popular el proceso de neoliberalismo urbano, desde finales de los años ochenta, ha intentado de quebrar los lazos de interdependencia que ha mantenido el gobierno con los grupos populares. Cabría observar si es posible destruir estas interdependencias históricas y cómo se podría subsanar las funciones que estas interdependencias cumplen para el equilibrio del orden social. Entendiendo <<función>> desde una perspectiva relacional en al que se observan los intercambios interdependientes entre los grupos de comerciantes populares y las autoridades de gobierno<sup>382</sup>.

No obstante, respecto de las relaciones con los grupos populares, pareciera que uno de los rasgos que ha retomado el actual proceso de neoliberalización en la Ciudad de México, ha sido la de destruir con las interdependencias que existen en contra de los grupos de comerciantes populares sea por medio del endurecimiento de los marcos jurídicos y penales

---

<sup>379</sup> Para Fernando Escalante “El neoliberalismo es un movimiento cultural de gran alcance. Implica una idea del orden económico, la prioridad del mercado, una idea de la justicia, de la naturaleza humana, implica también una idea moral. (Escalante, 2015: 166)

<sup>380</sup> Otro apunte que queda pendiente, sería pensar en la posible relación que podría guardar este “proceso de neoliberalización” dentro del curso de mayor aliento del “proceso civilizatorio”.

<sup>381</sup> Incluso, si bien existe una gran polémica en torno al uso del concepto de “neoliberalismo”, coincido con los editores (Cahill, et. al., 2018) del *Sage Handbook of neoliberalism*, en la idea de que, pese a los problemas, el concepto es una herramienta útil que nos puede brindar un referente de interpretación sobre la situación actual.

<sup>382</sup> En apego al pensamiento de Norbert Elías (1982: 91), la idea de <<función>> no refiere al esquema clásico de la tradición del estructural funcionalismo, en el que prevalece una valoración de la idea de <<función>> en términos de la bondad o el prejuicio que una acción o un actor tienen en relación con la idea del “sistema social”. (Elías, 1982: 91).

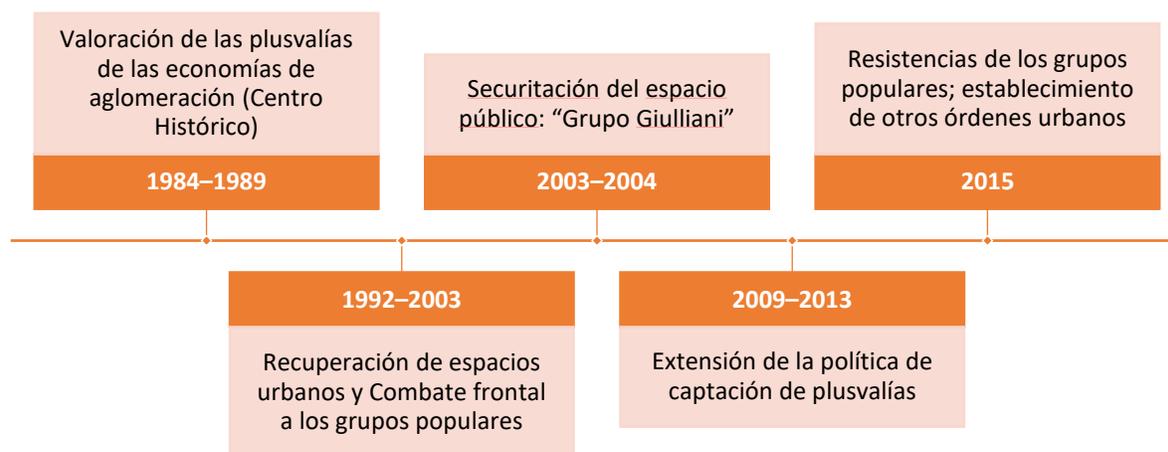
que sancionan sus conductas comerciales en el espacio público, como lo muestra la adopción y el desarrollo de las políticas basadas en el esquema de Rudolf Giuliani (Wacquant, 2010). Sea a partir de la apropiación de espacios urbanos con alto grado de plusvalía, el Estado ha promovido el desarrollo de la industria inmobiliaria de alto perfil residencial, el nacimiento de las grandes plazas comerciales y los desarrollos urbanos de atracción para los turistas, el embellecimiento de la ciudad. Una práctica que comenzó en el Centro Histórico de la Ciudad de México se ha extendido a otros centros históricos locales (Crossa, 2009), avenidas y espacios públicos emblemáticos (Giglia, 2013), la reconversión comercial de los CETRAM's de la ciudad (Leal, 2018), desarrollándose, también, en algunas estaciones del STC Metro, principalmente, en aquellas que se encuentran localizadas en la parte central de la ciudad. Esta panorámica actual muestra el gradual detrimento de los pactos políticos que históricamente (Davis, 1998) habían fraguado con los grupos de comerciantes populares de la Ciudad de México, y debajo de ella. En el caso de los CETRAM's, un espacio que está especialmente muy ligado con el Metro, e incluso, sirve como espacio bisagra entre el espacio público y el espacio subterráneo, el reciente proceso histórico se ha desarrollado de la siguiente manera.

Como parte de la ideología neoliberal, también, se ha recuperado aquel desdén liberal de finales del siglo XIX hacia las clases populares (Baudelaire, 2000; Escalante, 2015), que se traduce en la disolución de los pactos corporativistas que no benefician los intereses del mercado (Escalante, 2015: 197). Ideología que se ha traducido en continuas y constantes campañas de criminalización del comercio en el espacio urbano, en el endurecimiento del Estado de Derecho (Escalante, 2015: 237) en contra de esta actividad y en el incremento de la presencia policiaca por considerar al comercio como un asunto de seguridad urbana (Escalante, 2015: 238). De tal modo:

El programa neoliberal necesita al Estado, ya se ha dicho bastante. Y un Estado no puramente defensivo, sino activo, incluso beligerante, que sirva como instrumento en el proceso de privatización, que no es sencillo. Algo más: necesita que la operación misma del Estado responda al mercado, y necesita también que el mercado esté protegido de la inercia de las instituciones democráticas. (Escalante, 2015: 237).

Con base en el recorrido histórico y el estado actual de los estudios sobre las relaciones políticas entre el gobierno y los grupos de comerciantes populares en la administración del acceso a la explotación comercial del espacio urbano, avanzaré a hacer un análisis similar con lo sucedido en el Metro. Espacio que, como parte del entramado urbano de la Ciudad de

México, comparte este mismo contexto histórico y el estadio actual que podría presumirse como parte del “neoliberalismo urbano” propio de la Ciudad de México. Una parte importante del “final abierto” con el que concluye esta investigación, es saber cuál será el proceso que seguirá el avance del “neoliberalismo urbano” en la Ciudad de México. El cual, propongo que se puede resumir de la siguiente manera:



Esquema 11 Proceso del "Neoliberalismo urbano en la Ciudad de México"  
Fuente: Elaboración propia.

En este proceso, se pueden observar la confluencia de diferentes formas del pensamiento de la política urbana dentro del ámbito jurídico. Sí se sigue el pensamiento sociológico del derecho en relación con la conformación de las dinámicas socioespaciales en la ciudad (Azuela, 2017), podríamos apreciar cómo la confluencia de distintos marcos jurídicos que se contraponen más que complementarse, es una expresión de las múltiples perspectivas que conviven dentro del mismo espacio urbano. Un ejemplo claro es la representación de tres marcos jurídicos que buscan “regular” las apropiaciones populares del espacio público: “la Ley de trabajadores no asalariados”, que es el remanso de la estructura corporativista del estado postrevolucionario; “la Constitución Política de la Ciudad de México”, un ejemplo de la vanguardia que han cobrado los Derechos Humanos; y finalmente, las Leyes de Movilidad y Cultura Cívica, que han sido empleadas como instrumentos jurídicos para la prohibición y el castigo del uso comercial del espacio y el transporte público.

En la coexistencia de esta diversidad de marcos jurídicos que responden a distintas épocas de las concepciones jurídicas sobre lo social (Keneddy, 2003) que se tensionan entre sí, pues, mientras los marcos jurídicos constitucionales, tanto federales como locales, se fundan en el respeto a los Derechos Humanos, esto que Keneddy (2003: 632) identifica como “la tercera

ola” del Derecho iniciada después de la Segunda Guerra Mundial, los marcos legales locales se concentran en la tensión de la defensa de tres tipos de derechos universales: el de la movilidad, el del espacio público y el del trabajo. Dentro de dicha querrela local, como parte de la expresión del “neoliberalismo urbano” en la Ciudad de México, las autoridades han privilegiado los Derechos de movilidad y de espacio público, siempre y cuando representen rendimientos favorables para la creación de mercados que sirvan para la explotación de las plusvalías urbanas, en detrimento del Derecho humano al trabajo, que es uno de los bastiones sobre los que se apoya el comercio popular en el espacio y transporte público.

Por su parte esta contradicción en la existencia de múltiples marcos jurídicos que responden a distintos estadios del proceso de desarrollo y constitución del Estado en la Ciudad de México, muestra precisamente, desde una perspectiva inspirada en Norbert Elías, un desarrollo discontinuo en el proceso de constitución del Estado en la Ciudad de México, pues, busca avanzar hacia un estadio “progresista” del Estado con base en el respeto y garantía de los Derechos Humanos, pero, por otro lado, no termina de resolver los resabios que dejaron tras de sí los acuerdos sociales postrevolucionarios y ha emprendido la construcción de una visión neoliberal del Estado que se funda en el fortalecimiento de los instrumentos jurídicos y la prevalencia de un Estado de Derecho en favor de la generación de mercados urbanos, siempre y cuando estos no sean de orden popular.

En el otro lado de la reflexión, entendiendo que la gobernanza del comercio popular es resultado de un proceso interdependiente, también es necesario reflexionar un poco sobre el proceso que han seguido los grupos de comerciantes populares del Metro. En este sentido, se puede apreciar que existe una modificación de las conductas en cuanto a la organización política que los ha llevado de la organización socio-laboral por la imposición de la fuerza, a una organización cada vez más centrada en el derecho y la organización política. Desarrollo que, si bien, ha estado marcado por el propio cambio del modelo de gobierno, ha sido adoptado por las organizaciones de comerciantes populares para lograr resistir ante los embates emprendidos por las autoridades para retirarlos del espacio del transporte urbano, pero, evadiendo la posible responsabilidad social y económica que se tendría con este tipo de poblaciones que, sin caer en la dramatización, bien podrían ser expresiones de aquellas poblaciones que salen de las ruinas que deja a su paso el irrefrenable huracán del “progreso”

que Walter Benjamin (2010: 64) narra a caballo del *Angelous Novos de Klee*<sup>383</sup>. Despojos del proyecto político neoliberal (Wacquant, 2010) que, pese a ello, buscan resistir como lo han hecho otras poblaciones a nivel global en contra de las repercusiones de las medidas inspiradas en la política neoliberal: grupos de ocupas, comunidades de migrantes, grupos ambientalistas, feministas, entre un cúmulo de poblaciones de diferentes estratos y con diferentes intereses quienes plantan cara en contra las repercusiones que han tenido las políticas y transformaciones urbanas de los gobiernos recientes (Cahill, et. al, 2018: XXX). Dentro de ellas, podríamos contar a los grupos de comerciantes populares del Metro de la Ciudad de México, quienes, después de medio siglo de resistencia, pese a sus mismas contradicciones sociopolíticas internas, continúan ofreciendo sus productos en los pasillos, escaleras, andenes y de vagón en vagón, a bordo de los trenes. Este estudio ha sido un intento por contar esta historia en proceso de continua escritura.

---

<sup>383</sup> “Se ve un ángel al parecer en el momento de alejarse de algo sobre lo cual clava la mirada. Tiene los ojos desencajados, la boca abierta y las alas tendidas. El Ángel de la historia debe tener ese aspecto. Su cara vuelta al pasado. En lo que para nosotros aparece como una cadena de acontecimientos, él ve una catástrofe única, que acumula sin cesar ruina sobre ruina y se las arroja a los pies” (Benjamin, 2010: 64).

## REFLEXIONES FINALES

### El leviatán subterráneo

Como he mencionado, este estudio es una investigación de final abierto, pues, como sucede con gran parte de las investigaciones que se emprenden, éstas pueden culminar con la publicación de un libro o un informe de investigación, pero, los fenómenos que fueron el objeto de estudio, continúan con su proceso de realización; la gobernanza del comercio popular en el Metro, no es la excepción. No obstante, más allá del caso particular, considero que es necesario hacer algunos apuntes teóricos y empíricos que podrían ser útiles para otro tipo de investigaciones que se aboquen a analizar la gobernanza del comercio popular en el Metro o en el espacio público de la Ciudad de México.

En primera instancia, es necesario reflexionar en torno al papel que juegan los grupos populares dentro del entramado sociopolítico que sostiene el proceso de constitución del Estado y de la urbe. Si bien el modelo que propone Elías (2009) para analizar el proceso civilizatorio tiene como referente empírico diferente, considero que su esquema analítico podría aplicarse para estudiar las relaciones históricas que han mantenido los gobiernos con las clases populares, con la finalidad de constituir los gobiernos de las ciudades.

Aunque es insuficiente el caso de la gobernanza del comercio popular en el Metro, para analizar el proceso histórico de las interdependencias entre el Estado mexicano y los grupos populares. No obstante, pese a las limitaciones temporales del fenómeno que presenté, considero que sí puede ofrecernos algunos puntos de análisis y reflexión sobre las relaciones que existen entre los siguientes procesos: a) el de la política general del comercio popular, b) el de la política de gobierno del comercio popular en el Metro, y c) el proceso político de las propias organizaciones de comerciantes populares.

El primero refiere a las acciones que históricamente han emprendido los gobiernos ciudadanos para controlar, regular, erradicar o negociar con los grupos de comerciantes populares en la Ciudad de México. El segundo aspecto tiene que ver con la forma en que las políticas anteriores se han aplicado en relación con las poblaciones populares que integran el mercado popular del Metro, especialmente con las y los comerciantes populares, a partir de finales de la década de los años ochenta y principios de los años noventa. Este período coincide con la etapa en la que el gobierno de la Ciudad de México, entonces Departamento del Distrito Federal, buscaba borrar los lazos del corporativismo y el clientelismo que habían sido

importantes sostenes del régimen post revolucionario que encabezó el PRI. Por último, el tercer proceso refiere a la manera en cómo las organizaciones de comerciantes populares han resistido, negociado y sobrevivido a las distintas olas de erradicación del comercio popular en el Metro que han sido promovidas por las autoridades en las últimas tres décadas.

La convergencia de estos procesos es el núcleo de la gobernanza del comercio popular en el Metro de la Ciudad de México. Un fenómeno que nos sirve como referente para observar la forma en cómo en las últimas tres décadas el gobierno de la Ciudad de México, independientemente de los partidos que la han gobernado, ha tratado de adoptar un modelo de política neoliberal urbana que se caracteriza, entre otras cosas, por la higienización de sus espacios y transportes públicos y por la mercantilización del espacio y el transporte público. Una política económica urbana neoliberal que encuentra una importante oposición a la implementación de su modelo en las poblaciones de comerciantes populares, como en otras poblaciones que realizan sus actividades económicas apropiándose de los espacios y transportes públicos. Poblaciones que son la encarnación de un pasado que, desde la óptica neoliberal urbana, impide la consolidación del gobierno moderno de la ciudad.

Esta tensión es evidente en la confrontación que existe entre el derecho a la movilidad y el derecho al trabajo, dos concepciones jurídicas que se desarrollan y confrontan en el problema de la gobernanza del comercio popular en el Metro, como en el espacio público de la Ciudad de México. Los reglamentos, leyes y ordenanzas que prohíben el comercio popular en las instalaciones y material rodante del STC Metro se expresa la preeminencia que la política urbana neoliberal le da al derecho a la movilidad, como la expresión del orden, la limpieza y eficiencia del transporte público. En contraposición, las organizaciones de comerciantes populares del Metro contraponen el derecho al trabajo inscrito en la Constitución federal y la Constitución local, como un argumento jurídico válido por medio del cual, buscan que se les permita ejercer su actividad comercial en el Metro.

Esta tensión nos permite cuestionar distintos aspectos. En primera instancia, cuál es la jerarquía moral que tienen ambos derechos ¿Qué es más importante, el derecho que tiene una persona a ejercer una actividad laboral lícita en el espacio y transporte público o que las personas puedan moverse de manera libre y segura por los espacios y transportes públicos? Un segundo aspecto refiere a la falta de transversalidad y congruencia que existe entre los marcos jurídicos que sancionan ambos derechos, pues, la Ley de Cultura Cívica, que es el

referente jurídico que sanciona la prohibición del comercio popular en el Metro, no cuenta con una normatividad específica para sancionar esta falta administrativa. Como, tampoco existe una regulación clara y explícita en torno a la manera en cómo se debe de tutelar el derecho al trabajo, ni en cómo este derecho humano y que figura en la Constitución federal, se relaciona con el derecho al comercio popular en la Ciudad de México; una exigencia que, como mostré, ha sido el tema del centro del debate reciente sobre la ley secundaria sobre el comercio popular en la Ciudad de México.

Más allá de los vacíos jurídicos que no terminan por esclarecer cuál es la jerarquía que prima en la relación entre el derecho a la movilidad y el derecho al trabajo en relación con el comercio popular, ni en la claridad jurídica sobre la forma en que se debería de regular el ejercicio del comercio popular en el Metro de la Ciudad de México, es claro que la posición política y moral de los últimos gobiernos, ha sido la de estigmatizar y criminalizar a las personas que ejercen el comercio popular en el Metro, como en otros espacios públicos de la ciudad. Como lo mostré, esta cuestión ha estado presente en todas las campañas que componen el proceso de combate al comercio popular en el Metro. Una política que hace del comercio una actividad estigmatizada, con lo cual busca influir en la percepción del público usuario, en aras de desalentar el consumo de los productos que ofertan las personas en los vagones y espacios del Metro.

No obstante, pese a estos esfuerzos, como también lo mostré, la perspectiva del público usuario del Metro, es, con la salvedad de la ya extinta práctica de los “bocineros”, más comprensiva sobre la situación del comercio popular, que discriminatoria. Entonces, podría decir que las campañas de estigmatización que ha emprendido el gobierno no han tenido el resultado deseado. En gran medida, este resultado adverso, podría vincularse con el valor que tiene el comercio popular dentro de la cultura urbana de la Ciudad de México. Es indudable que el personaje del “vagonero”, pese a todas las prohibiciones, es parte de un pintoresco bestiario de personajes populares que habitan en el Metro. Una galería de oficios y personajes que se asemeja mucho a la del comercio y otras actividades populares que se desarrollan en el espacio público. Esto nos muestra que el “vagonero”, como lo mostré, es la encarnación de un oficio, de una forma de ser en el espacio urbano, como lo son otros oficios populares en el espacio público, como “el organillero”, “la María” o el casi extinto afilador.

Ahora bien, considero que uno de los aportes más interesantes de este trabajo en torno a los trabajos que se han hecho sobre el comercio popular en el Metro, es, justamente, mostrar que el oficio del vagonero es parte de una amplia gama de oficios y personajes que constituyen el espacio socio laboral del mercado popular del Metro. En el esquema número 6 -página 112- intenté mostrar las coordenadas morales y jurídicas en las que se ubican cada uno de los oficios y personajes que habitan el espacio socio-popular del Metro. Por cuestiones de la delimitación de mi investigación, no podía ahondar demasiado en las particularidades que tiene cada uno de estos personajes y de las actividades que realizan. Pero considero que, para las futuras investigaciones sobre el comercio popular en el Metro, sean propias o ajenas, sería importante reconocer la heterogeneidad intrínseca del mercado popular del Metro. Pues, derivada de esta heterogeneidad y de su distribución en el espacio social, se expresan distintas relaciones socio morales entre las poblaciones populares, como, otras relaciones políticas y jurídicas en relación con las autoridades del STC Metro y del gobierno de la Ciudad de México.

Es sobre estas relaciones entre autoridades y, específicamente, los grupos de comerciantes populares, que se entienden las políticas en contra de sus actividades, las cuales, a diferencias de las actividades que realizan otras poblaciones populares, se expresan con mayor fuerza a través de la criminalización del comercio popular por medio de la intervención policiaca. La máxima expresión de esta política se manifiesta en el continuo y constante incremento en la contratación de los cuerpos policiacos de PBI y PA para garantizar la seguridad del público usuario del Metro, entiéndase por ello, entre otras cosas, la vigilancia y erradicación de los comerciantes populares del Metro. Esta acción punitiva nos muestra la racionalidad de la política urbana neoliberal que, como lo muestra una parte de la bibliografía con la que discutí, se enfoca en el castigo y criminalización de la pobreza. Esto es, para el caso que nos ocupa, la criminalización de un problema social, como lo es el derecho al trabajo expresado en el comercio popular.

En este sentido, si bien el comercio popular se podría entender como una expresión legítima del derecho al trabajo y de la libre apropiación del espacio público, también se tendría que reconocer que es una fuente de empleo a la que, históricamente, han recurrido las poblaciones populares, y no sólo ellas, ante un mercado de trabajo que los excluye y segrega. Sobre el mercado laboral, tendría que decir que, atendiendo al contexto contemporáneo, este se

caracteriza por el incremento de la precariedad, la informalización de las fuentes de empleo y por el histórico déficit del poder adquisitivo de la economía familiar. Ante este contexto, más que la criminalización del comercio y de otras actividades populares, se esperarían políticas urbanas que tuvieran una visión social en torno a la manera en cómo se podrían integrar las personas que ejercen el comercio popular a un esquema de ordenamiento y de regulación de sus actividades que les brinde derechos como responsabilidades, incluyendo las de índole fiscal.

No obstante, como lo mostré en la parte final del trabajo, las políticas policiacas de tipo “Cero tolerancia”, tampoco han logrado su cometido de erradicar el comercio popular en el Metro. Por el contrario, han permitido la creación de otras economías criminales y de nichos de corrupción entre los cuerpos policiacos, los jueces cívicos y la personas que ejercen el comercio popular. Este inesperado resultado me ha permitido cuestionarme en torno al dinero que se invierte en la implementación de estas políticas, que incluyen la contratación y capacitación de policías y jueces cívicos. Como, también, preguntarme sobre el destino que tienen todas las multas que pagan los comerciantes populares que son remitidos a los Juzgados Cívicos acusados de cometer la falta administrativa de ejercer el comercio en el Metro ¿A dónde van a parar los millones de pesos que ingresan a las arcas de la tesorería de la ciudad por concepto del pago de multas? ¿Por qué este dinero no se invierte en el mejoramiento de las deterioradas instalaciones del Metro? ¿Cuánto dinero no se desvía del pago de multas y termina en los bolsillos de policías y jueces cívicos, cuando no se les expide a los comerciantes un recibo por el pago de su multa?

Sin lugar a dudas, en el contexto político y social actual, el comercio popular en la Ciudad de México, será un tema que estará en la agenda política, en los encabezados de los medios de comunicación y en la agenda de la investigación académica. Aquí he planteado algunas cuestiones que podrían ser recuperadas, criticadas o recuperadas como punto de partida de los próximos estudios.

Por mi parte, en este estudio reconstruí la gobernanza del comercio popular, identificando las interdependencias sociopolíticas que existen entre los distintos actores que han sido parte del proceso histórico de la gobernanza del comercio popular en el Metro de la Ciudad de México. Así, busqué describir las relaciones que existen entre lo espacial, lo social, lo jurídicos, lo económico, lo sociológico y lo antropológico. También intenté caracterizar estas relaciones

con base en el dinamismo que muestran las fuerzas políticas que tienen los diversos actores que son partícipes del comercio popular en el Metro: comerciantes, público usuario, autoridades, policías, empresas, jueces; entre otros factores “no humanos” como el propio espacio del transporte, los marcos jurídicos y los discursos de estigmatización.

Con esto, tomé una posición crítica respecto a la forma en la que se suele recuperar el símbolo del Leviatán como una representación del poder y el gobierno. Desde la efígie clásica de Thomas Hobbes que lo representa como un ente que reúne el poder de la guerra y el clero, monolítico gobernante del pueblo y el territorio<sup>384</sup>. Pasando incluso por el propio uso que hace Diane Davis (1998) del “Leviatán urbano” a propósito de la construcción del Metro de la Ciudad de México y su relación con el discurso del desarrollo urbano, pues, Davis sólo identifica el poder urbano a partir de la caracterización de las interrelaciones políticas y económicas de las autoridades y los consorcios de empresarios. Por su parte, mi propuesta también problematiza la representación que hizo Dewey (2012) sobre un “Leviatán híbrido”, mezcla de los órdenes legales e ilegales que se mezclan en las economías delictivas e informales.

En cambio, lo que busqué con mi interpretación elisiana de la gobernanza, quizá más cercano a la imagen constructivista del leviatán, presentada por Callon y Latour (1981) -aunque sin el peso específico de los factores no humanos y tratando de esclarecer las “cajas negras del poder”- es una recuperación de la metáfora del leviatán como un ente amorfo que cobra distintas formas con base en el proceso histórico de su existencia, como debido a las relaciones que mantengan los actores y situaciones que lo integran. En este sentido, la idea de los balances del poder me permitió mostrar cómo las dinámicas políticas cambian con el tiempo y las situaciones.

Por ello, contrario a otros análisis sobre el comercio popular, lo que busqué destacar fue el carácter interdependiente y funcional que tienen los grupos populares para el mantenimiento del orden urbano, sea en el plano político, económico, social, espacial, moral y lo jurídico.

---

<sup>384</sup> Aunque es una idea clásica, a propósito de la representación contemporánea de la ciudadanía que hizo Escalante (2018) mediante el análisis del discurso fotográfico del Instituto Nacional Electoral, el autor muestra la vigencia de esta idea en la representación contemporánea del gobierno, al señalar que: “Representar la democracia así, mediante una gran colección de fotos de ciudadanos que actúan coordinadamente para producir la voluntad política del Estado, es una afirmación política que no hay que tomar a la ligera. El modelo cultural al que corresponde, inconscientemente sin duda, es el del grabado famoso de la primera edición del Leviatán de Hobbes, en el que una gran multitud de hombrecitos da forma al monstruo –ese dios mortal, etcétera.”

Pienso que, lejos de las posturas que buscan erradicarlos, el fenómeno del comercio popular se atendería de mejor manera sí se reconocieran estas interdependencias que históricamente han constituido la vida socioeconómica y política de la Ciudad de México. De igual modo, lejos de las medidas jurídicas y policiacas, sería a partir de la atención de las desigualdades sociales y económicas que se podría reducir el número de personas que ejercen el comercio popular en aras de crear otras opciones laborales que trasciendan la contemporánea precariedad del empleo que caracteriza al mercado de trabajo en México.

Por último, quiero asentar una reflexión epistemológica, pues la etnografía multisituada que utilicé para llevar a cabo mi investigación, implicó que desplegará gran parte de mis personalidades para poder estudiar la gobernanza del comercio popular. Esto hizo que me convirtiera en un observador, actor y autor de esta investigación. Esta forma de realizar la investigación es una propuesta epistemológica con la que me posicionó en contra de los análisis científicos que piensan lo urbano desde un punto de vista objetivo, como si la ciudad y sus problemas se pudieran contemplar sólo desde un punto de vista paisajístico, como si la persona que investiga, no fuera al mismo tiempo habitante y participante de la ciudad.

En este sentido, pienso que, para hablar de la ciudad, es necesario vivirla, caminarla, sufrirla, compartirla. La manera particular que tenga la persona que investiga de vivir en la ciudad, la posición que ocupa dentro de su espacio social y espacial, será determinante en la conformación de los objetos de sus investigaciones. De tal manera, no se habla de la ciudad como un todo, sino de la experiencia que se ha tenido de la ciudad. Por ello, este estudio es en gran medida el relato de un hombre de 34 años, que pasó gran parte de esos años viajando en el Metro. Es la historia de una investigación a partir de la cual, pasé de ser una persona que vendía discos piratas para mantener sus estudios para convertirme en un doctor en estudios urbanos. En el trayecto de mi historia social, aproveche todo el tiempo que pasaba en el Metro, todo lo que observaba en sus instalaciones, para construir una reflexión académica en torno al comercio popular en el Metro de la Ciudad de México. Es por ello que gran parte de esta investigación se escribió “con sangre”, con la vida misma. Con esto, un estilo de investigación científica sentipensante, intenté mostrar un poco de la vida de las personas que viven y trabajan bajo la ciudad.

## BIBLIOGRAFÍA

- Aguilar, José Carlos (2010) “La piratería como conflicto. Discursos sobre la propiedad intelectual en México”, *Iconos. Revista de Ciencias Sociales*, núm. 38, septiembre, 2010, pp. 143-156.
- Aguilar, Miguel Ángel (2013) “Ciudad de interacciones: el cuerpo y sus narrativas en el metro de la Ciudad de México” en Miguel Ángel Aguilar y Paula Soto (Editores) *Cuerpos, espacios y emociones. Aproximaciones desde las ciencias sociales*, México Porrúa UAM-Iztapalapa.
- Alba, Carlos (2012) “La calle para quien la ocupa. Las condiciones sociopolíticas de la globalización no hegemónica en México DF”, *Revista Nueva Sociedad* núm. 241, septiembre-octubre de 2012. Pp. 79-92.
- Alba, Carlos; Lins Ribeiro, Gustavo; Mathews, Gordon (2015), “La globalización desde abajo. La otra economía mundial”, México, Fondo de Cultura Económica/El Colegio de México.
- Alba, Villalever, Ximena (2017) “Drafting Alternative Spaces of Globalisation: Chinese Women in Mexican Popular Markets”, Tesis Doctoral, Berlin, Freie Universität Berlin.
- Alonso, Lara (2015) “Vagoneros. Economía informal en el metro de la Ciudad de México”, tesis de máster en Investigación Antropológica y sus Aplicaciones, Madrid, Departamento de Antropología Social y Cultural, Facultad de Filosofía, Universidad Nacional de Educación a Distancia.
- \_\_\_\_\_ (2018) “Un lenguaje para vender: estrategias de atenuación en el discurso de venta de los vagoneros en Ciudad de México”, *Estudios de Lingüística*, ELUA. 2018, Anexo IV: 103-119.
- AlSayyad, Nezar, (2004) “Urban informality as a “New way of life”, en Nezar AlSayyad y Ananya Roy (Coord.), *Urban Informality: Transnational Perspectives from the Middle East, Latin America, and South Asia*, Lexington Books, pp. 7-30.
- Álvarez Elizalde, Andrés (2010) “El metro, un espacio de interacciones. El caso de los homosexuales”, tesis de Licenciatura en Sociología, México, Facultad de Ciencias Políticas y Sociales-Universidad Nacional Autónoma de México.
- Anónimo (2014) “Por el ejercicio del auto empleo”, Manifiesto de un grupo de organizaciones de vendedores populares del Metro.
- Aragón, Norma (2013), “Falleció el periodista Héctor Delgado”, México, *Uno más uno*, <<http://www.4vientos.net/2013/02/18/fallecio-el-periodista-hector-delgado/>> (Consultado, 7 de agosto de 2019).
- Arizpe, Lourdes, (1978), *Migración, etnicismo y cambio económico. Un estudio sobre migrantes campesinos a la ciudad de México*, México, El Colegio de México.
- Auge, Marc (1995) “Non-places. Introduction to an anthropology of supermodernity”, New York, Verso.
- \_\_\_\_\_ (1998), *El viajero subterráneo. Un etnólogo en el metro*, Barcelona, Gédisa.
- Auyero, Javier (2001), “La política de los pobres. Las practicas clientelistas del peronismo”, Buenos Aires, Manantial.
- Ávalos Palacios, Estefanía (2019) "Se solicitan personas mayores": precarización laboral y experiencias de vida en los trabajadores mayores de limpieza del Metro de la Ciudad de México”, México, Primer Congreso de Tesistas en Trabajo no Clásico, El Colegio de México, 6-8 de marzo 2019.
- Avimael Vázquez Cristo, et al. (2011), “Espacio público e informalidad: El caso del programa de apoyo para la reubicación del comercio popular en la ciudad de México” en *Revista de antropología experimental*, No. 11. Texto 10, Universidad de Japen, pp. 139-157

- Azuela, Antonio (1990), “Fuera del huacal, aun en la calle. El comercio y el espacio público en el centro de la ciudad”, *Trace*, núm 17, pp. 20-24.
- \_\_\_\_\_ (2014), “Introducción”, en Antonio Azuela y Miguel Ángel Cancino (Coords.), *Jueces y conflictos urbanos en América Latina*, México, PAOT, pp. 7-30.
- \_\_\_\_\_ (2016) “Introducción. Una especie de neorealismo jurídico”, en Antonio Azuela (Coord.), *La ciudad y sus reglas Sobre la huella del derecho en el orden urbano*, México, UNAM, Instituto de Investigaciones Sociales, pp. 9-42.
- Bach, Jonathan (2010) “They come in peasants and leave citizens: Urban villages and the making of Shenzhen, China” *Cultural Anthropology* Vol. 25, Issue 3, pp. 421–458.
- Bakić Hayden, Tiana (2017) “Disambiguating Legalities: street vending, law, and boundary-work in Mexico City.” *Ethnoscripts*, 19(2), pp. 15-30.
- \_\_\_\_\_ (2018), “Traders in Uncertainty: Criminal violence, law(lessness) and (dis)order in Mexico City’s Central Food Market”, Tesis de Doctorado, Department of Anthropology New York University September, 2018
- Baños “Crónica de 45 años Un gusano anaranjado crece con la ciudad”, en Sistema de Transporte Colectivo Metro; Gobierno del Distrito Federal (Recopiladores) (2014), *El Metro es de todos*, Imprenta de Medios-Gobierno de la Ciudad de México, México, pp25-45
- Barbosa Cruz, Mario (2008), *El trabajo en las calles: subsistencia y negociación política en la ciudad de México a comienzos del siglo XX*, México, D.F, El Colegio de México/Centro de Estudios Históricos/ Universidad Autónoma Metropolitana, Unidad Cuajimalpa.
- Baudelaire, Charles (2000), *El Spleen de París*, México, FCE.
- Bayat, Asef, (2004), “Globalization and the politics of informals in the global south”, en Nezar AlSayyid y Ananya Roy (Coord.), *Urban Informality: Transnational Perspectives from the Middle East, Latin America, and South Asia*, Lexington Books, pp. 79-101.
- Benjamin, Walter (2009), *El Libro de los pasajes (1892-1940)*, España, Akal
- \_\_\_\_\_ (2010), *Ensayos escogidos*, Buenos Aires, El cuenco de plata.
- Berger, Peter y Luckmann, Thomas (1968), *La presentación de la persona en la vida cotidiana*, Buenos Aires, Amorrortu.
- Berliner, Yizhak y Glantz, Yaacov (1997), *Tres caminos: el germen de la literatura judía en México*, México, Tucán de Virginia.
- Bénard Calva, Silvia Marcela (Comp.) (2019), *Autoetnografía. Una metodología cualitativa México*, Universidad Autónoma de Aguascalientes-El Colegio de San Luis.
- Bhabha, Homi (2002), *El Lugar de la cultura*, Buenos Aires, Manantial.
- Blomley, N. (2011) “Rights of the Passage: Sidewalks and the regulation of public flow”.New York: Guilford Press.
- Bourdieu, Pierre (1997), *Capital cultural, escuela y espacio social*, México, Fondo de Cultura Económica.
- \_\_\_\_\_ (2004), *El baile de los solteros: la crisis de la sociedad campesina en el Bearne*, Barcelona, Anagrama.
- \_\_\_\_\_ (2011), “La ilusión biográfica”, *Acta Sociológica*, núm. 56, septiembre – diciembre, 2011, México, UNAM, pp. 121 – 128.
- Bourdieu, Pierre; Passeron, Jean-Claude; Chamboredon, Jean-Claude (1961), *El oficio de sociólogo. Presupuestos epistemológicos*, Buenos Aires, Siglo XXI.
- Bourgois, Philippe (2010) *En busca de respeto: vendiendo crack en el Harlem*, Buenos Aires, Siglo XXI.
- Braverman, Irus; Blomley, Nicholas; Delaney, David; y Kedar, Alexander (Edit.), (2014), *The expanding spaces of law*, California, Standford University Press.

- Butler, Judith (1988), "Performative Acts and Gender Constitution: An Essay in Phenomenology and Feminist Theory", *Theatre Journal*, Vol. 40, No. 4. (Dec., 1988), pp. 519-531.
- Bromley, Ray (2000), "Street vending and public policy: a global review", *International Journal of Sociology and Social Policy*, Vol. 20 Issue: 1/2, pp.1-28.
- Cabildo, Miguel (1986), "Se inicia el "fichaje" de 350 trabajadores del museo; entre los policías bancarios, dos clases", *Proceso*, México, Edición del 4 de enero de 1986. <<https://www.proceso.com.mx/142762/se-inicia-el-fichaje-de-350-trabajadores-del-museo-entre-los-policias-bancarios-dos-clases>> (Consultado el 7 de agosto de 2019).
- Cahill, Damien et. al. (2018), "Introduction: Approaches to neoliberalism", en, Damien Cahill, Melinda Cooper, Martijn Konings y David Primrose (Editores), *The SAGE Handbook of Neoliberalism* ", Los Angeles-Londres, SAGE, pp. XV-XIII.
- Cajas Castro, Juan de Dios (2009), *Los desviados: cartografía urbana y criminalización de la vida cotidiana, México, Miguel Ángel Porrúa.*
- Caldi, Iván (2011), "Falla Plan para ordenar a vagoneros", México, *El Universal*, <<https://archivo.eluniversal.com.mx/ciudad/105588.html>> (Consultado, 7 de agosto de 2019).
- Callon, Michael y Latour Bruno, "Unscrewing the big Leviathan: How actors macrostructure reality and sociologists help them to do so", en Knorr-Cetina, Karin and Cicourel, Aron V., (Editores) *Advances in social theory and methodology: Towards an integration of micro- and macro-sociologies*, Londres, Routledge & Kegan Paul, pp. 227-303.
- Castells, Manuel y Portes Alejandro (1995) "El mundo debajo: orígenes, dinámica y efectos de la economía informal" en Víctor Tokman (Comp.) *El sector informal en América Latina. Dos décadas de análisis*, México, Editorial Conaculta, pp. 233-270.
- Castillo Berthier, Héctor (1983) *La sociedad de la basura. Caciquismo urbano en la Ciudad de México*, FCPy S-UNAM.
- Castillo García, María Ellzabeth (2009) "Transporte colectivo metro: soporte de redes en el comercio ambulante (vagoneros)", tesis de licenciatura en Sociología Urbana, México, División de Ciencias Sociales y Humanidades Departamento de Sociología Urbana, Universidad Autónoma Metropolitana Unidad Azcapotzalco.
- Castro Calderón Ernesto, (2012) *Boletos del Metro de México. Anatomía de un boleto del Metro*, México. < <https://es.scribd.com/doc/300317587/Catalogo-de-Boletos-Del-Metro-Al-7-02-2016>> (Consultado, 17 de octubre de 2019).
- Castro Nieto, Grisel (1990) "Intermediarismo político y sector informal: el comercio ambulante en Tepito", *Nueva antropología*, Vol. XI, No. 37, México 1990
- Cedillo, Priscila; Sabido Ramos, Olga, y Galindo, Jorge (2017), "Habitus: una estrategia teórico-metodológica para la investigación del cuerpo y la afectividad", en Víctor Payá y Jovani Rivera (coords.) *Sociología etnográfica. Sobre el uso crítico de la teoría y los métodos de investigación*, México, Juan Pablos Editor, 2017, pp. 115-139.
- Cisneros, Sosa, Armando (1993), *La ciudad que construimos registro de la expansión de la ciudad de México, 1920-1976*, México, División de Ciencias Sociales y Humanidades,
- COGIM (1997), "Se solicitan precisiones con respecto al reglamento del STC, dirigido al Lic. Octavio Díaz Díaz Gerente Jurídico del STC", México, *Documento interno de trabajo.*
- Comisión Nacional de Los Derechos Humanos-DF (2017) "Diagnóstico sobre el servicio y las instalaciones del Sistema De Transporte Colectivo 2013-2018", México, STC Metro-CDMX, < <https://www.metro.cdmx.gob.mx/storage/app/media/Banners/diagnostico.pdf>> (Consultado, 17 de octubre del 2019).

- Connolly, Priscilla (2014) "Latin American informal urbanism: contexts, concepts and contributions with specific reference to Mexico" en Axel Becerra y Felipe Fernández (eds.) *Viewing Latin America cities*, Cambridge, pp. 1-30.
- \_\_\_\_\_ (2018) "¿Qué se gobierna en materia de transporte y movilidad? el caso de la Ciudad de México", en Vicente Ugalde y Patrick Le Galès(eds) *Gobernando la Ciudad de México. Lo que se gobierna y lo que no se gobierna en una gran metrópoli*, Ciudad de México, El Colegio de México, pp. 371-428.
- Consejería Jurídica y de Servicios Legales (2019) "Se fortalecen juzgados cívicos: ingresan 50 jueces y 50 secretarios de juzgado", México, *Gobierno de la Ciudad de México*, (Consultado, 7 de agosto de 2019).
- Costes, Laurence (1989) "Les petites commercants du métro parisien", *Reveu européenne de migrations internationales*, Vol. 4 Num, 3, Pp. 57-71.
- Cross, John (1998), *Informal Politics. Street vendors and the State in Mexico City*, Stanford, California, Standford University Press.
- Cross, John y Camacho Pineda, Marcela (1996), "El Desalojo de los Vendedores Ambulantes: Paralelismos históricos en la ciudad de México", *Revista Mexicana de Sociología* vol. 58, no. 2, 1996, pp. 95–115.
- Crossa, Verónica (2009), "Resisting the entrepreneurial city: Street vendor's struggle in México City's Historic Center", *International journal of urban and regional research*, Volume 33.1 March 2009, pp. 43-63.
- \_\_\_\_\_ (2015), "Reading for difference on the street: De-homogenising street vending in Mexico City" *Urban Studies*, pp. 1-15.
- \_\_\_\_\_ (2017), "Cambiando las categorías morales en el discurso público: De la calle al espacio público en la Ciudad de México" *Revista Internacionales* Vol. 3, Núm. 5, enero-junio de 2017, pp. 16-37.
- \_\_\_\_\_ (2018), *Luchando por un espacio en la ciudad de México. Comerciantes ambulantes y el espacio público urbano*, México, El Colegio de México.
- Damián, Araceli (2005), "La pobreza de tiempo. El caso de México" *Estudios Sociológicos De El Colegio De México*, 23(69), pp. 807-843.
- Davidoff, Paul (1973), "Advocacy and Pluralism in Planning", en Faludi, Andreas, *A Reader in Planning Theory*, Elsevier Science, pp. 277-296
- Davis, Diane (1991), "Urban transport, dependent development and change: lessons from a case study of Mexico City's subway", *Canadian Journal of Development Studies* Vol. XII, N° 2, 1991, pp. 329-355.
- \_\_\_\_\_ (1998) "The Social Construction of Mexico City, 1930-1960.", *Journal of Urban History*, vol. 24 no. 3: 364-413.
- \_\_\_\_\_ (1999), *El Leviatán urbano. La ciudad de México en el siglo XX*, México, FCE.
- \_\_\_\_\_ (2013), "Zero-Tolerance Policing, Stealth Real Estate Development, and the Transformation of Public Space Evidence from Mexico City", *Latin American Perspectives*, issue 189, vol. 40 no. 2, march 2013, pp. 53-76.
- De Certau, Michel (1980), "La invención de lo cotidiano. Vol 1: Las artes del hacer", México, Universidad Iberoamericana.
- De la Garza Toledo, Gustavo; Gayosso Ramirez, Jose Luis; Pogliaghi, Leticia (2017), "Corporatism, Informality and Democracy in the Streets of Mexico City", *Global Labour Journal*, 2017, 8(3), pp. 219-233.
- De Azevedo, Paulo Ormindo (2009), "El centro histórico de Bahía revisitado", *Andamios*, Volumen 6, número 12, diciembre, 2009, pp. 95-113.

- Dewey, Matias, Míguez Pedro Daniel y Saín Marcelo Fabián (2017) "The strength of collusion: a conceptual framework for interpreting hybrid social orders" *Current sociology* 2017, Vol. 65 (3) pp. 395-410
- Dewey, Matías (2012) "The making of hybrid stateness: sources of police performance in the conurbado" *Revista de ciencia política* Volumen 32. Núm. 3 2012 Pp. 659-672
- \_\_\_\_\_ (2015), *El orden clandestino. Política, fuerzas de seguridad y mercados ilegales en Argentina*, Buenos Aires, Katz.
- \_\_\_\_\_ (2016) "Porous borders. The study of illegal markets from a sociological perspective" MPIfG Discussion paper 16/2 Max Planck Institut pp. 1-11.
- Diario Oficial de la Federación (1980), "Decreto presidencial por el cual se declara Zona de Monumentos Históricos al Centro Histórico de la Ciudad de México", México, Gobierno Federal de los Estados Unidos Mexicanos.
- \_\_\_\_\_ (1993), "Reglamento para el Gobierno Interior de la Asamblea de Representantes del Distrito Federal" México, Gobierno Federal de los Estados Unidos Mexicanos.
- \_\_\_\_\_ (1993b) "Ordenanza por la que se declara a las instalaciones del STC Metro como zona de zonas de alta seguridad", México, Gobierno Federal de los Estados Unidos Mexicanos.
- \_\_\_\_\_ (1993c) "Bando por el que se prohíbe el ejercicio del comercio en la vía pública en puestos fijos, semifijos y de cualquier otro tipo en las calles comprendidas dentro del perímetro determinado por el Departamento del Distrito Federal para la Primera Fase de Desarrollo del Programa de Mejoramiento del Comercio Popular", México, Gobierno Federal de los Estados Unidos Mexicanos.
- \_\_\_\_\_ (2019), "Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos", México, Gobierno Federal de los Estados Unidos Mexicanos.
- Díaz, Omar (2019), "Robo-transporte público alcanza cifras récord", México, *Publimetro*, <<https://www.publimetro.com.mx/mx/noticias/2019/05/19/robo-transporte-publico-alcanza-cifras-record.html>> (Consultado, 7 de agosto de 2019).
- Domínguez Prieto, Olivia (2010), *Trovadores posmodernos: músicos en el Sistema de Transporte Colectivo Metro*, México, Universidad Nacional Autónoma de México.
- Draper, Hal (1978) "Karl Marx's Theory of Revolution. Volume 2: The lumpen class versus the proletariat", Pp. 453-478.
- Elias, Norbert (1982), *Sociología fundamental*, Barcelona, Gedisa.
- \_\_\_\_\_ (1994), *Conocimiento y poder*, La Piqueta, Madrid.
- \_\_\_\_\_ (1998), "Apuntes sobre el concepto de lo cotidiano", en Norbert Elías, *La civilización de los padres y otros ensayos*, Bogotá, Norma, pp. 331-348.
- \_\_\_\_\_ (1998), "La civilización de los padres", en Norbert Elias, *La civilización de los padres y otros ensayos*, Bogotá, Norma, pp. 407-450.
- \_\_\_\_\_ (2009), *El proceso de la civilización: investigaciones sociogénéticas y psicogénéticas*, México, FCE.
- Ellis, Carolyn; Adams, Tony E. y Bochner Arthur P. (2019), "Autoetnografía: un panorama", en Silvia Marcela Bénard Calva (Comp.) (2019), *Autoetnografía. Una metodología cualitativa*, México, Universidad Autónoma de Aguascalientes-El Colegio de San Luis, pp. 17-41.
- Engels, Frederich (1972), *La revolución de la ciencia de Eugenio Dühring ("anti-dühring")*, Buenos Aires, Claridad

- Escalante Gonzalbo, Fernando (1992), *Ciudadanos imaginarios. Memorial de afanes y desventuras de la virtud y apología del vicio triunfante en la República Mexicana –Tratado de Moral Pública-*, El Colegio de México, Ciudad de México.
- \_\_\_\_\_ (2015), “Historia mínima del neoliberalismo, México, El Colegio de México.
- \_\_\_\_\_ (2018) “Retrato de grupo con credencial de elector. Imágenes de la democracia 2006, 2009, 2012”, México, Instituto Nacional Electoral.
- Espinosa Zepeda, Horacio (2017), “El mercadillo rebelde de Barcelona. Prácticas antidisciplinarias en la ciudad mercancía”, *QuAdernes-e*, número 22 (1), Any 2017, pp. 67-87.
- Favret-Saada, Jeanne (2005) “Ser afetado”, *Cadernos de campo*, n. 13, pp. 155-161, 2005.
- Ferreira Jordão, Ana Paula y Stampa, Inez (2015), “Precarização no “mundo do trabalho”: a experiência dos ambulantes dos trens da Região Metropolitana do Rio de Janeiro”, *O Social em Questão*, Ano XVIII - nº 34, pp 315 – 338.
- Folbre, Nancy (2001), *The Invisible Heart: Economics and Family Values*, New York, The New Press.
- Foucault, Michel (1990) “Fobia al Estado” en Michael Foucault *La vida de los hombres infames*, La piqueta, Madrid, pp. 307-312.
- \_\_\_\_\_ (2006) “Seguridad, territorio, población. Buenos Aires”, Fondo de Cultura Económica.
- \_\_\_\_\_ (2010) “El cuerpo utópico. Las heteropatías. Textos inéditos seguidos de una presentación de Daniel Defert”, Buenos Aires, Nueva Visión.
- \_\_\_\_\_ (2012), “El poder, una bestia magnífica. Sobre el poder, la prisión y la vida”, Buenos Aires, Siglo XXI Editores.
- Fuentes, David (2015), “Arranco “limpia” de vagoneros del Metro”, México, *El universal*, <<https://www.eluniversal.com.mx/articulo/metropoli/df/2015/08/18/arranco-limpia-de-vagoneros-en-el-metro#imagen-1>> (Consultado, 7 de agosto de 2019).
- Gaceta Oficial de Distrito Federal (2002), *Acuerdo por el que se establecen las reglas del concurso público nacional para el otorgamiento del Permiso Administrativo Temporal Revocable, respecto de los espacios publicitarios en los bienes del dominio público del Distrito Federal destinados al Sistema de Transporte Colectivo*, Gobierno del Distrito Federal, México, DF.
- \_\_\_\_\_ (2002b) *Punto de Acuerdo en relación con los Bandos que ha expedido el Jefe de Gobierno del Distrito Federal*, Gobierno del Distrito Federal, México, DF.
- \_\_\_\_\_ (2004), “Ley de cultura cívica”, Gobierno del Distrito Federal, México, DF.
- \_\_\_\_\_ (2007), “Decreto por el que se crea el Organismo Público Descentralizado Sistema de Transporte Colectivo para Construir”, Gobierno del Distrito Federal, México, DF.
- \_\_\_\_\_ (2017b), “Declaratoria de Utilidad Pública por la que se determina como causa de Utilidad Pública mejorar la infraestructura y equipamiento de la zona, el mejoramiento del centro de población por el embellecimiento al entorno en los niveles urbano y metropolitano respecto del espacio público, en beneficio colectivo, en los inmuebles conocidos como San Antonio I, ubicado en la Calle de Chimalpopoca y Cerrada Fray Servando Teresa de Mier número 24, Colonia Tránsito, Delegación Cuauhtémoc, de esta Ciudad, y San Antonio II, predio ubicado en Calzada de San Antonio Abad, Cerrada Fray Servando Teresa de Mier y Chimalpopoca, Colonia Tránsito, en esta Ciudad”, Gobierno del Distrito Federal, México, DF.

- Gaceta Oficial de la Ciudad de México (2017), *Reglamento de la Ley de Movilidad del Distrito Federal*, Ciudad de México, Gobierno de la Ciudad de México.
- \_\_\_\_\_ (2018), *Estatuto Orgánico del STC Metro*, Ciudad de México, Gobierno de la Ciudad de México.
- Galindo Monteagudo, Jorge Lionel y Torres Cruz, César (2018), “Diálogo de miradas. Un acercamiento al “metreo” como orden interactivo”, *Sociológica*, año 33, número 93, enero-abril de 2018, pp. 319-353.
- García Canclini, Néstor (2018), “Prólogo. Hacer que la aglomeración parezca ciudad” en Juan Villoro *El vértigo horizontal. Una ciudad llamada México*, México, Almadía-El Colegio Nacional. Pp. 17-20.
- Garza, Gustavo (1985), *El proceso de Industrialización de la Ciudad de México, 1821 1970*, México, El Colegio de México.
- \_\_\_\_\_ (2003), *La urbanización de México en el Siglo XX*, México, El colegio de México.
- \_\_\_\_\_ (2013), *Teoría de las condiciones y los servicios generales de la producción*, México, El Colegio de México.
- \_\_\_\_\_ (2014), “Introducción: Dialéctica de la composición interna del capital constante fijo” en Gustavo Garza, (Coord) *Valor de los medios de producción socializados*, México, El Colegio de México, pp. 13-40.
- Gerencia Jurídica del Departamento de Servicios Jurídicos del STC Metro (1997), Oficio *Of/ No. GJ/D.S./ 01624*, girado a la Coordinadora el 29 de agosto de 1997, México.
- Giard, Luce (1980), “Historia de una investigación”, en: Michael de Certau, *La invención de lo cotidiano I. Artes de hacer*, México, Universidad Iberoamericana, pp. XIII-XXXV.
- Giglia, Angela (2003), “Como hacerse antropólogo en la ciudad de México”, *Alteridades* 13 núm. 26, julio-diciembre, 2003, pp. 87-102.
- \_\_\_\_\_ (2012), *El habitar y la cultura: Perspectivas teóricas y de investigación*. Madrid, Anthropos Editorial-División de Ciencias Sociales y Humanidades, Universidad Autónoma Metropolitana-Iztapalapa.
- \_\_\_\_\_ (2013), “Entre el bien común y la ciudad insular: la renovación urbana en la Ciudad de México”, *ALTERIDADES*, 2013, 23 (46): Págs. 27-38.
- Goffman, Erving (1970), *Estigma. La identidad deteriorada*, Buenos Aires, Amorrortu.
- \_\_\_\_\_ (1972), *Internados: ensayos sobre la situación social de los enfermos mentales*, Buenos Aires, Amorrortu
- \_\_\_\_\_ (1976), *La presentación de la persona en la vida cotidiana*, Buenos Aires, Amorrortu.
- \_\_\_\_\_ (1979), *Relaciones en público. Microestudios del orden público*, Madrid, Alianza editorial.
- \_\_\_\_\_ (1991), “La persuasión interpersonal (extractos, 1957)”, en Erving, Goffman, *Los momentos y sus hombres. Textos seleccionados y presentados por Yves Winkin*, España, Paídos, pp. 107-128
- Gold, Lorna (2002), “Positionality, Worldview and Geographical Research: A Personal Account of a Research Journey”, *Ethics, Place and Environment*, Vol. 5, No. 3, pp. 223–237.
- González de la Rocha, Mercedes; Perlman, Janice; Safa, Helen; Jelin, Elizabeth; Roberts, Bryan R. and Ward, Peter M. (2004) “From the marginality of the 1960s to the new poverty of today A LARR Research Forum”, *Latin American Research Review*, Vol. 39, No. 1 (2004), pp. 183-203.

- González, Rafael y Grajeda Ella (1999), “Se ampararon vagoneros del Metro contra el Código Penal”, México, *El Universal*, <<https://archivo.eluniversal.com.mx/ciudad/2895.html>>, (Consultado, 7 e agosto de 2019).
- Gros, Boris (1993), “U-Bahn ais U-Topie”, *Kursbuch*, núm. 112, (1993), pp. 1-9.
- Hajer, Maarten (2005), *The politics of environmental discourse. Ecological modernization and the policy process*, Reino Unido, Clarendon press Oxford.
- Hansen, Blom Thomas y Oskar Verkaaik, (2009), “Urban Charisma: On Everyday Mythologies in the City”, *Critique of Anthropology*, 29(1), pp. 5-26.
- Harcourt, Bernard E. (2011) *The illusion of free markets punishment and the myth of natural order*, Cambridge, Harvard University Press, 2011.
- Hart, Keith (1973) “Informal Income Opportunities and Urban employment in Ghana”, *The journal of modern African studies*, Vol. 11, No. 1 (Mar.1973), pp 61-89.
- \_\_\_\_\_ (2006) Bureaucratic form and the informal economy en Basudeb Guha-Khasnabis, Ravi Kanbur and Elionor Ostrom *Linking the formal and informal economy: Concepts and Policies*, Oxford Univerdsity Press 2006.
- \_\_\_\_\_ (2010) “Africa’s urban revolution and informal economy” en V. Padayachee (ed) *The political economy of Africa*, Routledge, London Pp. 371-388.
- \_\_\_\_\_ (2015) “Prefacio”, en Carlos Alba, Gustavo Lins Ribeiro y Gordon Mathews (Coords) *La globalización desde abajo. La otra economía mundial*, México, Fondo de Cultura Económica/El Colegio de México, pp. 9-26.
- Herod, Andrew (1999), “Reflections on interviewing foreign elites: praxis, positionality, validity, and the cult of the insider”, *Geoforum*, núm. 30, pp. 313-327.
- Himmelfarb, Gertrude, (1988), *La idea de la pobreza. Inglaterra a principios de la era industrial*, México, Fondo de Cultura Económica.
- Hobsbawm, Eric (2001) “Rebeldes primitivos: estudio sobre las formas arcaicas de los movimientos sociales en los siglos XIX y XX”, Barcelona, Crítica,.
- Hochschild, R. A (1983), *The Managed Heart: Commercialization of Human Feeling*, Berkeley, University of California Press.
- Ibargüengoitia, Jorge (1972), *Viajes en la América ignota*, México, Joaquín Mortiz.
- Illades, Carlos (2003), “La representación del pueblo en el segundo romanticismo mexicano” *Signos Históricos*, núm. 10, julio-diciembre, 2003, 17-36.
- IPSOS Galileo (2010), “Sistema de transporte Colectivo Metro”, México, *Corporativo ISA*, <[http://isa.com.mx/pdf/PRESENTACION\\_METRO\\_DF.pdf](http://isa.com.mx/pdf/PRESENTACION_METRO_DF.pdf)> (Consultado, 17 de diciembre del 2015).
- Irusta Mérida, Alejandro (2014) “El concepto de gubernamentalidad, la economización de la política y el problema del estado en Michel Foucault”, *Philosophia* 74/2 I 2014 I, Pontificia Universidad Católica de Chile, pp. 39-59.
- Jay, Martin (2009), *Cantos de experiencia. Variaciones modernas sobre el tema universal*, Barcelona, Paídos.
- Jefatura de Gobierno de la Ciudad de México, (2019) “Refuerza Gobierno de la Ciudad de México vigilancia en el transporte con 700 nuevos policías”, México, *Gobierno de la Ciudad de México*, <<https://www.jefaturadegobierno.cdmx.gob.mx/comunicacion/nota/refuerza-gobierno-de-la-ciudad-de-mexico-vigilancia-en-el-transporte-con-700-nuevos-policias>>, (Consultado, 7 de agosto de 2019).
- Jennings, Gary (1981), *Azteca*, España, Círculo de lectores

- Jiménez, Gerardo (2018), “Se registran 120 suicidios en el Metro en cinco años”, *Excelsior*, México, <<https://www.excelsior.com.mx/comunidad/se-registran-120-suicidios-en-el-metro-en-cinco-anos/1262737>> (Consultado, 18 de octubre de 2019).
- Juárez Gutiérrez, Carlos (2018) “La política de Cero Tolerancia contra los vagoneros del Metro: aferrándose a un trabajo prohibido”, tesis de maestría en Estudios Sociales, México, División de Ciencias Sociales y Humanidades, Universidad Autónoma Metropolitana Unidad Iztapalapa.
- Katz, Cindi (1994), “Playing the Field: questions of fieldwork in geography”, *Women in the field*, Volumen 46, número 1, febrero de 1994, pp. 67-72
- Kennedy, Duncan (2003), “Two Globalizations of Law & Legal Thought: 1850-1968”, *Suffolk University Law Review*, Vol. XXXVI, num. 3, pp. 631-679
- Lagunas, Icela (2005), “Procesarán penalmente al “Tuercas”, líder de vagoneros”, México, *El Universal*, <<http://archivo.eluniversal.com.mx/ciudad/72752.html>> (Consultado, 7 de agosto de 2019).
- Le Gales Patrick (1995). “Du gouvernement des villes à la gouvernance urbaine”, en: Revue française de science politique, 45e année, n°1, 1995. pp. 57-95.
- Kobayashi, Audrey (2009), “Situated Knowledge, Reflexivity.”, En Rob Kitchin and Nigel Thrift eds. *International Encyclopedia of Human Geography*, Volume 10, Oxford, Elsevier pp. 138–143.
- Leal, Alejandra (2018), “Securing the Street: Urban Renewal and the Fight against “Informality” in Mexico City”, Artículo presentado en el Seminario “*El desorden urbano*”, universidad Nacional Autónoma de México, 16 de abril del 2019.
- Lefebvre, Henri (1974), “La Producción del espacio” *Papers: revista de sociología*, Año: 1974 Núm.: 3, pp. 219-229.
- Leñero, Vicente (1995) “El gusano azteca”, en *Diario el país*, 17 de diciembre de 1995. Disponible en: <<http://www.elbarrioantiguo.com/el-gusano-azteca/>>
- en Sistema de Transporte Colectivo Metro; Gobierno del Distrito Federal (Recopiladores) (2014), *El Metro es de todos*, México, Imprenta de Medios-Gobierno de la Ciudad de México.
- Lezama, De la Torre, José Luis (1990), “Hacia una revalorización del espacio en la teoría social” en *Sociológica*, año 5, número, 12, UAM-Azcapotzalco.
- \_\_\_\_\_ (1991a) “Ciudad conflicto: el comercio ambulante en el D.F.”, en *Estudios Demográficos y urbanos*, Vol. 6, No. 3 (18), pp. 649-675.
- Lida, Clara E. (1997), “¿Qué son las clases populares? Los modelos europeos frente al caso español en el siglo XIX”, *Historia Social*, No. 27 (1997), pp. 3-21
- Linhart, Robert (1979) *De cadenas y de hombres*, Buenos Aires, Siglo XXI Editores.
- Link, Bruce G. and Phelan Jo C. (2001) “Conceptualizing stigma” *Annu. Rev. Socio.* 2001. 27 pp. 363-385
- Lomnitz, Larissa (1995) “Mecanismos de articulación entre el sector informal y sector formal urbano” en Víctor Tokman (Comp.) *El sector informal en América Latina. Dos décadas de análisis*, México, Editorial Conaculta, pp. 501-528.
- López, Jonás (2017) “Metro de CDMX, el segundo más saturado del mundo”, *Excelsior*, Ciudad de México, 7 de junio de 2019 <<https://www.excelsior.com.mx/comunidad/2017/06/07/1168377>>. Consultado 17 de octubre de 2019.
- Lulle, Thierry y Paquette, Catherine (2007), “Los grandes centros comerciales y la planificación urbana. Un análisis comparativo de dos metrópolis latinoamericanas”, *Estudios Demográficos y Urbanos*, vol. 22, núm. 2, mayo-agosto, 2007, pp. 337-361.

- Markus, Giörgy (1985), *Marxismo y antropología*, Barcelona, Grijalbo.
- Marx, Karl (1962), “Manuscritos económicos-filosóficos”, en Erich, Fromm, *Marx y su concepto de hombre*, México, FCE.
- \_\_\_\_\_, (1999), “El Capital. Contribución a la crítica de la economía política”, México, FCE.
- \_\_\_\_\_, (2003), “El 18 brumario de Luis Bonaparte”, Madrid, Fundación Federico Engels.
- Martin Norman, Francis (1957), *Los vagabundos en la Nueva España, Siglo XVI*, Jus, España.
- McCarthy, Doyle E. (1989), “Emotions are social things: an essay in the sociology of emotions”, en D. Franks and E. Doyle McCarthy (ed.), *The Sociology of Emotions: Original Essays and Research Papers*, Jai Press Inc, Connecticut, pp.51-73.
- Méndez, Alejandro; Aké, Sofía y Bautista, Alliet (1990), “El metro: un espacio para el comercio ambulante”, *Momento Económico*, Instituto de Investigaciones Económicas de la UNAM, número 51, septiembre-octubre de 1990.
- Meneses Reyes, Rodrigo (2011) *Legalidades públicas: el derecho, el ambulante y las calles en el centro de la Ciudad de México (1930-2010)*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Jurídicas/ Centro de Investigación y Docencia Económicas.
- \_\_\_\_\_, (2014), “Los litigios por la calle: el ambulante en la ciudad de México y la justicia federal”, en, *Estudios Sociológicos*, vol. XXXII, núm. 94, enero-abril, 2014, pp. 73-102.
- Milenio Digital (2018), “Caso Marco Antonio: desde su desaparición hasta su hallazgo”, México, *Milenio*, <<https://www.milenio.com/estados/caso-marco-antonio-desde-su-desaparicion-hasta-su-hallazgo>>, (Consultado, 7 de agosto de 2019).
- Mills, Wright (1961), *La imaginación sociológica*. México. Fondo de Cultura Económica.
- \_\_\_\_\_, (2004), *Cartas y escritos autobiográficos*. México. Fondo de Cultura Económica.
- Monge, Raúl (1986), “El DDF limpia la ciudad de vendedores ambulantes para favorecer los mercados del mundial de televisa”, *Proceso*, No. 496, 5 de mayo de 1986, pág. 31.
- \_\_\_\_\_, (1990), “En la Merced levantaron hasta el pavimento. Las autoridades con todo contra los ambulantes; san Ciprián, muy caro”, *Proceso*, No. 717, 30 de julio de 1990, pp. 29-31.
- \_\_\_\_\_, (1992), “Las fichas de los líderes. El comercio ambulante en la capital: cadena de beneficios, desde el vendedor hasta los funcionarios”, *Proceso*, , 4 de julio de 1992.
- \_\_\_\_\_, (1996), “Se institucionaliza el ambulante. El DDF y su punto de vista: El comercio callejero es legal y es fuente de ocupación e ingresos”, *Proceso*, ,21 de diciembre de 1996.
- \_\_\_\_\_, (2001), “Las mafias maniatan al gobierno capitalino”, *Proceso*, No. 1262, 7 de enero del 2001, pp. 30-32.
- \_\_\_\_\_, (2002), “Ambulantes: los poderes de la calle”, *Proceso*, No. 1365, 29 de diciembre de 2002, pp. 18-21.
- Monsiváis, Carlos (1978), “Notas sobre cultura popular en México”, *Latin American Perspectives*, Vol. 5, No. 1, Culture in the Age of Mass Media (Winter, 1978), pp. 98-118.
- \_\_\_\_\_, (1987), “Muerte y resurrección del nacionalismo mexicano”, *Nexos*, México, 1 de enero de 1987, Disponible en electrónico <<https://www.nexos.com.mx/?p=4721>>.
- \_\_\_\_\_, (1989), “Los rituales del caos”, México, Era.
- Moovit Company (2016), “Reporte Global sobre el Uso del Transporte Público en las Ciudades 2016 - América Latina”, <[https://docs.wixstatic.com/ugd/658d28\\_3e2a3912e66a4a7091f01c3e3ad81ca5.pdf](https://docs.wixstatic.com/ugd/658d28_3e2a3912e66a4a7091f01c3e3ad81ca5.pdf)> (27 de mayo de 2019).
- Mullings, Beverley (1999), “Insider or outsider, both or neither: some dilemmas of interviewing in a cross-cultural setting”, *Geoforum*, núm. 30, pp. 337-350

- Narayan, Deepa y Petesch, Patti (editoras), (2008), *Salir de la pobreza Volumen I. Perspectivas interdisciplinarias sobre la movilidad social*, Colombia, El Banco Mundial, Editorial Mayol.
- Nash, Catherine (2000) “Performativity in practice: some recent work in cultural geography” *Progress in Human Geography* 27, 3 (2000) pp. 653-664.
- Navarro Benítez, Bernardo (1984), “El metro de la ciudad de México”, *Revista Mexicana de Sociología*, Vol. 46, No. 4 (Oct.- Dec., 1984), pp. 85-102.
- \_\_\_\_\_ (2014), “Inversión en los sistemas de metro y metrobús de la Ciudad de México”, en Gustavo Garza (Coord.), *Valor de los medios de producción socializados en la Ciudad de México*, México, El Colegio de México, pp. 253-275.
- Nieto, Francisco (2017) “Metro requiere 30 mil mdp: Gaviño a diputados”, *El Heraldo de México*, <<https://heraldodemexico.com.mx/cdmx/metro-requiere-30-mil-mdp-gavino-a-diputados/>> (Consultado, 17 de octubre de 2019).
- NOTIMEX (2017), “Destruyen 162 bocinas decomisadas a vagoneros del Metro”, Méxicio, *Excelsior*, <<https://www.excelsior.com.mx/comunidad/2017/02/02/1143848>>, (Consultado, 7 de agosto de 2019).
- \_\_\_\_\_ (2018), “Asaltos psicológicos en el metro; 'acabamos de salir del reclu'”, México, *Excelsior* <<https://www.excelsior.com.mx/comunidad/2018/02/27/1223081>> (Consultado el 7 de agosto de 2019).
- Ocejo Richard and Tonnelat Stéphane (2013) “Subway diaries: how people experience amd practice riding the train” *Etnography* 0 (00) December 2, 2013 pp. 1-23.
- Olson, Georgina (2015), “Inhabilitan por 10 años a Francisco Bojórquez por Línea 12”, México, *Excelsior*, <<https://www.excelsior.com.mx/comunidad/2015/09/30/1048496>>, (Consultado, 7 de agosto de 2019).
- Ortíz, Renato (1988), “Notas históricas sobre o conceito de cultura popular”, Working paper núm. 80, September 1988, Kellog Institute.
- Pacheco Gómez Muñoz, María Edith (2004) *Ciudad de México, heterogénea y desigual: un estudio sobre el mercado de trabajo*, México, El Colegio de México.
- Páez, Alfredo (2018), “El dueño de todos los comercios dentro del Metro no paga ni la renta; debe 62mdp”, México, *El Big Data*, <<https://elbigdata.mx/uncategorized/el-dueno-de-todos-los-comercios-dentro-del-metro-no-paga-ni-la-renta-debe-62mdp/?fbclid=IwAR1yZxLNnlZN258qkQ3-EfIYMuO1I16GgDcLa56C58sb9up0ppoZSEBYHEo>> (Consultado el 7 de agosto de 2019).
- \_\_\_\_\_ (2018b) “Empresas de publicidad y locales adeudan 427 mil mdp al Metro”, México, *El Big Data*, <<https://elbigdata.mx/uncategorized/empresas-de-publicidad-y-locales-adeudan-427-mil-mdp-al-metro/>> (Consultado el 7 de agosto de 2019).
- Pantoja, Sara (2009), “Cae jefe de vagoneros de Línea 1”, México, *El Universal*, <<http://archivo.eluniversal.com.mx/ciudad/98327.html>> (Consultado, 7 de agosto de 2019).
- Paya, Víctor (2017), “A propósito del conocimiento médico y el lenguaje del cuerpo: apuntes desde la sociología de Richard Sennett”, en Nuñez Cruz, Maribel, *Richard Sennett. Cuerpo, trabajo artesanal y crítica del nuevo capitalismo*, México, Juan Pablos Editores, Facultad de Estudios Superiores Acatlán, UNAM, pp. 65-90.
- Peck, Jamie Brenner, Neil y Theodore, Nik (2018) “Actually Existing Neoliberalism” en, Damien Cahill, Melinda Cooper, Martijn Konings y David Primrose (Editors), *The SAGE Handbook of Neoliberalism*”, Los Angeles-Londres, SAGE, pp. 2-15.
- Peirano, Mariza (2014), “Etnografía não é método”, *Antropológicos*, Porto Alegre, año 20, n. 42, jul./dic 2014, pp. 377-391.

- Pérez Correa, Catalina (2013), “Marcando al delincuente: estigmatización, castigo y cumplimiento del derecho”, *Revista Mexicana de Sociología* 75, núm. 2 (abril-junio, 2013): 287-311.
- Pérez, Trejo, Hugo (2013), “Economía subterránea en el subterráneo: estudio de caso de la línea 2 del metro de la ciudad de México (Tasqueña-Cuatro Caminos)”, tesis de licenciatura en Sociología, México, Facultad de Ciencias Políticas y Sociales, Universidad Nacional Autónoma de México.
- Pinheiro-Machado, Rosana (2008) “China-Paraguai-Brasil: uma rota para pensar a economia informal”, *RBCS*, VOL. 23 Núm. 67, junho 2008, pp. 117-133.
- Pires, Lênin (2012), “Transportes públicos e representações sobre mobilidade social: possíveis percepções a partir do Rio de Janeiro e de Buenos Aires”, *Anuário Antropológico/2012*, Brasília, UnB, 2013, v. 38 n.2, pp. 165-193.
- Portes Alejandro y Haller William, (2004), “La economía informal. División de Desarrollo Social”. *Serie políticas sociales*, num. 100 Santiago de Chile, noviembre de 2004.
- PUEC (2010), *Mujeres dirigentes del comercio popular en el Centro Histórico de la Ciudad de México*, México, PUEC-UNAM.
- Ramírez, Cynthia (2012), “Dudas del subsuelo: publicidad en el Metro. Lo que usted siempre quiso saber sobre la red del STC-Metro”, México, *Letras libres*, <<https://www.letraslibres.com/mexico-espana/dudas-del-subsuelo-publicidad-en-el-metro>> (Consultado 7 de agosto del 2019).
- Ramírez Velázquez, Blanca Rebeca y López Levi. Liliana (2015), *Espacio, paisaje, región, territorio y lugar: la diversidad en el pensamiento contemporáneo*, México: UNAM, Instituto de Geografía: UAM, Xochimilco.
- Redacción AN (2015), “Dos-mil-500-vagoneros-detenido-por-operativo-especial-ssp-df”, México, *Aristegui Noticias*, <<https://aristeginoticias.com/3009/mexico/dos-mil-500-vagoneros-detenido-por-operativo-especial-ssp-df/>> (Consultado, 7 de agosto de 2019).
- Rhodes, Robert (2006) “The New Governance: Governing without Government”, *Political Studies*, Volume 44, Issue 4, September 1996, Pp 652–667.
- Ribeiro da Costa, Ana de Lourdes (1991), “Espaços negros: "cantos" e "lojas" em Salvador no Século XIX” *Caderno CRH*, Suplemento, pp. 18-34.
- Rodea, Felipe (2016), “Confiscan 390 toneladas de "ropa de paca" en Pino Suárez y San Antonio Abad”, México, *El Financiero*, <<https://www.elfinanciero.com.mx/nacional/confiscan-390-toneladas-de-ropa-en-pino-suarez-y-san-antonio-abad>> (Consultado, 7 de agosto de 2019).
- \_\_\_\_\_ (2018) “No subirá precio de boleto del Metro en 2018: Mancera” *El Financiero* <<https://www.elfinanciero.com.mx/nacional/anuncia-mancera-que-no-aumentara-el-precio-del-boleto-del-metro-este-ano>> (Consultado, 17 de octubre de 2019).
- Rodríguez López, Jesús; Navarro Benítez, Bernardo (1999) “El transpón urbano de pasajeros de la Ciudad de México en el siglo XX”, Comité Editorial del Gobierno del Distrito Federal.
- Rose, Gillian (1997), “Situating knowledges: positionality, reflexivities and other tactics”, *Progress in Human Geography* 21,3 (1997) pp. 305-320.
- Roy, Ananya (2011), “Slumdog cities: Rethinking subaltern urbanism”, *international journal of urban and regional research* Volume 35,2, March 2011 pp. 223-238
- Ruiz de los Santos, Sandra, Rosalía (2011) “La identidad y acción colectiva en los vagoneros del metro”, en Enrique de la Garza Toledo (Coord) *Trabajo no clásico, organización y acción colectiva*. Tomo I. México, UAM Iztapalapa/Plaza y Valdés editores, pp. 53-108.
- Sabido Ramos, Olga (2017), “Georg Simmel y los sentidos: una sociología relacional de la percepción”, *Revista Mexicana de Sociología*, núm. 2, pp. 373-400.

- Sánchez Correa, Verenise (2009), “¡Lleve la oferta, la promoción, cinco pesos le vale, cinco pesos le cuesta! Los vagoneros: la mafia donde todos ganan: reportaje /tesis licenciatura Licenciado en Ciencias de la Comunicación, Facultad de Ciencias Políticas y Sociales, Universidad Nacional Autónoma de México.
- Scott, James (1998), *Seeing like State. How Certain Schemes to Improve the Human Condition Have Failed*, Yale University.
- \_\_\_\_\_ (2000), *Los dominados y el arte de la Resistencia*, México, Era.
- Secretaría de Seguridad Pública, (2003) *Reporte Giuliani – SSPk*, México.
- Serna Luna, Erick (2007), “La migración al entorno virtual. En busca de identidad a través del otro”, *Inclusiva. Memoria y reflexión de la realidad social*, Númro 3, Vol. I, Año, 2007, México, FCPyS-UNAM.
- \_\_\_\_\_ (2013), “Los que laboran en la oscuridad. La informalidad regulada de las personas con discapacidad visual que trabajan en el STC Metro”, tesis de maestría en Estudios Urbanos, México, Centro de Estudios Demográficos, Urbanos y Ambientales, El Colegio de México.
- \_\_\_\_\_ (2013b), “La ceguera de Antígona. La situación de las ciegas que laboran en el STC Metro”, en Lydia Ávila (Comp.) *Memoria en Extenso del IX Coloquio Internacional Sobre Políticas Sociales Sectoriales, Vulnerabilidad, calidad de vida y Bienestar subjetivo*, Eje 6 “Pobreza y Desarrollo Social”, Monterrey, Universidad Autónoma de Nuevo León, pp. 914-916.
- \_\_\_\_\_ (2014), “De la sierra al subterráneo. Los supuestos migrantes rurales de la sierra norte de Puebla y la economía de la mendicidad en el metro de la Ciudad de México”, en María Isabel Angoa Pérez, Alejandro Sánchez Zárate e Isaías Aguilar Huerta (Comp.), *Memorias 1º Congreso Internacional "Economía, Medio Ambiente y territorio". Caleidoscopio de la ciudad contemporánea*, México, Benemérita Universidad de Puebla, Puebla, pp. 176-200.
- \_\_\_\_\_ (2016), “La riqueza bajo la ciudad. La explotación económica del espacio subterráneo a través del comercio informal”, ponencia presentada en el “5 Congreso Nacional de Ciencias Sociales. La agenda emergente de las ciencias sociales. Conocimiento, crítica e intervención”. Guadalajara, Universidad Autónoma de Guadalajara, 14 al 19 de marzo de 2016.
- \_\_\_\_\_ (2017), “La China subterránea. Las mercancías de origen chino en el STC Metro”, en Enrique Dussel Peters (Coord.), *América Latina y el Caribe-China. Economía, comercio e inversión 2017*, México, UNAM, pp. 533-549.
- \_\_\_\_\_ (2018), “Mandinga é fundamento. La sociogénesis intercultural e inter-religiosa de la Capoeira”, *INTERdisciplina*, vol. 6, núm. 16, septiembre–diciembre 2018, pp. 207-226.
- \_\_\_\_\_ (2018b) “Os jogos políticos da capoeira: análisis de la política cultural nacional e internacional sobre la capoeira” en Ricardo Nascimento y Sergio González Varela (Coord.) *A Capoeira: Revista de Humanidades e letras*. Vol. 4 Núm. 2 Año 2018 UNILAB. Pp. 142-167.
- \_\_\_\_\_ (2019), “A la sombra de la modernidad, medio siglo del mercado popular bajo la ciudad”, *Revista Nexos. La brújula. El blog de la metrópoli*, 3 de septiembre de 2019 <<https://labrujula.nexos.com.mx/?p=2480>> (Consultado, 30 de septiembre de 2019).
- \_\_\_\_\_ (2020) “El comercio popular en el Metro de la Ciudad de México”, *Apuntes sobre el futuro del trabajo*, Num. 2, Febrero 2020, Seminario sobre trabajo y Desigualdades, México, El Colegio de México, pp. 1-6,

- <[https://trades.colmex.mx/assets/apuntes/11/original/Apunte El comercio en el metro 2.pdf?1582740366](https://trades.colmex.mx/assets/apuntes/11/original/Apunte_El_comercio_en_el_metro_2.pdf?1582740366)> (Consultado, 5 de marzo de 2020).
- Scheff, Th. (1988), "Shame and conformity: The deference-Emotion-System", *American Sociological Review*, 53, pp.395-406.
- Shoshan, Nitzan (2017), "El manejo del odio. Nación, afecto y gobernanza de la derecha extrema en Alemania", Ciudad de México, El Colegio de México.
- Silva, Londoño, Diana Alejandra (2007), "Conflictos por el espacio urbano y el comercio en vía pública: percepciones acerca de la legitimidad sobre su uso", en *El cotidiano*, mayo-junio, año/vol22, número 143, UAM-Azcapotzalco, pp. 48-56.
- Simmel, Georg (1986), "Las grandes urbes y la vida del espíritu", *Cuadernos Políticos*, número 45, enero-marzo de 1986, México, Era, pp. 5-10.
- \_\_\_\_\_ (1986b), "El pobre", en Sociología. Estudios sobre las formas de socialización. Tomo I, España, Alanza editorial
- \_\_\_\_\_ (2016), "Filosofía del dinero", Gedisa, Barcelona
- \_\_\_\_\_ (2017), "Sobre la diferenciación social. Investigaciones sociológicas y psicológicas, España, Gedisa.
- Simone, Abdou Maliq (2004) "For the City Yet to Come: Remaking Urban Life in Africa", Durham, NC Duke University Press.
- Sistema de Transporte Colectivo Metro (2014) "Once compromisos asumidos por el Sistema de Transporte Colectivo", México, Fideicomiso Maestro del Metro <<https://metro.cdmx.gob.mx/storage/app/media/Fideicomiso/informe11compromisos.pdf>>
- Sistema de Transporte Colectivo Metro; Gobierno del Distrito Federal (Recopiladores) (2014), "El Metro es de todos", Imprenta de Medios-Gobierno de la Ciudad de México, México. <<https://www.metro.cdmx.gob.mx/storage/app/media/cultura/libro/el%20metro%20es%20de%20todos/elmetroesdetodos.pdf>> (25 de mayo de 2017).
- Soni-Sinha, Urvashi (2008), "Dynamics of the 'field': Multiple standpoints, narrative and shifting positionality in multisited research", *Qualitative Research*, August 2008, 8(4), pp. 515-537.
- Stettin, Cinthya (2019) "El PRD propondrá que los "asaltos psicológicos" sea tipificado como delito.", México, *Milenio* <<https://www.milenio.com/politica/prd-buscara-castigar-asaltos-psicologicos-transporte-publico>> (Consultado el 7 de agosto del 2019).
- Suárez, Gerardo (2017), "Exigen reinstalar a la líder de la Plaza Pino Suárez", México, *El Universal*, <<https://www.eluniversal.com.mx/articulo/metropoli/cdmx/2017/07/8/exigen-reinstalar-la-lider-de-la-plaza-pino-suarez>> (Consultado, 7 de agosto de 2019).
- Swanson, Kate (2007) "Revanchist Urbanism Heads South: The Regulation of Indigenous Beggars and Street Vendors in Ecuador", *Antipode*, Volume39, Issue4, Septiembre 2007, pp 708-728.
- Tena Nuñez, Ricardo, Antonio y Urrieta García, Salvador (2009), *El barrio de la Merced. Estudio para su regeneración integral*, México, IPN-UACM.
- Tanenbaum, Susie (1995), "Underground harmonies: music and politics in the subways of New York", EUA, Cornell University Press.
- Tenorio Trillo, Mauricio (2017), *Hablo de la ciudad. Los principios del siglo XX desde la Ciudad de México*, México, Fondo de Cultura Económica.
- Tokman, Victor (Comp) (1995), "El sector informal en América Latina. Dos décadas de análisis", México, Editorial Conaculta.
- Topalov, Christian, (1979) *La Urbanización Capitalista, algunos elementos para su análisis*, México, Edicol.
- Torres, Jiménez, Ricardo (1996), "El comercio en vía Pública como forma de sobrevivencia", en *Sociológica*, año 11, número 32, septiembre-diciembre.

- Ugalde, Vicente (2015) “Derecho a la ciudad, derechos en la ciudad” en Estudios Demográficos y Urbanos, Vol. 30, Núm. 3 (90), 2015, pp. 567-595.
- Ureste, Manu (2019), “Cifra de denuncias por robo en el Metro de la capital aumentó 500% en primer trimestre, ¿por qué?”, México, *Animal Político*, <<https://www.animalpolitico.com/2019/04/denuncias-robo-metro-cdmx-subregistro/>> (Consultado, 7 de agosto de 2019).
- Valencia, Enrique (1965), *La Merced. Estudio ecológico de una zona de la ciudad de México*, México, INAH.
- Valdéz, Illich (2013), “Ambulantaje en el Metro, controlado por 15 líderes”, México, *Milenio*, <<https://www.milenio.com/estados/ambulantaje-en-el-metro-controlado-por-15-lideres>> (Consultado, 7 de agosto de 2019).
- Valentine, Charles (1968), *Usos y abusos de la idea de la cultura*, Buenos Aires, Amorrortu.
- Vanderwood, Paul Joseph (1986), *Desorden y progreso bandidos, policías y desarrollo mexicano*, México, Siglo XXI.
- Vernik, Esteban (2016), “Introducción”, en Georg Simmel *La filosofía del dinero*, Barcelona, Gedisa, pp. 9-24.
- Villavicencio, Diana (2015), “Acusan Gavino de beneficiar a amigos en el Metro”, México, *El universal*, < <https://www.eluniversal.com.mx/metropoli/cdmx/acusan-gavino-de-beneficiar-amigos>> (Consultado, 7 de agosto de 2019).
- Villoro, Juan (2018) “El vértigo horizontal. Una ciudad llamada México”, México, Almadía-El Colegio Nacional.
- Von Benda-Beackmann, Franz y Von Benda-Beackmann, Keebet (2014) “Places that come and go. A legal anthropological perspective on temporalities of space in plural legal orders”, en Irus Braverman, Nicholas Blomley, David Delaney y Alexander Kedar (Edit.) *The expanding spaces of law*, California, Stanford University Press, pp. 30-52.
- Wacquant, Loïc (1996), “The Rise of Advanced Marginality: Notes on its Nature and Implications”, *Acta Sociológica*, Volume: 39, número 2, pp: 121-139.
- \_\_\_\_\_ (2006), “Entre las cuerdas. Cuadernos de un aprendiz de boxeador”, Buenos Aires, Siglo XXI.
- \_\_\_\_\_ (2010), *Castigar a los pobres. El Gobierno de la inseguridad social*, España, Gedisa.
- \_\_\_\_\_ (2014), “Homines in Extremis: What Fighting Scholars Teach Us about Habitus”, *Body & Society* 20(2), pp. 3-17
- Weber, Max (1964), *Economía y sociedad. Esbozo de sociología comprensiva*. México, FCE.
- Zabludovsky, Gina (2009) “Prefacio a la tercera edición en español” en Norbert Elias *El proceso de la civilización: investigaciones sociogénéticas y psicogénéticas*, México. FCE pp. 9-26
- Winicott, Donald Woods, (1979), *Realidad y juego*, Barcelona, Gedisa.
- Zarembek Lis, Gisela (2011), “¿Corporativismo informal? Organizaciones de ambulantes y partidos políticos a partir de la alternancia electoral en México, Distrito Federal (2000-2005)”, Buenos Aires, CLACSO.
- Zubillaga, Verónica (2003), “Un testimonio reflexivo sobre la experiencia de construir historias de vida con jóvenes de vida violenta” *Revista Mexicana de Sociología*, año 65, núm. 2, abril-junio, 2003, México, pp. 305-338.

#### OTROS SITIOS EN INTERNET

<https://penitenciario.cdmx.gob.mx/centro-de-sanciones-administrativas-y-de-integracion-social> (Consultado el 24 de junio del 2019).

<http://archivo.eluniversal.com.mx/ciudad-metropoli/2013/sube-tarifa-del-metro-a-5-el-dia-13-de-diciembre-971265.html> (Consultado por última vez el 5 de septiembre del 2017)  
Fuente: [http://www.inegi.org.mx/saladeprensa/aproposito/2017/internet2017\\_Nal.pdf](http://www.inegi.org.mx/saladeprensa/aproposito/2017/internet2017_Nal.pdf)  
(Consultado el 24 de noviembre del 2014)  
(Véase: <https://www.metro.cdmx.gob.mx/comunicacion/nota/separacionn-de-hombres-y-mujeres> Consultado el 8 de junio del 2019).  
Fuente: <https://www.metro.cdmx.gob.mx/la-red/linea-2>.  
<http://www.metro.df.gob.mx/patrs/index.html> (Consultado por última vez 8 de diciembre del 2015).  
<https://www.facebook.com/UNDIASINVAGONEROS/?fref=ts> (Consultado por última vez: el 1 de diciembre del 2015itar sitio)  
<http://data.metro.cdmx.gob.mx/organismo/misionyvision.html> (Consultado por última vez el 21 de noviembre del 2018)  
<http://data.metro.cdmx.gob.mx/organismo/misionyvision.html> (Consultado por última vez el 21 de noviembre del 2018)  
<http://data.metro.cdmx.gob.mx/organismo/construccion6.html> (Consultado el 13 de octubre del 2015)