



VAGONEROS

- Economía informal en el metro de la Ciudad de México -

Lara Alonso

Dir. Fernando Monge



Trabajo de fin de máster en

Investigación Antropológica
y sus Aplicaciones.

Lara Alonso.

Dirigido por Fernando Monge.

Septiembre 2015.

Departamento de Antropología
Social y Cultural.

Facultad de Filosofía.

UNED

Estimado lector,

muchas gracias por su interés por mi trabajo. Le recomiendo que vea el cortometraje de antropología audiovisual *Una realidad bajo tus pies* que realicé en paralelo a este proyecto y bajo la supervisión de la profesora Sara Sama. Amplía la visión general del tema, al tiempo que aporta una dimensión humana y sensorial directa del fenómeno que estamos estudiando.

<https://drive.google.com/file/d/0B9Dagc6tpi8jRDdDMmRSamlKUWc/view?pli=1>

ÍNDICE

I. Introducción.....	p.4
II. Metodología.....	p.8
III. Marco teórico.....	p.12
1. Descubriendo el metro.....	p.16
2. La organización del trabajo informal.....	p.23
3. La economía informal.....	p.32
4. Una comunidad.....	p.41
5. Conflicto.....	p.52
6. Resistencia.....	p.67
7. Conclusión.....	p.72
8. Bibliografía.....	p.73
9. Apéndices:	
9.1 Un lenguaje para vender.....	p.80
9.2 Ejemplos (con audios) de discursos de venta.....	p.91
9.3 Productos que se venden en el metro.....	p.95
9.4 Noticias sobre vagoneros.....	p.97
9.5 Registro de entrevistas realizadas.....	p.100
9.6 Plano del metro.....	p.102

Introducción

1. Tema de estudio

Este es un trabajo de fin del Máster en Investigación Antropológica y sus Aplicaciones, y se sitúa en el ámbito de la antropología urbana y de la economía informal. El trabajo estudia la comunidad de los vagoneros que trabajan vendiendo en los vagones del metro de la Ciudad de México. La metodología principal en su elaboración ha sido el trabajo de campo, realizado en el metro del Distrito Federal entre febrero y julio de 2015, por lo que se trata fundamentalmente de un trabajo etnográfico.

En uno de los metros más extensos y transitados del mundo, bajo una de las ciudades más pobladas, los vagoneros han sabido darle un uso original al espacio del sistema de transporte público convirtiéndolo en su lugar de trabajo. El metro, metáfora de la vida urbana actual por su anonimato, densidad, interacciones fugaces y su carácter de tránsito, es un “no lugar” (Auge, 2000) que los vagoneros convierten en lugar antropológico a partir de su apropiación del espacio y sus vínculos simbólicos con él.

En este trabajo observaremos cómo los vagoneros han creado una comunidad en el metro: un mundo subterráneo paralelo al de la superficie, con relaciones sociales, adscripciones identitarias, reglas de trabajo, jerarquías, y lenguaje y simbología propia.

Lejos de lo que podría parecer, los mercados informales son hoy día en el mundo instituciones estructuradas, y no fenómenos espontáneos. En este sentido, estudiaremos el complejo sistema de regulaciones laborales que los vagoneros han instaurado en los vagones del metro. Existen varios tipos de trabajo agrupados bajo distintas organizaciones y sujetos a reglas diferentes. Analizaremos, además, en qué consiste la actividad laboral de los vagoneros y cuál es la importancia de su discurso de venta.

Como actividad generadora de ingresos no regulada por el Estado, el trabajo de los vagoneros se enmarca en la economía informal. Por ello realizamos un estudio sobre las principales trayectorias teóricas que analizan este sector. Prestamos así especial atención tanto a las connotaciones peyorativas que ha adquirido la economía informal, como a los enfoques alternativos que han surgido para romper esta visión negativa.

A partir de estas diferentes aportaciones de los autores que han trabajado sobre la economía informal desde una perspectiva antropológica, se analiza el trabajo de los vagoneros,

relacionando sus características con algunas de las diferentes problemáticas que plantean estos autores.

Este trabajo estudia, en concreto, la actividad de los vagoneros en el contexto actual mexicano, un país en el que el 60% de la población se dedica a la economía informal¹. En este sentido, el caso de los vagoneros se relaciona con la situación socioeconómica del país, caracterizada por la complejidad burocrática para abrir negocios, la escasez de créditos, la falta de capacidad para conseguir el pleno empleo y los bajos salarios (70 pesos, 3,70 euros, como salario mínimo por jornada laboral de ocho horas²). Se estudiará además qué desventajas supone para los trabajadores mexicanos estar fuera de la economía formal.

Analizamos así a los vagoneros como comunidad que comparte un vínculo con un espacio común y que posee intereses compartidos. Observaremos las diferentes relaciones sociales que se establecen entre ellos, sus sistemas de solidaridad, jerarquías de poder y los vínculos familiares que se conforman en muchas ocasiones dentro del grupo.

Una esfera central en este estudio será el carácter ilegal de la venta en los vagones. Para ello nos referiremos a la ley que se aplica para arrestar a los vagoneros: La Ley Cívica, y observaremos su ambigüedad respecto a la venta informal, que nunca se menciona explícitamente. A partir de este marco legal indefinido, analizaremos la yuxtaposición de los circuitos formal/informal/ilegal en México y las distintas maneras en que este tipo de economía se vincula y mantiene gracias al sistema formal.

Estudiaremos como la ilegalidad de la actividad de los vagoneros les condiciona en su vida diaria, y los diferentes procesos a los que tienen que enfrentarse como consecuencia de dicha ilegalidad: represión policial, sobornos a policías y jueces, arrestos y visión peyorativa sobre ellos y su empleo. En este sentido, veremos de qué manera los medios de comunicación contribuyen a que se instaure esa imagen estereotipada y cómo esta visión negativa influye en la relación entre los vagoneros y los usuarios del metro.

El trabajo analizará así mismo las acciones de resistencia que llevan a cabo los vagoneros, tanto de manera individual como colectiva, para enfrentarse a estos conflictos. Se observarán algunas de las principales estrategias que utilizan actualmente para defender sus derechos y tratar de conseguir su principal objetivo: la legalización de su actividad.

¹ Organización Internacional del trabajo, consultado en su web: <http://www.ilo.org>

² Secretaría de Trabajo y Previsión Social:
http://www.conasami.gob.mx/boletin_nvos_sal_abril_2015.html

Esta investigación se basa en mi experiencia etnográfica personal desarrollando trabajo de campo en el metro de Ciudad de México entre febrero y julio de 2015. Es por ello que a lo largo del texto se prestará especial atención a reflejar algunos de los dilemas éticos y reflexiones sobre mi posición en el campo que tuve durante este proceso, entre ellos: la inseguridad asociada al ámbito de la ilegalidad, los límites entre conocer y respetar, las contradicciones entre testimonios, la confianza, la inutilidad práctica de mi trabajo para mejorar las circunstancias de la vida cotidiana de los sujetos de estudio y la cuestión de género.

2. Elección del tema

Elegí este tema de investigación tras haber vivido siete meses en Ciudad México en el año 2014 con un convenio de intercambio de estudios entre la UNED y UAM Iztapalapa. Durante mis viajes diarios en el metro siempre me fijé en este colectivo que desde el principio me llamó la atención desde un punto de vista antropológico por sus características específicas que le hacían ser un fenómeno singular.

En el momento de diseñar mi proyecto de investigación para desarrollar el TFM pensé en volver a México y en estudiar esta comunidad. Buscaba aprender sobre este grupo social y, al tiempo, dar voz a una comunidad perseguida por la policía sobre la que se ha impuesto una visión peyorativa a través de los medios de comunicación. En este sentido, me pareció muy interesante ahondar en este conflicto conociendo la vida de los vagoneros y su punto de vista sobre el problema.

Partí además del interés por descubrir los modos de resistencia de los vagoneros ante el acoso policial y la ilegalidad, tratando de entender qué iniciativas habían desarrollado para combatirlo.

También me pareció interesante estudiar a los vagoneros como ejemplo de la actividad informal en las grandes ciudades del siglo XXI, centrándome específicamente en el contexto de América Latina y de México, donde el fenómeno de la economía informal tiene tanta importancia.

Por último, desde un punto de vista sociolingüístico, me llamó mucho la atención desde el principio su manera de hablar en el metro que creaba un lenguaje propio y particular, y me propuse analizar su discurso de venta, basado en unos patrones fónicos y unas estructuras discursivas determinadas.

3. Agradecimientos

En primer lugar, quiero agradecer su ayuda a todos los vagoneros que me han acompañado, enseñado y guiado en este proceso de aprendizaje de la vida en las entrañas de la ciudad. En este sentido, les agradezco que me hayan permitido entrar en sus vidas y hayan accedido así a entrar ellos en la mía. Quiero destacar especialmente a Alfredo, Christian, Ángel, Mauro, Dulce, Fernando y Lobato.

Agradezco también a Juan J. Hernández Castro que me ayudó a comprender mejor el fenómeno de la economía informal en México, a Marisela Nava y Carlos Mercado Aragón por compartir conmigo algunas de sus ideas sobre los vagoneros publicadas en su tesis (Mercado Aragón y Nava, 2013) y a Manuel, Juan, Julio y Samuel por ayudarme en el proceso de grabación del documental *Una realidad bajo tus pies*³, que complementa este trabajo desde una perspectiva audiovisual.

Quiero agradecer especialmente su ayuda a Fernando Monge, director de este trabajo, cuya orientación, sugerencias y correcciones a lo largo de todo el proceso de investigación y redacción han sido determinantes, tanto en el nacimiento y desarrollo del proyecto como en su resultado final. Agradezco también a la investigadora del CSIC Margarita del Olmo sus consejos y su ayuda, y a la profesora de la ULPGC María de Gracia Piñero su lectura y aportaciones al capítulo sobre el análisis del discurso de los vagoneros.

Finalmente, quiero agradecer a Juan y a mi familia su apoyo constante durante la realización de este trabajo.

³ En: <https://drive.google.com/file/d/0B9Dagc6tpi8jRDdDMmRSamlKUWc/view?pli=1>

Metodología

En este trabajo de Fin del Máster Universitario en Investigación Antropológica y sus Aplicaciones, he seguido diferentes estrategias metodológicas propias de la antropología.

La técnica principal en su elaboración ha sido el trabajo de campo, realizado en el metro de Ciudad de México entre febrero y julio de 2015. Este proceso de trabajo etnográfico se ha desarrollado según las siguientes fases:

1. Diseño de un proyecto de investigación (noviembre 2014- enero 2015)

En esta primera etapa realicé una investigación bibliográfica y una búsqueda de noticias de prensa sobre los vagoneros para situar el tema y contextualizar el objeto de estudio según una problematización concreta. Traté de responder a algunas preguntas iniciales: ¿qué quiero trabajar? ¿Cómo? ¿Dónde? ¿Por qué? ¿Para qué? ¿Con quiénes?, y diseñé un borrador del proyecto, un índice provisional y una guía de campo. Fernando Monge, tutor de este trabajo, me ayudó a orientar y dar forma a esta investigación.

2. Observación participante (febrero-julio 2015)

2.1. Acceso al campo (febrero 2015): entrevistas cortas a vagoneros de la línea 9.

Al no conocer a ninguna persona que trabajase como vagonero en el metro del DF, ni a nadie que pudiera tener algún vínculo ellos, el acceso al campo fue complicado. En primer lugar, porque debido al carácter ilegal de la actividad que desempeñan, muchos de los vagoneros que conocí desconfiaban de mi acercamiento hacia ellos. En segundo lugar, porque yo les hablaba en su espacio y tiempo de trabajo, y muchos no podían entretenerse conmigo pues estaban trabajando. Por último, porque acceder al campo con personas desconocidas nunca es fácil y se tarda en encontrar vías exitosas de acceso.

Por esta razón, durante el primer mes, realicé observación en la línea 9 de metro⁴ y entrevistas cortas (de aproximadamente cinco minutos) a varios vagoneros⁵. En estas entrevistas les hacía preguntas sobre aspectos específicos de su trabajo que me parecieron no comprometedoras y fáciles de responder.

2.2. Historia de vida (marzo-mayo 2015): observación, acompañamiento y entrevistas en profundidad a un vagonero de la línea 9.

⁴ Elegí esta línea por cercanía.

⁵ 10 de estas entrevistas las registré con la grabadora, algunas de ellas se citan en el capítulo 1: Descubriendo el metro.

En las entrevistas cortas conocí a Alberto, un vagonero que se ofreció a ayudarme y que se convirtió en el protagonista de esta fase de mi investigación. Durante tres meses nos vimos a menudo. Le acompañaba a trabajar en el metro, hacía su recorrido de venta con él, fuimos juntos al mercado donde compraba su mercancía y conocí a parte de su familia. Con Alberto aprendí cómo funciona el trabajo en el metro, cómo se organiza y los aspectos socioeconómicos que rodean la vida de un vagonero en el metro del D.F.⁶

Además de las conversaciones que mantuvimos Alberto y yo durante los meses que pasamos juntos, le hice dos entrevistas en profundidad (de una hora cada una aproximadamente) el 20 de marzo y el 24 de mayo de 2015.

2.3. Grabación de un cortometraje de antropología audiovisual (marzo-julio 2015)

En paralelo al trabajo de campo, realicé la grabación del cortometraje de antropología audiovisual: *Una realidad bajo tus pies*⁷, que complementa a este texto.

2.4. Entrevista a un especialista en economía informal en México (13 de mayo de 2015)

Para tratar de entender mejor el fenómeno de la economía informal en México entrevisté a Juan J. Hernández Castro. En esa entrevista Juan Hernández me habló sobre la importancia esencial de la economía informal en el país y en la ciudad, sobre su función de contención social, sobre la actitud gubernamental frente a ella y sobre la situación de las familias que se empleaban en ese sector.

2.5. Observación participante en la línea 3 (junio-julio 2015): observación, entrevistas, acompañamiento y aprendizaje.

Contacté con Javier Aiwey, director del documental "*Vagonero*"⁸, que me puso en contacto con el protagonista del documental, Daniel, un vagonero de la línea 3. Daniel me presentó a sus compañeros, un grupo de gente joven y muy interesante que desde el primer momento me recibió con los brazos abiertos.

Estuve conviviendo con ellos en el metro casi todos los días durante veinte días. A veces les acompañaba durante su trabajo en los vagones, pero sobre todo pasábamos tiempo juntos a su hora de descanso durante la comida. En esos momentos siempre hablábamos y me

⁶ Lo que aprendí con Alberto conforma los siguientes capítulos de este trabajo: 2. La organización del trabajo informal en los vagones del metro y 3. La economía informal.

⁷ En: <https://drive.google.com/file/d/0B9Dagc6tpi8jRDdDMmRSamlKUWc/view?pli=1>

⁸ En: <https://www.youtube.com/watch?v=gw-TseyBoQE>

contaban experiencias de su trabajo y de su vida. Carlos, uno de ellos, me llevó a conocer el juzgado cívico donde les lleva la policía cuando les arresta.

Además de las conversaciones que tuvimos durante todo ese tiempo, me permitieron asistir a sus asambleas⁹, donde debatían sobre propuestas que pudieran mejorar su situación laboral en el metro.

Con siete de ellos realicé también entrevistas (de entre veinte minutos y una hora) en las que trataron temas personales, laborales, y sobre el carácter ilegal de su actividad.

2.6. Grupo de discusión (6 de julio de 2015)

A parte de las entrevistas individuales, tres vagoneros de la línea 3 y yo realizamos una entrevista grupal o grupo de discusión. En ella tratamos algunos temas que propuse yo (las estrategias que estaban llevando a cabo para mejorar su situación) y algunos que fueron sacando ellos a lo largo de la conversación (ilegalidad, policía, creencia en la legitimidad de su trabajo...).

2.7. Entrevistas a usuarios (julio 2015)

Durante el mes de julio realicé entrevistas a usuarios del metro para conocer su opinión sobre los vagoneros. Estas entrevistas fueron muy breves (dos minutos aproximadamente cada una). La muestra se realizó de manera aleatoria entre pasajeros del metro.

2.8. Grabación de discursos de venta de los vagoneros (febrero-julio 2015)

Con el objetivo de realizar un análisis sociolingüístico del discurso de venta de los vagoneros, durante el transcurso del trabajo de campo grabé a muchos de ellos vendiendo¹⁰, (algunas de estas grabaciones pueden escucharse en el apéndice 2).

3. Organización de la información (julio-agosto 2015)

La fase posterior al trabajo de campo consistió en la lectura y análisis del diario de campo, la transcripción íntegra de las entrevistas y la agrupación de la información en bloques temáticos.

⁹ Fui a tres asambleas de los vagoneros de la línea 3.

¹⁰ Cuarenta grabaciones.

4. Contextualización en un marco teórico (julio-septiembre 2015)

Una vez aclaradas las ideas que iba a extraer de mi trabajo de campo, realicé una búsqueda bibliográfica que permitiera contextualizarlas, confrontarlas con los textos de otros autores y ubicarlas en un marco teórico más amplio.

5. Escritura del trabajo (agosto-septiembre de 2015)

6. Corrección del trabajo por su director Fernando Monge (septiembre 2015)

Marco teórico

Este trabajo de investigación se sitúa en el ámbito de la antropología urbana y los estudios sobre economía informal.

Los contextos urbanos son decisivos en el mundo actual, en el que viven en ciudades más de un medio de la población mundial, y más del 70% de la población de América Latina. (García Canclini, 2011:11). Las ciudades parecen ámbitos de convivencia cada vez más complejos, cuyas dinámicas de lucha por los recursos dan lugar al surgimiento de numerosos grupos económicamente desfavorecidos que no tienen acceso a los beneficios de la ciudad y que generan nuevas formas de marginalidad urbana (Wacquant, 2007). La heterogeneidad multicultural y la desigualdad son algunos de los desafíos de las grandes ciudades, que representan además escenarios estratégicos para el avance de nuevas formas de ciudadanía (García Canclini, 2011:16).

En el caso de la ciudadanía social en América Latina, su evolución ha sido paradójica. Los países de la región fundaron su organización sobre constituciones libres que garantizan amplios derechos civiles y políticos, pero en la práctica, sin embargo, estos derechos han sido recurrentemente avasallados (Bayon, Roberts y Saraví, 1998:74).

En este sentido, la antropología urbana surge como respuesta a un mundo moderno y globalizado (Delgado, 1999) y trata de analizar la ciudad entendida como un tejido de representaciones, de experiencias que producen sentido (Raúl Nieto, en García Canclini, 2011:18). Más que hablar de la ciudad, se busca dejar hablar a la ciudad (García Canclini, 2011:23) y en los debates de las últimas décadas sobre la antropología y su modo de practicarla, las cuestiones urbanas han tenido un lugar central (García Canclini, 2011:11).

Mediante el trabajo en espacios urbanos locales, acotados geográfica o simbólicamente (Portal y Safa Barraza, 2011:31) y a través del estudio de los nexos e hibridaciones propios de la ciudad moderna, la antropología contribuye a los estudios urbanos prestando atención a aspectos culturales de la vida urbana que han pasado desapercibidos (García Canclini, 2011:22).

Este trabajo se suma a la intención de tratar de desentrañar desde la antropología los procesos sociales y culturales que conforman las relaciones entre los individuos de las grandes ciudades, y, en el fondo, buscar descifrar *lo extraño e incalculable que está siempre debajo, sosteniendo en secreto las estabilidades aparentemente más sólidas, las congruencias, los equilibrios*

siempre en falso que le permiten a las comunidades sobrevivirse a sí mismas. (Delgado, 1999). Para ello, y debido a la ubicación de la investigación en Ciudad de México, este trabajo se apoya especialmente en las ideas de antropólogos mexicanos que han escrito sobre la antropología urbana en los últimos años (Néstor García Canclini, Miguel David Aguilar, Raúl Nieto y Ana Rosas, entre otros).

Otra línea de la investigación antropológica que se ha tenido en cuenta para elaborar este trabajo es la de los estudios del espacio y de su apropiación por parte de actores sociales. La investigación se sitúa en el metro de la Ciudad de México, un espacio que, siguiendo a Augé, podríamos considerar un no lugar, puesto que no puede definirse ni como espacio de identidad, ni como relacional, ni como histórico (Augé, 2000:83).

Un mundo prometido a la individualidad solitaria, a lo provisional y lo efímero, al pasaje, propone al antropólogo un objeto nuevo, simbolizado en los no lugares producidos por la sobremodernidad (Augé, 2000).

En el metro se desplaza diariamente una suma de viajeros que no alcanzan a experimentarse como unidos en el tránsito y la dispersión (Aguilar y Cervantes, 2007). Por esta razón el metro representa una metáfora de la vida urbana, con su densidad a menudo extrema, su anonimato y sus interacciones fugaces (Aguilar, 2013).

En este trabajo trato de descubrir cómo los elementos del sistema económico, del sistema político-institucional y del ideológico, sus combinaciones y consiguientes prácticas sociales dan forma y expresión específica al espacio, que no es sólo espacio físico, sino también espacio social (Bettin, 1982:149).

A través de los protagonistas de este trabajo de investigación: los vagoneros, el metro se convierte en un lugar antropológico. Las personas se vinculan a los lugares gracias a procesos simbólicos y afectivos que permiten la construcción de lazos y sentimientos de pertenencia (López Moreno e Ibarra Ibarra, 1996). Estudiaremos cómo se construye el sentido de pertenencia al lugar en el caso de los vagoneros, siguiendo la propuesta de la antropología de analizar los espacios como lugares de la política que se arraigan en lo cotidiano (Portal y Saffa Barraza, 2011:43).

El espacio representa además un elemento fundamental dentro del sistema económico (Valenzuela y Monroy, 2014:119), lo que nos acerca al siguiente marco teórico en el que se sitúa este trabajo de investigación: la economía informal.

Calificada como "mercado verdadero" por De Soto (1987), y como "mercado indómito" por Hart (1990:158), la economía informal son todas las actividades generadoras de ingresos no reguladas por el Estado en entornos sociales en que sí están reguladas actividades similares (Castells y Portes, 1986).

A partir de un artículo sobre la economía en África en el que se mencionó por primera vez la economía informal, la Organización Internacional del Trabajo redefinió el concepto considerándolo una "modalidad urbana" caracterizada por: 1) la exigüidad de los obstáculos al ingreso, en lo que se refiere a las aptitudes, el capital y la organización; 2) la propiedad familiar de las empresas; 3) lo reducido de la escala de operaciones; 4) el empleo de métodos de producción de gran densidad de mano de obra y de tecnologías anticuadas; y 5) la existencia de mercados no regulados y competitivos (Portes y Haller, 2004:10).

Desde la publicación de esta definición de la OIT la economía informal adquirió un carácter peyorativo, se denominó sistemáticamente "subempleo", se supuso que quienes participaban en él no lograban ingresar a la economía moderna, y, en definitiva, se entendió como sinónimo de pobreza (Portes y Haller, 2004:10). Esta caracterización de la economía informal consagrada por la OIT, el PREALC y el Banco Mundial (Sethuraman, 1981) que la define como segmento excluido de las economías menos desarrolladas, ha sido cuestionada por otros estudiosos. Desde un punto de vista alternativo, las actividades informales se consideran un signo de dinamismo empresario popular y representan la irrupción de fuerzas reales del mercado en una economía aprisionada por las regulaciones del Estado (Portes y Schaffler, 1993).

El fenómeno de la economía informal es a la vez engañosamente sencillo y extraordinariamente complejo, trivial en sus manifestaciones cotidianas y capaz de subvertir el orden económico y político de las naciones (Portes y Haller, 2004:7). De hecho, el conjunto de actividades que integran la economía informal es enorme y constituye un ejemplo único de la forma en que las fuerzas sociales afectan la organización de las transacciones económicas (Portes y Haller, 2004:7).

Mientras que la pobreza implica una situación de escasos ingresos, la marginalidad se define estructuralmente por la ausencia de un rol económico articulado con el sistema de producción industrial. Pero ello no quiere decir que los marginales se encuentran al margen del sistema, sino que su inserción en la economía urbana se da a través de su participación en la economía informal (Feixa, 1993:91).

En los países menos desarrollados, donde la legislación que protege a los trabajadores a menudo es mucho más avanzada que la capacidad de la economía formal para asegurar el pleno empleo, la empresa informal emplea y proporciona un ingreso a un segmento importante de la población que de otra manera se vería privado de cualquier medio de subsistencia (Portes y Haller, 2004:42).

En estos países las redes y articulaciones del mercado global han servido para acelerar la expansión de la economía informal, que es y ha sido un elemento co-sustancial al sistema capitalista, pues se articula de manera estructural dentro de los procesos de mercado y producción del capital (Valenzuela y Monroy, 2014).

En el caso de países con un estado de derecho tan deteriorado como México, la economía informal está sustentada por el mismo aparato formal (Valenzuela y Monroy, 2014:122) y el sistema económico está conformado por la articulación del circuito formal, informal e ilegal.

Desde los últimos años existe un interés renovado en la economía informal en todo el mundo, debido principalmente a que la economía informal ha crecido mundialmente. Este interés renovado también es resultado del reconocimiento de los vínculos entre informalidad y crecimiento, por una parte, y los vínculos entre informalidad, pobreza y desigualdad por otra (Chen, 2012:3).

Siguiendo a algunos de los principales autores que han analizado la economía informal desde una perspectiva antropológica (Castells, Portes y Benton, 1986, De Soto, 1987, Portes y Haller, 2004 y Roberts, 1990), este trabajo se une a esta nueva oleada de interés por la economía informal y estudia a los vagoneros como una comunidad dinámica cuya actividad, altamente organizada, les provee de un medio de subsistencia para ellos y sus familias.

1. Descubriendo el metro

1.1 El metro de la Ciudad de México y los vagoneros

Bajo una de las ciudades más pobladas del mundo¹¹, yace uno de los metros más extensos y transitados del planeta¹². Un entramado de venas multiformes recorre latente las entrañas de la Ciudad de México y transporta cada día a una media de 7,6 millones de pasajeros¹³.

Los usuarios buscan desplazarse rápidamente entre las líneas del metro, abandonar lo antes posible el subsuelo para llegar a su trabajo, su cita, su compromiso. El metro es un “no lugar”, que no puede definirse ni como espacio de identidad ni como relacional ni como histórico (Augé, 2000:83), al que sin embargo, sus personajes convertirán en un lugar antropológico, con sentido inscripto y simbolizado (Augé, 2000:87). ¿Pero quiénes son sus personajes? ¿Quiénes son las personas que dan significado a ese espacio? No son los usuarios fugaces, a quienes el no lugar cubre de desidentificación, soledad y similitud (Augé, 2000). Son la voz que nos acompaña en cada viaje, la melodía que se repite en la cabeza de los viajeros, son las presencias invisibles que no se caen cuando frena el metro y que se mueven con agilidad entre personas y barras de hierro. Son el comercio, el arte, la humanidad que ha sabido darle un nuevo uso original al sistema de transporte público.

Ellos, no utilizan el metro para desplazarse. A diferencia de los usuarios, en su trayecto no existe un punto desde el que partan y uno al cual quieran llegar. No utilizan el metro para ir al trabajo porque el metro es su lugar de trabajo.

Personas que ante la dificultad de encontrar empleo formal en un país donde casi el 60% de sus trabajadores se sitúa en el sector informal (OIT)¹⁴, han decidido darle un uso original al espacio público, encontrado nuevos usos beneficiosos a las infraestructuras de transporte urbano. La proliferación de puestos de trabajo por individuos que se ven obligados a “inventarse” distintos medios de supervivencia es un rasgo que se constata a diario en México (Samaniego, 2008). En las entrañas de la ciudad, los vagoneros no solo han generado una oportunidad laboral, sino que han creado una comunidad, un submundo complementario al de

¹¹ Con 22 millones y medio de habitantes (<http://www.un.org/>) México está entre las diez ciudades más pobladas del mundo.

¹² Consultado en: <http://www.railway-technology.com/>

¹³ Datos extraídos de la página web del metro del D.F: <http://www.metro.df.gob.mx/>

¹⁴ Organización Internacional del trabajo, consultado en su web: <http://www.ilo.org>. Esta cifra es una aproximación, ya que por definición, las actividades informales son ilegales y por ese motivo quienes participan en ellas tratan de ocultarlas. Esto impide obtener estimaciones precisas y confiables de su amplitud y del número de personas que participan en ellas (Portes y Haller, 2004:29).

allá arriba, con relaciones sociales, adscripciones identitarias y dinámicas y normas muy definidas. Son los vagoneros.

Se trata de una apropiación del espacio, entendido este como un tejido de representaciones, de experiencias que producen sentido (Raúl Nieto, en García Canclini, 2011:18). Las personas se vinculan a los lugares gracias a procesos simbólicos y afectivos que permiten la construcción de lazos y sentimientos de pertenencia (López Moreno e Ibarra Ibarra, 1996). La praxis cultural de los vagoneros supone un proceso de conquista de espacios urbanos expresada en una fragmentación afectiva de los espacios públicos (Urteaga Castro-Pozo y Feixa Pámpols, 2011:295). El espacio es además un elemento fundamental dentro del sistema económico: su accesibilidad representada por la localización con respecto a una ruta peatonal, su proximidad a salidas del transporte público o como parte de concentraciones comerciales en zonas particulares de la ciudad es la garantía para participar exitosamente del mercado (Valenzuela y Monroy, 2014:119).

Como pasajero del metro, uno ve todos los días a los vagoneros mezclados entre los usuarios, destacando entre ellos solo una vez que comienza su discurso y buscan la atención de las personas. Están ahí, les escuchas, les compras, sabes que son muchos, pero no les conoces. Tras su intervención, se esconden de nuevo entre la multitud, en su papel contradictorio de tratar de ser vistos por los usuarios pero invisibles para su gran enemigo: los operativos policiales (Mercado Aragón y Nava, 2013).

Les veo durante un año pero, ¿cómo llegar a ellos? ¿Cómo saber más de su vida? ¿Cómo aprender sobre lo que hacen y lo que representan? Me interesaron los vagoneros por su apropiación original del espacio de las infraestructuras públicas en las grandes ciudades, dándoles nuevos usos destinados a la supervivencia. Me interesó además la creación de una cultura del metro, con normas sociales, esquemas de organización y relaciones de poder muy establecidas. Finalmente, desde un punto de vista sociolingüístico, sentí interés por su manera de hablar al vender en los vagones, un discurso publicitario con estructura repetida y patrones fonéticos idénticos entre ellos.

En los debates de las últimas décadas sobre la antropología y su modo de practicarla, las cuestiones urbanas han tenido un lugar central (García Canclini, 2011:11). Me resultó interesante realizar un trabajo de investigación que abarcara los contextos urbanos, tan decisivos en el mundo actual y que destacan por su heterogeneidad multicultural. En los nuevos desafíos urbanos, la antropología contribuye prestando atención a aspectos culturales

de la vida urbana que han pasado desapercibidos y aporta elementos para tomar decisiones en los dilemas del cambio macrosocial (García Canclini, 2011:25).

Desde la antropología, pretendo descubrir en el caso de los vagoneros cómo se construye el sistema de pertenencia al lugar y cómo los elementos del sistema económico, del sistema político-institucional y del ideológico, sus combinaciones y consiguientes prácticas sociales dan forma y expresión específica al espacio, que no es sólo espacio físico, sino también espacio social (Bettin, 1982:149).

Por otro lado, el estudio del metro ayuda a conocer mejor algunas de las dinámicas sociales que rodean a los sistemas de transporte de las grandes ciudades, y, en un plano más general, a las relaciones sociales en los contextos macro poblados del anonimato propios de la modernidad. En este sentido, el Metro del D.F. ha despertado la atención de algunos antropólogos en los últimos años (Aguilar 2007, 2013, Cervantes 2004, Mercado Aragon y Nava, 2013) ya que:

Más allá de una racionalidad impecable sobre el uso del transporte en la ciudad que se muestra en análisis técnicos de origen-destino, o de tiempos de traslado, hay también una lógica social subterránea que circula con amplitud en la ciudad. Entender estas lógicas que en ocasiones están cercanas al imaginario, al mito, al llamado de la multitud, es una de las tareas de las ciencias sociales que se ocupan de la ciudad (Aguilar y Cervantes, 2007).

A parte de su elevado número de usuarios (1.614.333.594 pasajeros en 2014) y su gran extensión (195 estaciones y 225,9 km de longitud de red)¹⁵, el metro de Ciudad de México destaca como sistema de transporte público por su bajo precio (5 pesos, equivalente a 6 céntimos de euro), que lo hace muy accesible para las clases populares, y por su sistema de carteles gráficos¹⁶ que permiten guiarse en el metro sin necesidad de saber leer¹⁷. Por otro lado, en general es evitado por las clases medias-altas y altas, que lo encuentran inseguro e incómodo¹⁸.

¹⁵ <http://www.metro.df.gob.mx/>

¹⁶ Este sistema de simbología en el que cada logotipo representa a una estación fue creado por los diseñadores Lance Wyman, Arturo Quiñónez y Francisco Gallardo y cumple con el propósito de guiar y orientar a los usuarios fácilmente.

¹⁷ Aunque hoy el analfabetismo en México se sitúa en el 6,9 % de la población (UNESCO.org), cuando se construyó el metro en 1969 la tasa de analfabetismo en el país era el 25,8% (INEGI).

¹⁸ Llama la atención que en Ciudad de México existen personas que nunca en su vida han utilizado ni utilizarán el metro debido a las asociaciones peyorativas que para ellos tiene este medio de transporte.

1.2 Entrada al campo

En enero de 2015 volví a México con este objetivo: conocer a la comunidad de los vagoneros de Ciudad de México (integrada por casi 3000 personas)¹⁹ y hacer trabajo de campo con ellos. Me propuse aprender sobre su modo de vida, entender las circunstancias que les han llevado a trabajar allí, sus condiciones de trabajo, sus perspectivas de futuro y su uso del lenguaje. Para ello partía de algunos planteamientos y preguntas de investigación que me proponía resolver, relacionadas con la antropología urbana (García Canclini, 2011) y la apropiación del espacio (Augé, 2000), las poblaciones marginales del siglo XXI (Wacquant, 2001), la economía informal (Portes, 1995) y las relaciones entre lenguaje y publicidad (Alcoba Rueda y Poch Olivé, 2006).

Por ese entonces acababa de terminar el grado en antropología²⁰ y empezaba el máster. Con la seguridad de saberme ya graduada sentía que podía hacer lo que me propusiera y que no había mundo ni cosa humana en la que no pudiera inmiscuirme. La realidad, como siempre, era más compleja que lo esperado, y así me encontré perdida en Ciudad de México sin saber qué hacer ni cómo hacerlo.

Se podría decir que hoy he empezado el trabajo de campo. La falta de certeza sobre este asunto radica en que, desde un punto de vista estricto, realmente hoy no he hecho ninguna acción claramente productiva sobre dicho trabajo de campo. En este caso por lo tanto la cuestión de “haber empezado el trabajo de campo” se sostiene más sobre una determinación personal que sobre hechos reales. En definitiva, estoy totalmente perdida.

Si bien presentía que esto ocurriría, esa intuición no anula el sentimiento actual, me atrevería a decir que ni si quiera lo tranquiliza. Empiezo a sentir sobre mi cabeza el tic tac incesante del tiempo que me recuerda cada minuto que pasa mientras estoy exactamente en el mismo lugar.

Parece claro que lo primero que tengo que hacer es contactar con algún vagonero, pero ¿cómo? Hoy he ido al metro y he visto muchos. Están ahí, es fácil verlos, pero después ¿qué? ¿Acercarme a cualquiera y hablarle? Desde luego eso será mejor que no hacer nada pero, ¿será lo mejor que puedo hacer? Al final las dudas se convierten en un comportamiento cobarde que me bloquea permitiéndome sólo grabar sus voces escondida tras la grabadora. –Es el primer día- me digo para justificarme, pero sé que si quiero siempre encontraré excusas porque, como en muchas otras cosas de la vida, lo difícil es empezar. (Diario de campo, 10 de febrero de 2015).

¹⁹ Censo de la Gerencia de Seguridad Institucional del Sistema de Transporte Colectivo (STC-Metro) en: <http://www.metro.df.gob.mx/>

²⁰ Grado en antropología social y cultural, UNED.

Una vez agotadas todas las vías fáciles de acceso al campo, que por supuesto no funcionaron (amigos de amigos que me habían dicho que conocían a alguien, etc...), tuve que lanzarme a la única posibilidad real de actuar: ir al metro a hablar con la gente. Y entonces, como muchas más veces a lo largo de este trabajo, todas ellas probadas después absurdas e injustificadas, sentí inseguridad, en este caso por sumergirme por primera vez con fines etnográficos a aquellas venas de la ciudad, ardientes y convulsas. Sin embargo, la mayoría de los vagoneros con los que intenté hablar se mostraron amables y receptivos.

1.3 Primeros hallazgos

En un principio, traté de realizar entrevistas muy breves a vagoneros²¹. A medida que las iba realizando, me daba cuenta de lo poco que sabíamos los usuarios del metro sobre esas personas que acompañan diariamente nuestro viaje ofreciéndonos mercancía y música. Lo primero que aprendí fue que el trabajo dentro del metro, y el trabajo informal en su conjunto, lejos de lo que podría creerse, está muy bien organizado y bajo la protección de grupos específicos encargados de negociar con las autoridades (Brambila Macías y Cazzavillan, 2009). Todos me hablaron de horarios en los que trabajaban, recorridos que hacían, estaciones que cubrían, métodos de elección del producto que vendían y estrategias y normas de venta.

Uno de los aspectos en el que más coincidían los vagoneros con los que hablé era la caracterización de su trabajo como emprendedor e independiente. Todos resaltaban la posibilidad de elegir su horario y de ser su propio jefe. Más tarde averiguaría que esto no es exactamente así, pero en ese momento esa alabanza a la libertad frente a las condiciones opresivas de un trabajo en la superficie formaron una enseñanza importante en mi trabajo de campo.

Como me dijo Ricardo²², un vendedor ya mayor con el que hablé en esos días: *vendo por mi propia cuenta. Nadie me manda. Llego a la hora que sea y me voy a la hora que sea*²³, o como dijo Elizabeth, una vendedora joven que había empezado hacía poco: *Uno no tiene horario aquí, o sea llega cuando quiere, se va cuando quiere, mientras venda ¿no?*²⁴

²¹ Más información sobre la metodología que seguí en el apartado: II. Metodología.

²² Por respeto a la intimidad de los sujetos de estudio, todos los nombres que aparecen en este trabajo no son los nombres reales de las personas que conocí. Los investigadores antropológicos deben determinar de antemano si los sujetos desean mantener el anonimato (AAA, 1998).

²³ Entrevista a Ricardo, 20 de febrero de 2015.

²⁴ Entrevista a Elizabeth, 20 de febrero de 2015.

Otro de mis primeros descubrimientos fue averiguar que ellos eligen el producto que venden. En su elección entran en juego numerosos factores: la hora del día a la que van a vender, la estación del año en la que están, las modas en los gustos de la gente, los precios del producto en el mercado donde los compran, lo que están vendiendo sus compañeros... uniendo todos estos factores, eligen lo que venden y prueban cómo funciona. En este sentido, los vagoneros dominan las tres categorías de marketing en las que pueden ser clasificadas la mayoría de las características de de la economía informal: precios bajos, alta movilidad y un uso muy eficiente de sus recursos (Arellano, 1994).

Los hay también quienes se aferran a un producto, que les funciona y que venden siempre ya como seña de identidad. Ellos son “el que vende eso en esa línea”. Una especie de apropiación de ventas que sin embargo no excluye que otros los imiten. Surge así la competencia y la consecuente importancia de conocer el mercado y buscar las mejores estrategias de mercadotecnia. En este sentido, el esfuerzo y dinamismo de los trabajadores informales aseguran su éxito laboral (De Soto, 1987).

Lo siguiente que descubrí fue el carácter duradero de ese trabajo. Por la peligrosidad y dificultad de trabajar bajo la constante persecución policial, uno esperaría que la permanencia en estos puestos de trabajo tuviera un carácter temporal breve. Sin embargo, muchos de los vagoneros que conocí llevan diez, veinte o hasta treinta años trabajando ahí.²⁵

Otra revelación de esos primeros encuentros fue que no solo sobreviven, sino que mantienen a sus familias, generalmente numerosas y tempranas, con su trabajo. En este sentido, la economía informal se compone de una clase dinámica de individuos involucrados en una miríada de actividades que, aunque no son altamente remunerativas, les proveen por lo menos subsistencia para sí y sus hijos (Portes, 1995:26).

Otro aspecto que descubro relacionado con el ámbito familiar es que en muchos casos, como ocurre también en otros gremios profesionales, el trabajo es cosa de familia, como me cuenta Elizabeth: *Casi toda mi familia trabaja aquí, la mayoría*²⁶. Un trabajo que se transmite por generaciones, de padres a hijos, a través del aprendizaje de los pequeños cuando acompañan a sus padres a trabajar²⁷.

²⁵ El metro de Ciudad de México se inauguró en 1969.

²⁶ Entrevista a Elizabeth, 20 de febrero de 2015.

²⁷ Como el trabajo de los vagoneros se considera ilegal y no cotiza a la seguridad social, sus hijos no tienen acceso a las guarderías públicas.

Precisamente la mayoría entró en ese trabajo llevado por algún familiar que ya trabajaba ahí y que les introduce en el mundo del metro, como me cuenta Leticia, vendedora muy joven que conocí en esos primeros días:

Bueno mi hermano ya tiene tiempo trabajando aquí, igual que mi cuñada. Entonces este yo necesitaba un trabajo de medio tiempo, que no me pidiera tantas cosas, entonces se me facilitó aquí. Como ellos ya tienen muchos años aquí, por eso entré. (Entrevista a Leticia, 25 de febrero de 2015.)

Sin embargo, lo más importante de estos primeros contactos fue la aparición del tema de la ilegalidad, que se convertiría en uno de los aspectos más importantes de este trabajo de investigación: ¿Cómo viven los vagoneros el carácter ilegal de la actividad que desempeñan cotidianamente, en algunos casos desde hace años? Desde estas primeras entrevistas pude darme cuenta de que el tema de la ilegalidad de su trabajo y de su constante persecución por los operativos policiales está presente en todos los aspectos de la vida cotidiana de un vagonero. Más que una condición más de su empleo, la ilegalidad y el miedo a la represión policial es un aura que rodea al vagonero en su día a día, un peso que lleva siempre consigo, aunque lo disimule. Incluso en los momentos de más relajación del día a día del vagonero, este está siempre pendiente de la policía del metro.

Tras estos primeros descubrimientos, muchas más preguntas se abrieron ante mí. Mientras tanto me di cuenta de que fuera donde fuera en la ciudad, el trabajo de campo siempre me acompañaba, pues generalmente utilizaba el metro en mis desplazamientos cotidianos. Por otro lado, parecía muy difícil profundizar con esta metodología de realizar entrevistas cortas a vagoneros. Casi siempre se repetían las mismas respuestas y cada vez más rechazaban hablar conmigo. ¿Tal vez por miedo, inseguridad, desconfianza, pereza? Decidí entonces encontrar una nueva vía que me permitiera profundizar en el conocimiento sobre esta comunidad, pero ¿cómo hacerlo? ¿Cómo sumergirme más adentro en las profundidades subterráneas?

2. La organización del trabajo informal

“Debe de haber una organización sino pues sería un caos, de por sí es un caos ¿no?”
Alberto. (Entrevista Alberto, 20 de marzo).

El usuario del metro puede tener la impresión de que la actividad informal de los vagoneros es un trabajo independiente y no regulado. Sin embargo esta visión resulta ingenua si tenemos en cuenta que en los vagones de metro trabajan cada día aproximadamente 3000 personas²⁸, que siguen reglas de organización específicas, sistemas de agrupamiento, jerarquías y normas de trabajo. Los mercados informales no son fenómenos económicos espontáneos sino instituciones estructuradas y reguladas deliberadamente (Valenzuela y Monroy, 2014:126).

Existen por lo tanto necesariamente normas sobre el uso del espacio, y un orden y modo de trabajar establecidos. Tras los primeros días de trabajo de campo pude observar patrones dentro del movimiento de los vagoneros que todavía no entendía bien. Mi primera averiguación sobre esto fue demostrativa y ocurrió a la vez que comencé mi relación con quien sería el protagonista de la historia de vida en la que se basa gran parte de mi investigación. Había conocido a Alberto días antes cuando, en una de las entrevistas cortas que realicé, me contestó amablemente y me ofreció su ayuda. En esa primera entrevista Alberto me dijo que se llamaba Gerardo y habló en inglés. Esto se debe a que su última profesión, que quería retomar, fue profesor de inglés, por lo que tenía ganas de practicar.

El segundo encuentro con Alberto, que sería el comienzo de una buena amistad y colaboración en este trabajo, ocurrió de un modo un tanto surrealista, como muchas de las cosas que suceden en esta ciudad:

La aventura con el vagonero Alberto

(Las barreras entre vida y trabajo de campo son permeables)

Volvía hacia mi casa cuando en la entrada del metro me di cuenta de la sed que tenía y fui a comprar agua. Entré en la tienda con la idea de comprar una botella pequeña y salí con dos botellas de dos litros cada una, medio guardadas en el bolso. Estaban en promoción.

Un poco cargada entré al metro y nada más bajar las escaleras al andén noté una mirada sobre mí, una mirada que estaba muy cerca. Levanté la vista para descubrir qué ocurría y encontré a Alberto, uno de los pocos vagoneros que conocía. Alberto me saludó emocionado, estaba

²⁸ Censo de la Gerencia de Seguridad Institucional del Sistema de Transporte Colectivo (STC-Metro) en: <http://www.metro.df.gob.mx/>

contento de verme. Como ocurrió la última vez que le había visto, Alberto me habló en inglés (recordemos que quiere ser profesor de inglés).

Lo que sigue a continuación es una narración fabulosa como única manera de revelar el surrealismo de las acciones que tuvieron lugar esa mañana en la línea nueve del metro del DF.

Propuse a Alberto seguirle para ver cómo trabajaba y me invitó a hacerlo en ese momento. Como es de esperar, yo le dije que sí. Lo que vio cada persona que me crucé sentada en los vagones fue la extraña situación de una extranjera corriendo detrás de un vagonero por el metro, cargada con cuatro litros de agua y hablando en inglés con él.

Los demás vagoneros le saludaban: -¿qué onda *teacher*?- (en el metro le conocen con ese apodo) y al verme con él me saludaban también. El *teacher* les hacía la broma de decirles que yo era su "*girlfriend*". Como digo, la situación era bastante surrealista.

Le pedí volver a vernos para grabarle en vídeo trabajando y para hacerle una entrevista. Me dijo que sí. En fin, parece que la suerte empieza a cambiar. (Diario de campo, 9 de marzo 2015).

2.1 Reglas de funcionamiento del trabajo en el metro

Observé la manera de trabajar de Alberto y vi que siempre subía y bajaba del tren en las mismas estaciones. Esas estaciones se llaman bases, y entre dos bases se forma un tramo de línea. En cada tramo tiene permiso para trabajar un grupo de vagoneros asociados en una organización regida por un líder. Por lo tanto, un vagonero puede trabajar exclusivamente en una línea de metro y en un tramo concreto de ésta.

En la línea en la que trabaja Alberto, la línea 9²⁹, existen dos tramos con dos líderes diferentes bajo los cuales están organizados los vagoneros de esa línea. Para empezar a trabajar en el metro un vagonero necesita la aceptación de un líder de un tramo de alguna línea, al que a veces hay que pagar una cuota de entrada.

En la mayoría de las líneas de metro, cada trabajador debe pagar además una vez a la semana al líder como permiso semanal de trabajo allí. En la línea 9 en el tramo en el que trabaja Alberto esta cuota es de 100 pesos semanales (5 euros). A cambio, el líder ofrece vigilar el cumplimiento de las normas y se encarga de proteger a los miembros de su organización mediante sobornos a la policía del metro.

²⁹ En un principio elegí hacer trabajo de campo en esta línea de metro únicamente por una cuestión de cercanía a mi casa. Sin embargo, como aprendí más adelante, las dinámicas de trabajo y relación entre los vagoneros de cada línea de metro son muy diferentes.

Algunas de estas organizaciones están dadas de alta como asociación civil³⁰, aunque la mayoría no están registradas. Los líderes, que siempre están en un punto fijo de la línea vigilando el trabajo de los vendedores de su organización, convocan juntas periódicamente en las que informan a los vagoneros sobre las normas y las novedades.

Existen personas que trabajan por libre y no pertenecen a ninguna organización ni trabajan para ningún líder. Se les conoce como “piratas” y se arriesgan a que miembros de las organizaciones de vagoneros, especialmente los líderes, no les permitan trabajar, quitándoles la mercancía o hasta golpeándoles para expulsarles de su territorio de trabajo, al que no han querido acceder por el método habitual.

Dentro de cada tramo hay reglas de trabajo que suelen coincidir en todas las líneas. Los vagoneros esperan en una de las dos bases (estaciones a principio y final de tramo) para entrar al tren a vender. Entran unos tres vendedores por tren, y en cada base está estipulado por qué parte del tren entran (comienzo o final) y el recorrido que siguen (de adelante a atrás o de atrás a adelante).

Los tres vendedores que van a subir a un tren en una base tienen en cuenta que no estén vendiendo el mismo producto. En ese caso, uno esperará al siguiente tren. Cuando llega el tren los vagoneros a los que les toca entran cada uno en un vagón.

Una vez que entran en el vagón esperan pacientemente, camuflados entre los usuarios, a que cierren las puertas del tren. Cuando eso ocurre empiezan a hablar, anuncian su producto al principio del vagón y van desplazándose poco a poco hasta llegar al final, por el camino repiten el discurso y venden el producto a los pasajeros interesados. Al llegar a la siguiente estación, bajan rápidamente por la puerta contraria a aquella por la que entraron y corren al siguiente vagón. El proceso se repite hasta llegar a la base, donde salen definitivamente de ese tren y esperan su turno para entrar de nuevo en otro.

Un vagonero puede entrar en el tren a vender si está en su tramo aunque no se encuentre en una de las bases. Solo que si lo hace así y coincide con algún vendedor que esperó turno en la base, este vendedor tiene prioridad y el que no entró por la base tiene que dejarle hablar primero. Otra cuestión que tienen que tener en cuenta es no meterse en el tren antes de otro vendedor que esté vendiendo el mismo producto.

³⁰ Entre ellas, la Unión de vendedores metropolitanos A.C., de la línea 3, que tiene registro como asociación civil ante notario (Mercado Aragón y Nava, 2013:54).

Todos estos mecanismos se ponen en práctica de manera sutil y efectiva. A veces ni siquiera hablan entre ellos, sino que por miradas y gestos con las manos se organizan eficazmente. Una vez observando en la parada de Chabacano (una de las bases de la línea 9) pude ver como un vagonero que no estaba haciendo la fila se metió en un vagón (dejando los primeros vagones para los que habían estado esperando). A los vagoneros que esperaban en la base no pareció importarles. Una mujer se fijó en el producto que él vendía – frutos secos- y le gritó desde el andén: -“lleva fruta”- señalando a su izquierda. Suficiente para que el vendedor que se había colado entendiera que el que iba en el vagón después que él (al que le tocaba el turno) estaba vendiendo el mismo producto, por lo que le estaba haciendo competencia desleal. Justo en el momento que sonó la señal del cierre de puertas, el vagonero intruso abandonó rápidamente el tren. Si no lo hubiera hecho, si se hubiera quedado vendiendo lo mismo que vendía aquel al que le tocaba vender, infligiría el orden y tendría reprimendas por parte de los demás, que podrían llegar a impedirle trabajar en esa línea³¹.

Un día acompañando a Alberto me doy cuenta a de que el líder del tramo en el que trabaja me ha visto. Espero que le parezca bien, no quiero meter a Alberto en problemas. Los investigadores antropológicos tienen que hacer todo lo posible para garantizar que su labor no afecte a la seguridad, la dignidad o la intimidad de las personas con las que trabajan (AAA, 1998).

Cuando más adelante conocería a los vagoneros de la línea 3, desde el principio me presentaron al líder personalmente, que me saludó y se ofreció a ayudarme. Esto parece demostrar que si bien los líderes ejercen poder en todas estas organizaciones, la manera de ejercerlo y de relacionarse con los vagoneros de su tramo es muy diferente.

En las primeras entrevistas cortas que realicé, todos los vagoneros con los que hablé destacaron ser “su propio jefe”. Al conocer la figura de los líderes nos damos cuenta de que esta información tiene matices. Deciden su horario de trabajo y el producto que venden, pero solo dentro de las posibilidades que les permitan en su organización³². Ganan el dinero que producen, pero restándole la cuota semanal que pagan a los líderes³³. Aún así, la mayoría de

³¹ Las reacciones de los líderes ante los vagoneros que no siguen las normas varían dependiendo del líder y de la línea de metro. En las dos líneas que conocí, en la 9 (donde trabaja Alberto) los líderes funcionan a través del abuso de poder y la violencia, mientras que en la línea 3 los líderes no tienen tanto poder y el que ejercen lo hacen generalmente a través de las negociaciones y la palabra.

³² En algunas líneas solo los vendedores más antiguos pueden elegir el producto que venden.

³³ Salvando las diferencias, podríamos comparar esta situación con el caso de muchas profesiones liberales, en las que los autoempleados pertenecen a un Colegio Profesional al que también pagan una cuota para ser miembros.

los vagoneros que conocí antes y después de ese momento siguieron destacando la libertad e independencia como características positivas de su trabajo.

2.2 Acceso al trabajo y aprendizaje

El trabajo informal se caracteriza por la facilidad de acceso, determinada por bajos capitales necesarios y pocos requisitos de capacitación (Portes, 1995). En este caso, existen tres maneras de entrar a trabajar como vagonero en el metro. La primera y más común, es a través de un familiar o conocido que ya trabaje allí, como me contaron varios vagoneros que conocí, entre ellos Patricia: *Me metió uno de mis tíos que ya tiene trabajando 20 años en el metro.* (Entrevista a Patricia, 25 de febrero 2015).

La segunda, menos común, es entrar por cuenta propia y hablar con la gente que trabaja allí para ver cómo se hace para incorporarse, como me explica Alberto:

Pero otras llegan por sí mismas, y les preguntan a los de ahí: “¿Oye cómo podría yo vender con ustedes?” Y ya se les empieza a dar información: “Pues mira tienes que ir con tal persona o tienes que ir con esta otra”. (Entrevista a Alberto, 20 de marzo de 2015).

La tercera es la que emplean los “piratas” (las personas que trabajan solas y que no forman parte de ninguna organización). Ellos trabajan por su cuenta, sin pagar cuota a los líderes, por lo que van probando líneas y tramos. Directamente llegan y empiezan a trabajar hasta que les echan y cambian a otra línea.

Una vez dentro hay que aprender el oficio. Al principio es difícil pues ante todo es necesario perder la vergüenza a hablar en público, como me sigue explicando Alberto:

Por lo regular sentimos pena³⁴, da vergüenza al principio porque tú empiezas a hablar y las miradas a veces se centran en ti ¿no? y pues tienes que aprender a manejar ese... es un proceso... ya después vas adquiriendo un poquito más de confianza y pues vas desenvolviéndote mejor digamos. Aunque aquí esto de las ventas a veces vendes bien, a veces vendes regular, a veces no vendes tan bien, entonces vas aprendiendo, son procesos que los vas tú aprendiendo y asimilando. (Entrevista a Alberto, 20 de marzo).

Entre otras cosas, hay que aprender a diseñar discursos de venta exitosos³⁵, a elegir productos vendibles, a tomar decisiones según la competencia, la oferta y la demanda y a descubrir los mejores horarios y las mejores estrategias para vender.

³⁴ Vergüenza.

³⁵ Análisis en profundidad el discurso de venta de los vagoneros en el apéndice 1.

2.3 Tipos de trabajo informal en los vagones del metro

No todas las personas que trabajan dentro de los vagones del metro del DF realizan las mismas actividades. En primer lugar, no hay que confundir a los vagoneros (vendedores en los vagones) con los pasilleros (que venden en los pasillos de las estaciones de metro), cuya forma de organización y de trabajo es diferente.

La mayoría de los vagoneros son vendedores y venden comida o productos, siempre a un precio muy bajo: entre 5 y 20 pesos (entre 26 céntimos y 1 euro). Algunos ejemplos de esta mercancía son: chicles, caramelos, frutos secos, kleenex, pasta de dientes, auriculares y libros de cuentos.³⁶

A los vagoneros que venden música se les conoce como "bocineros" por las bocinas (altavoces) que llevan en sus mochilas en las que hacen sonar la música del cd que ofrecen. Suelen ser discos de recopilaciones musicales de un género musical, entre los que encontré:

- Disco de boleros.
- Disco de videoclips de los clásicos del rock.
- Disco de norteñas³⁷.
- Disco de canciones "románticas".
- Disco de cantautores.
- Disco de reggae.
- Disco de obra completa de los Beatles.
- Disco música para relajarse.
- Disco de salsa.
- Disco de son cubano.
- Disco de música clásica.
- Disco de música tradicional latinoamericana.

Los bocineros son el grupo de vagoneros más perseguido por las autoridades y la policía por ser supuestamente el que más molestia causa a los usuarios del metro. También es la parte más visible de los vagoneros en los medios de comunicación, que sacan habitualmente artículos en su contra³⁸.

³⁶ Lista de productos que se venden en los vagones de metro en apéndice 3.

³⁷ La música norteña es un género de música folclórica y popular de México.

³⁸ Algunos ejemplos recientes son: http://www.milenio.com/df/operativo_vagoneros_Metro-vagoneros_STC_Metro-bocineros_STC_Metro_0_574742634.html y <http://www.excelsior.com.mx/comunidad/2015/08/12/1039627>. Más noticias sobre vagoneros en apéndice 4.

Los vagoneros utilizan diferentes estrategias para vender. Esperan a que cierren las puertas y comienzan su discurso en voz alta (muy preparado por cada vendedor)³⁹. Repiten el discurso en varias zonas del vagón para asegurarse de que todos los pasajeros les hayan visto y oído. Los bocineros ponen música entre medias de su discurso, pasando rápido las pistas para que dé tiempo a escuchar el máximo número posible de extractos de canciones.

A parte de los vendedores encontramos a los vagoneros artistas, que no venden ningún producto sino que ofrecen su producción artística a cambio de una propina voluntaria. Destacan en este grupo los músicos, actores, poetas, y artistas de circo o clown.

Existen además los brigadistas, que venden productos de contenido de protesta social elaborados por las organizaciones a las que están afiliados. Suelen ser revistas o periódicos políticos auto subvencionados a través de su venta.

Por otro lado hay un tipo de vagoneros vendedores que consideran que hacen difusión cultural ya que los productos que ofrecen tienen valor cultural o educativo (libros, música clásica, documentales...).

Existen también colectivos de personas con una discapacidad que trabajan como vagoneros en el metro, entre ellos los sordomudos que venden Marías, o los ciegos que cantan dentro de los vagones.

Otras personas que trabajan en el metro son un grupo de jóvenes que viven en la calle que repiten un mismo discurso de haber crecido abandonados y recomiendan a los padres querer a sus hijos y cuidarles. Tras el discurso hacen una demostración estilo faquir en la que se clavan unos cristales que traen sobre una tela que depositan en el suelo para lanzarse contra ellos.

A parte de estos grupos, existen muchos otros trabajos que se desarrollan dentro de los vagones del metro, algunos realizados por niños, que se ofrecen para limpiar los zapatos de los usuarios, cantan canciones o venden productos.

No todos los vagoneros están sujetos a las mismas regulaciones y condiciones que hemos analizado y que en general atañen a los vendedores. Si bien cada línea funciona de una manera, en general las personas con una discapacidad⁴⁰ y los brigadistas no pagan cuota. En

³⁹ El discurso de venta de los vagoneros se estudia en profundidad en el apéndice 1 y se presentan ejemplos de audios y transcripciones de estos discursos en el apéndice 2.

⁴⁰ Las personas con una discapacidad tampoco tienen que pagar ticket de metro ya que tienen acceso gratuito.

algunas líneas como la 3 los artistas y los que realizan difusión cultural tampoco pagan, pero en otras como la 9 sí.

2.4 Una rutina de la repetición

Durante cada jornada laboral en la vida del vagonero este desarrolla de manera idéntica una y otra vez un mismo acto: la repetición de vagón en vagón de su ritual de trabajo. Entra, dice su discurso, vende, sale, corre al siguiente vagón y vuelve a empezar. Este ciclo se compone de aproximadamente tres minutos de duración que se repiten eternamente, durante horas, en un mismo día. Los movimientos se vuelven automáticos, su discurso también. Repetido hasta la saciedad el tono, las pausas y los sonidos coinciden cada vez convirtiéndose en un discurso siempre igual⁴¹.

Sin darse cuenta de ello son capaces de repetir su discurso y movimientos, estar atentos a los pasajeros que quieran comprar, a la policía que pueda aparecer y a la vez, pensar en sus cosas. En este sentido, su trabajo coincide con el empleo formal en la desfiguración de la persona propia del desarrollo del capitalismo (Lukács, 1976). El trabajo mecánico, anónimo y uniformador provoca una despersonalización del individuo (Carretero, 2003) y produce la pérdida de los atributos fundamentales de la persona, la conversión del sujeto en objeto (Castoriadis, 1983:276).

Los vagoneros adoptan el automatismo del metro, sus ritmos rápidos, sus ciclos, sus cambios entre estaciones y, a la vez, tienen que esforzarse y hacer resurgir la energía pues, si están cansados y no le ponen tantas ganas, sus ganancias disminuyen. Por eso, tienen que mantenerse activos y trabajar con efectividad porque, como dice Alberto: *aquí si tú no vendes no hay dinero, aquí nadie te va a pagar, aquí tú tienes que vender*. (Entrevista a Alberto, 24 de mayo 2015).

2.5 Conociendo a Alberto

A medida que voy yendo más al metro con Alberto y acompañándole en sus recorridos aprendo más cosas sobre él y sobre su trabajo. Alberto es una persona interesante e inteligente. De joven, empezó a estudiar derecho pero tuvo que dejarlo para ponerse a trabajar cuando tuvo hijos. En los últimos años, antes de empezar en el metro, tuvo un empleo como profesor de inglés. Se separó de su mujer, con quien tiene dos hijos, ya mayores. Después se unió a otra mujer con quien tiene un hijo pequeño de dos años. La vida de Alberto

⁴¹ El discurso de venta de los vagoneros es analizado detenidamente en el apéndice I, y se presentan ejemplos de audios y transcripciones del mismo en el apéndice II.

ha sido difícil. Creció prácticamente solo por lo que tuvo que ponerse pronto a trabajar y careció de las figuras que hubiera querido que guiaran su desarrollo. Conoció a todo tipo de personas, entre ellas, algunas fueron influencias negativas en su vida. Sin embargo Alberto ha luchado y sigue luchando por mejorar su situación laboral, le gusta leer y aprender y tiene interés por muchas cosas. Comparte con otros vagoneros que conocí más adelante el amor al conocimiento y los métodos autodidactas de aprendizaje. Además, Alberto se expresa con mucha claridad. Es descriptivo y tiene coherencia lógica en el discurso, por lo que me resulta fácil entender sus ideas sobre su trabajo y su vida. Acompañándole observo cómo trabaja, cómo habla, cómo se mueve, el lugar donde compra los productos que vende y conozco a parte de su familia. Gracias a su guía, aprendo sobre las regulaciones del trabajo en los vagones de metro de la Ciudad de México y sobre el funcionamiento de la economía informal.

3. Economía informal

3.1 Definiendo la economía informal

“Mi actividad es vender en el metro, soy de lo que denominan “vagoneros”. Vendo diferentes tipos de mercancía. Pues no hay horario, el horario se lo pone uno. Dependiendo de si quieres ganar un poco más pues te estás más tiempo, si a veces tienes suerte y en menos tiempo obtienes más pues trabajas menos”. Alberto. (Entrevista a Alberto, 20 de marzo)

Como los demás vagoneros, Alberto trabaja cada día y su economía familiar diaria depende de cómo le vaya la venta durante esas horas. Perteneció al sector denominado economía informal.

La economía informal es el conjunto de actividades generadoras de ingresos no reguladas por el Estado en entornos sociales en que sí están reguladas actividades similares (Castells y Portes, 1989:12). El concepto fue acuñado por Keith Hart en el contexto del mercado laboral urbano en África (Portes y Haller, 2004:9), y fue después incorporado por la Organización Internacional del Trabajo y definido en función de: 1) la exigüidad de los obstáculos al ingreso, en lo que se refiere a las aptitudes, el capital y la organización; 2) la propiedad familiar de las empresas; 3) lo reducido de la escala de operaciones; 4) el empleo de métodos de producción de gran densidad de mano de obra y de tecnologías anticuadas; y 5) la existencia de mercados no regulados y competitivos (Sethuraman, 1981).

A partir de esta definición de la OIT la economía informal adquirió un carácter peyorativo, asociado con el "subempleo" y la pobreza (Portes y Haller, 2004:10). La OIT, e PREALC y el Banco Mundial han generalizado la imagen de la economía informal como segmento excluido de las economías menos desarrolladas (Sethuraman, 1981). Existe, sin embargo, un punto de vista diferente, que establece que las actividades informales también contribuyen a la economía nacional, proveen servicios vitales y aumentan los recursos humanos de la nación a través del desarrollo de habilidades artesanales y empresariales y a través de la mayor capacidad de educarse a sí mismo y a sus hijos (De Soto, 1987).

Actualmente la economía informal en México emplea al 60%⁴² de los trabajadores (es decir, ha superado en número a los trabajadores del ámbito de la economía formal) y aporta anualmente el 25% del PIB (INEGI)⁴³. Entre las causas estructurales de la proliferación de la economía informal en México destacan la escasez de créditos para las pequeñas y medianas

⁴² Organización Internacional del trabajo, consultado en su web: <http://www.ilo.org>

⁴³ <http://www.inegi.org.mx/est/contenidos/proyectos/cn/informal/>

empresas, el largo y complejo proceso burocrático para abrir y registrar un comercio, y la baja calidad del sistema de seguridad social. Por otro lado, si bien el desempleo abierto en México es relativamente bajo, este no constituye un indicador adecuado de los desajustes entre oferta y demanda de trabajo, los cuales se reflejan más bien en el crecimiento del fenómeno de la informalidad (Samaniego, 2002:12).

La diferencia fundamental entre la economía formal y la informal no guarda relación con las características del producto final sino con la forma en que éste es producido o intercambiado (Castells y Portes, 1989), en este capítulo analizaremos la forma en que los vagoneros adquieren e intercambian sus productos en el metro del D.F.

3.2 El trabajo informal de los vagoneros

Alberto compra los bolígrafos de colores que vende siempre en el mismo puesto, donde se lo dejan más barato. Compra cuatro bolígrafos por siete pesos. Vende cada bolígrafo por cinco (27 céntimos de euro), obteniendo una ganancia de 3,25 pesos por bolígrafo. Para ganar los 400 pesos (21 euros) que suele ganar de media en un día, tiene que vender 123 bolígrafos, en 8 horas de trabajo. Si le va bien y vende 154 bolígrafos, ganará 500 pesos (27 euros).

Debido a la insuficiencia de empleo de buena calidad en México (Samaniego, 2002) abundan en el país el desempleo y los puestos de trabajo de baja productividad y malas condiciones laborales. Acceder al empleo formal resulta atractivo para los trabajadores mexicanos por las prestaciones sociales que supone (seguridad social, vacaciones, jubilación, etc...). Sin embargo, en los empleos de peor calidad dentro del mercado laboral formal pagan sueldos tan bajos que hacen que esta opción resulte inviable para los trabajadores con menos formación educativa. Con el salario mínimo, 70 pesos por jornada laboral de ocho horas⁴⁴ (3,70 euros), difícilmente una persona puede sobrevivir en el Distrito Federal y menos aún mantener a su familia.

En el caso de Alberto, para ganar el equivalente al salario mínimo mexicano diario tendría que vender 22 bolígrafos en ocho horas. A no ser que ese día le arreste la policía, la venta de 22 bolígrafos es totalmente superable. De hecho, mediante su trabajo de comerciantes en el metro diariamente suelen ganar lo equivalente a siete salarios mínimos⁴⁵.

⁴⁴ Secretaría de Trabajo y Previsión Social:

http://www.conasami.gob.mx/boletin_nvos_sal_abril_2015.html

⁴⁵ Teniendo en cuenta que suelen ganar, dentro de la oscilación habitual de las ganancias de la economía informal, entre 400 y 500 pesos diarios (entre 21 y 27 euros).

En general, las ganancias económicas de los vagoneros no son escasas en comparación con la media de salarios de puestos de trabajo del sector, sino todo lo contrario. Como es común entre profesionales independientes, la mayoría de los vagoneros de hecho no quiere decir públicamente lo que gana y menos aún reconocerlo ante las autoridades gubernamentales o medios de comunicación. Esto se debe a que, como me explican en numerosas ocasiones, esa cifra, aparentemente elevada, requiere matices.

En primer lugar porque no son asalariados y, como todo trabajador autónomo, tienen gastos derivados de la gestión de su actividad económica. En segundo lugar, porque hay que recordar que los vagoneros trabajan en la esfera de la ilegalidad y son a menudo arrestados por la policía. Cuando esto sucede, ese día no tienen ganancias. A esto hay que sumarle el gasto económico que suponen los sobornos a policías y jueces para no ser arrestado, pagos que tiene que afrontar la mayoría de fuerza laboral informal urbana (Chen, 2012:20). En definitiva, el acoso oficial reduce las ganancias de las empresas informales, ya que no tienen título legal de la mayor parte de su propiedad y están continuamente sujetos a la amenaza de las multas, el arresto o la confiscación de sus propiedades (De Soto, 1987).

En segundo lugar, como trabajadores informales, no pueden hacer efectivos ciertos derechos laborales (seguridad social, beneficios no salariales, liquidación o finiquito al término de la relación de trabajo) ni tener acceso a las instituciones de salud comprendidas dentro de esos derechos (INEGI, 2014), por lo que tienen que afrontar los elevados gastos médicos de ellos y de sus familiares. Por último, carecen de acceso al crédito oficial, subsidios o asistencia técnica porque sus negocios no existen oficialmente como actividades y establecimientos autorizados (De Soto, 1987).

3.3 El mercado

Acompañé algunas veces a Alberto al mercado de San Ciprián, donde compra sus productos. Colindante al mercado de la Merced, el mayor mercado minorista de alimentos de la ciudad (Castillo, 2014), el mercado de San Ciprián se encuentra en una zona muy transitada pero insegura para el visitante ajeno. A la salida del metro de la Candelaria, el más cercano al mercado, entra en el cuerpo un olor fuerte. La boca de metro da a una plaza en la que viven bastantes indigentes. Alrededor, un pequeño mercado de puestos improvisados que muestran sus productos, seguramente encontrados en la basura, robados o comprados al mayoreo. Tras pasar debajo de un puente sobre el que se levanta una carretera, se encuentra la entrada al

mercado de San Ciprián. Es un mercado techado de grandes dimensiones donde se venden productos para niños y de papelería.

En el mercado Alberto saluda a algunos vendedores. Prácticamente va todos los días a comprar mercancía. Compra de poco en poco porque es difícil reunir dinero suficiente como para comprar mucho y no tener que ir en unos días. Los bajos niveles de productividad y la poca capacidad de acumulación (Tokman, 1982) son características de la economía informal. Además, de esta manera el trabajo en el metro se hace menos monótono, pues cuenta con las escapadas diarias a la superficie para comprar en el mercado.

Quisimos hacer unas fotografías en el mercado pero los trabajadores de allí se mostraron en contra. Nos dijeron que teníamos que pedir permiso al líder del mercado, apodado El Rey. Tratamos de buscarle y hablar con él durante varios días, pero fue imposible. Estaba claro que no querían que hiciéramos fotos, pero, ¿por qué? Alberto me explicó que los productos que venden allí son ilegales (seguramente no cuentan con permisos de venta ni pasan controles de calidad) y no querían que tuviéramos pruebas visuales de ello.

Es conveniente no confundir economía informal con economía ilegal. La ilegal es aquella que abarca la producción y distribución de bienes y servicios prohibidos por la ley (Feige, 1990). Pero lo legal y lo delictivo, lo mismo que lo normal o lo anormal, son categorías definidas socialmente, y que pueden cambiar (Portes y Haller, 2004:11). Sin embargo, en el caso de la actividad de los vagoneros la clasificación es confusa: por un lado se trata de economía informal y por otro, al ser la mayoría de los productos que venden productos pirata, puede ser considerada también economía ilegal.

3.4 Mafias y corrupción

Un día apareció por allí un hombre al que Alberto saludó. Mientras tanto me explicó muy bajito que era el líder de la línea de metro que pasaba por esa estación y que ahora que estaba él ahí ya no podíamos tratar de hacer preguntas ni fotografías. Me explicó entonces que en su línea no teníamos problema porque el líder ya había hablado con Alberto preguntándole por mí y que, tras la explicación de Alberto, el líder había autorizado que estuviera en su línea. Al no tener permiso de otros líderes no podíamos estar en otros lugares. En ese momento me di cuenta de que frente a la aparente ignorancia y desconocimiento que mostraba el líder de la línea de Alberto hacía mí, en realidad sabía perfectamente quién era yo. Si me dejaban estar por allí era porque él lo había autorizado.

Si bien la economía informal para su funcionamiento se basa en vínculos de confianza, en los últimos tiempos ésta ha sido infiltrada de manera sistemática por el crimen organizado, el cual al ganar terreno en la economía no solo se mantiene como el beneficiado de las actividades netamente criminales, sino que se diversifica hacia distintos ámbitos de acción como son la extorsión de vendedores ambulantes y establecidos, el condicionamiento de la obra pública o la ocupación de territorios urbanos (Valenzuela y Monroy, 2014:125). En el comercio informal en los vagones del metro no existen contratos ni normas legales pero sí reglas privadas impuestas por un líder que todos han de cumplir para tener permiso para ejercer su trabajo. Como me explicó Alberto:

Entre vagoneros hay división. Porque una línea no la controla siempre un mismo líder. Entonces como no hay nada más uno, se dividen los tramos, de tal tramo a tal tramo hay un líder, de tal tramo a tal tramo hay otro, hay conflictos entre ellos a veces. De que su gente no puede pasar para ciertas estaciones, o la gente de tal líder no puede ir para allá. Entonces se llegan a dar conflictos. Lo bueno es que no son muy frecuentes pero sí se llegan a dar. (Entrevista a Alberto, 24 de mayo 2015).

Este sistema de organización requiere de un equilibrio de poderes basado en la jerarquía y en la capacidad de hacer cumplir las normas. Para ello, las empresas ilegales, que proveen bienes o servicios ilícitos en forma sistemática, siempre buscan respaldarse en algún acuerdo de carácter obligatorio, para cuyo cumplimiento generalmente se emplea la fuerza⁴⁶ (Portes y Haller, 2004:16).

Su estructura conforma un complejo entramado de relaciones de poder e intereses. A través de estas organizaciones se mueve mucho dinero que llega a muchas personas, algunas de ellas con puestos dentro del sistema de gobierno. Podemos identificar que esta dinámica está alcanzando la esfera política en México, en donde los circuitos informal e ilegal apoyan o eliminan representantes para cargos públicos de influencia⁴⁷ (Valenzuela y Monroy, 2014:121). Esta es una de las razones por las que no se erradica el trabajo dentro del metro, según muchos de los vagoneros que entrevisté:

⁴⁶ En el caso de las organizaciones de los vagoneros, algunos de los líderes cuentan con “golpeadores”: vagoneros exentos de pagar la cuota semanal a la organización a cambio de ejercer la violencia a favor del líder para que el resto de los vagoneros sí la pague.

⁴⁷ Es dramático el hecho de que en México dieciséis candidatos a alcaldías fueran asesinados en las elecciones municipales del 2015 (eleconomista.com 7/6/2015) y casi una docena en las de 2011 (Valenzuela y Monroy, 2014:130).

Pues mira los intereses creados a los que me refiero es que por ejemplo, a los que les llaman algunos, porque yo no, pero algunos les llaman patrones, que son los que se suponen dueños de las líneas, esas personas no dan la cara por lo regular, y son personas que algunos de ellos están ligados a políticos, a otras actividades, y de hecho a los vagoneros a veces nos manipulan, nos utilizan para llevarnos como acarreados a mítines, a apoyos a líderes, entonces somos como quien dice clientela de algunos políticos ¿sí? Y por lo mismo yo considero que, y ustedes lo ven, no se ha acabado ni se va a acabar. Hay compañeros que llevan veinticinco, desde que inició el metro, que ya lleva más de treinta años, ahí siguen, entonces, son esos tipos de intereses a los que me refiero. Es como el narcotráfico, la lucha contra el narcotráfico, nada más es pura pantalla porque el narcotráfico no se acaba. Que agarraron al número uno de tal cartel, que agarraron al número uno de tal cartel, y sigue cada vez más. Es lo mismo aquí. (Entrevista Alberto, 24 de mayo 2015).

3.5 Estrechando vínculos

Mientras tanto mi relación con Alberto se iba estrechando. Cada vez me contaba más cosas sobre su vida, su trabajo, sus inquietudes y sus planes. Me explicaba que para él ser vagonero era una experiencia más en su vida:

Todo lo que he vivido son experiencias y esta experiencia en específico ha significado una oportunidad para demostrarte realmente que tan capaz puedes ser. Porque aquí si tú no vendes no hay dinero, aquí nadie te va a pagar, aquí tú tienes que vender entonces es una oportunidad de demostrarte a ti mismo que tan capaz eres de generar. Entonces esto es un mientras, porque me considero capaz de desempeñarme en alguna otra actividad. (Entrevista a Alberto, 24 de mayo 2015).

Entre las experiencias de su vida, Alberto había sido bombero, etapa en la que surgieron algunas de las ideas y principios a través de las que se define hoy a sí mismo:

Los exámenes que hice para ser bombero eran los mismos para ser judicial, agente judicial o policía preventivo. Yo podía haber sido policía motorizado, de los que andan en moto en patrulla. Preferí ser bombero, porque yo sé que como judicial o como policía seguramente iba a tener más dinero, pero fregando⁴⁸ a la gente, robando a la gente. Preferí ser bombero. Entonces ya son cosas personales que cada quien trae. A lo mejor no gané tanto, más que mi sueldito, pero el hecho de que a veces llegábamos a un incendio y estaba la gente ya reunida y llegábamos nosotros y ¡Pa!- oye pues te hacían hasta trabajar más, o cuando tienes la dicha de salvar una vida, ayudar a las personas, hijole, eso no te lo pagan con dinero porque no, pero

⁴⁸ Molestando.

son cosas que se te quedan y a lo mejor esas sí te las puedes llevar después de morir. El dinero no. Ni tus lujos, ni tus carros. Eso no te lo llevas después de morir. Pero hay otras cosas que yo considero que sí. Y esas son cuestiones personales que me gustaría que los compañeros vieran, y las tomaran en cuenta, a eso me refiero de tener un poco más de conciencia. (Entrevista a Alberto, 24 de mayo 2015).

Además, Alberto es una persona curiosa con muchas inquietudes, lo que hace que sea especialmente interesante hablar con él. Le gusta leer, aprender y probar cosas nuevas:

A mí me gusta mucho estudiar, me gusta leer, estoy convencido que llegue a la edad que llegue yo voy a seguir aprendiendo y poniendo en práctica, sobre todo, poniendo en práctica. Ya ahora que tenga otro empleo, pues bueno, van a ser otro tipo de actividades. Pero lo de leer, estudiar y seguir aprendiendo pues eso yo creo que hasta que me muera. (Entrevista a Alberto, 24 de mayo 2015).

3.6 Dilemas éticos

Existían sin embargo tres problemas a los que tenía que enfrentarme que obstaculizaban mi relación con Alberto y que podemos clasificar como dilemas éticos propios del trabajo de campo. Los dilemas éticos en antropología carecen de soluciones universales puesto que ningún código puede anticipar las circunstancias únicas de situaciones específicas (AAA, 1998). Sin embargo el hecho de que estos dilemas sean contextuales no exime a los antropólogos de la responsabilidad de plantearlos (Del Olmo, 2010:10).

El primero de los dilemas éticos que surgieron en mi trabajo de campo era un problema de comunicación y confianza. La evidente distancia entre la vida de Alberto y la mía (en edad, espacio geográfico, experiencia vital y actividad laboral) dificultaba la comunicación entre nosotros.

Me doy cuenta de que la dificultad del trabajo de campo aumenta cuando no existen vínculos de conexión con los informantes más allá del ansia de saber del antropólogo. En mi caso, el hecho de ser una chica joven, europea, con una buena vida, dificulta la comunicación con Alberto, un señor adulto, mexicano, que ha vivido en entornos humildes y a veces en situaciones peligrosas y violentas. Por mucho que él acceda a compartir su experiencia conmigo y contarme lo que hace, nunca me hablará claramente, o yo nunca sabré comprender lo que

dice con exactitud. Nunca se creará el vínculo de confianza completa en el que él será sincero del todo conmigo⁴⁹. (Diario de campo, 4 de mayo de 2015).

En algunos momentos me enfrenté directamente con este sentimiento. Por ejemplo, cuando descubrí que la primera vez que le vi me dio un nombre falso, o cuando después de bastante tiempo de relación me contó que se había separado de su mujer y de su hijo hacía dos meses y que estaba viviendo con su madre. En esos dos meses nunca me había mencionado eso, sino todo lo contrario. ¿Sería esa mentira fruto de la dificultad de hablar de ese tema? ¿Vergüenza? ¿Miedo a ser juzgado? ¿Indiferencia? Por otro lado no quería parecer una entrometida. Todo eso me interesaba pero, ¿hasta qué punto es necesario saber estas cosas para hacer un buen trabajo de campo? ¿No es mejor respetar su voluntad a no hablar de ciertos temas y a, por ejemplo, no mostrarme el espacio donde vive? Resulta útil en este caso ponerme en su lugar de sujeto de investigación y preguntarme si acaso yo lo haría, ¿le contaría todo a un desconocido, abriéndole mi intimidad y mi espacio personal? Seguramente no.

La segunda dificultad a la que tuve que enfrentarme resultó ser una novedad para mí en el trabajo de campo⁵⁰, que no había tenido especialmente en cuenta durante su planificación (lo que nos recuerda la dificultad de prever los conflictos éticos que van a surgir en un trabajo de campo (Del Olmo, 2010:10)). Se trata de la cuestión del género: ser una mujer desarrollando trabajo de campo en la Ciudad de México.

Debo reconocer que me da miedo ir a sitios desconocidos que pueden ser peligrosos en esta ciudad yo sola. Nunca pensé que tendría esta sensación, pero la tengo: me da miedo por ser mujer. Me doy cuenta de que mi género me condiciona enormemente en mi trabajo de campo. Por un lado, me abre puertas, pues casi todos los hombres se prestan a hablar conmigo, y a las mujeres les transmito confianza, pero por otra parte, esas puertas que se abren están condicionadas por relaciones asimétricas entre hombres y mujeres. En esta ciudad, ser una mujer, y además extranjera, atrae las miradas constantes de los hombres. Unas miradas directas, clavadas como cuchillos, desagradables, sin disimulo. Miradas que me han hecho renunciar a algunos de mis principios como mujer y, por ejemplo, dejar de ponerme falda o cualquier prenda que permita ver mis piernas, mi escote o mi barriga, y no porque esas prendas

⁴⁹ Fernando Monge, mi director de este trabajo de investigación, me confirma que esta es una cuestión metodológica esencial que es importante descubrir en el trabajo de campo. En sus palabras: la confianza absoluta es una quimera y nosotros somos una suerte de traductores/traidores. (Fernando Monge, comunicación personal, septiembre 2015).

⁵⁰ En mi experiencia como antropóloga solo había realizado un trabajo de campo anterior a este, que tuvo como resultado mi TFG sobre el Spanglish y los jóvenes latinos en Miami. Las relaciones de género en el contexto de los jóvenes latinos de clase media en Miami no son comparables a las que tienen lugar entre los vendedores informales de Ciudad de México y, en general, entre gran parte de la población de esa ciudad.

estén mal vistas en la sociedad mexicana, sino por su potencial de atracción de las miradas de los hombres. Pero, aún peor, me he dado cuenta de que me da miedo a veces ir sola a ciertos lugares del trabajo de campo. A pesar de que Alberto siempre me ha tratado bien y me ha respetado, llevo ese estigma de la ciudad conmigo. Como antropóloga esto no puede ser. Es un gran problema. ¿Qué hacer? (Diario de campo, 16 de abril de 2015).

Por último, el tercer dilema ético que surgió durante esta fase de la investigación etnográfica fue la inseguridad que sentía, asociada a los matices peyorativos que acompañan a los vagoneros. Se trata de un dilema ético sobre el que tuve que trabajar mucho durante ese trabajo. Por un lado, conocía a las personas con las que trataba y sabía que eran honradas, trabajadoras y confiables. Sin embargo, no me dejaba de abandonar del todo una sensación de desconfianza, impregnada en el cuerpo viviendo en Ciudad de México y asociada a los estigmas y estereotipos que inundan la vida social en esa ciudad.

La conciencia sobre las enormes diferencias estructurales y económicas que existen en México, así como la comprensión de la existencia de esas diferencias entre yo y los sujetos con los que trabajaba, me hacían, aún sin yo querer, mantener en cierta medida la guardia.

Una sensación que fue desapareciendo durante los meses de trabajo de campo y que me alegró de reconocer que acabó por desaparecer del todo. Ahora, miro atrás y me siento mal por haber desconfiado de personas como Alberto, que lo único que hicieron fue ayudarme. Siento que fui injusta con ellos solo por haber tenido esa incertidumbre y me avergüenzo por no haberla podido reprimir desde el principio. Sin embargo, al comienzo no les conocía. En este sentido, me pregunto cuál es la manera adecuada de comenzar relaciones con los sujetos de estudio en un trabajo de campo.

La última vez que vi a Alberto me contó sus planes de retomar sus estudios de derecho y tratar de trabajar en eso. Cuando le pregunté por él mismo: -¿Quién es Alberto?-, me sorprendió de nuevo con su sabiduría y su claridad:

¿Quién es Alberto? Híjole... filosóficamente Alberto es una persona que sigue buscando conocer la verdad de sí mismo. Porque bueno, me he desempeñado en diferentes actividades y como que no me he quedado en una en especial. Duré bastante tiempo como maestro de inglés, pero llegó un momento en que yo sentía que no... algo... no sé... no lo puedo definir con palabras, pero es algo como que dices, ¿sabes qué? A lo mejor tú puedes dar más en otra cosa. Y todo yo lo veo como experiencias, todo lo que he desempeñado, lo que he sido, son experiencias, y está llegando el momento en que estoy conjuntando un todo y de ahí va a salir lo definitivo. (Entrevista a Alberto, 24 de mayo 2015).

4. Una comunidad

Daniel: Todos tenemos la ilusión de ser algo más. Yo tengo la ilusión de ser cineasta.

María: Yo tengo la ilusión de acabar la prepa.

Eduardo: Yo tengo la ilusión de conocer más.

(Vagoneros de la línea 3)

4.1 Una comunidad

Daniel, María, Eduardo, son vagoneros de la línea 3. Como Carlos, David y Francisco. Les conocí en junio, unas semanas después del tiempo que pasé junto a Alberto. Llegué a conocerlos a través de uno de ellos, Daniel, a quien contacté después de verle en un vídeo documental en internet sobre este tema⁵¹. Él día que me los presentó quedé fascinada. Nada más verles me di cuenta de que estaba a punto de conocer una nueva perspectiva de los vagoneros: eran un grupo de jóvenes, con motivaciones, estudios e inquietudes.

María tiene veintiséis años. Trabaja en el metro desde que estaba en primaria e iba con su madre y sus hermanos a trabajar en los vagones. Dejó sus estudios y no pudo acabar la preparatoria⁵², que quiere retomar pronto. Tiene dos hijos, de seis y cuatro años. Ahora vende gomas de pelo y diademas, pero va cambiando el producto. Por sus veinte años de experiencia en el metro sabe muy bien cómo trabajar allí. De su bolso sobresale un libro, *Kafka en la orilla*, de Murakami, que me cuenta que está leyendo en ese momento.

Daniel intercala su trabajo en el metro con su actividad política, es una persona muy concienciada y lucha por cambiar las cosas desde la organización con la que colabora. En su tiempo libre hace películas y documentales, quiere ser director de cine.

Eduardo asistió a un taller de cine impartido por Daniel. A partir de esa experiencia desarrolló afición por las técnicas audiovisuales de representación y está ahora trabajando en su tiempo libre en un documental que ha grabado en el metro. Eduardo vende música clásica que a él le gusta, por lo que para él su venta tiene un enfoque cultural. A través de su discurso de venta, invita a la gente a conocer y aprender de este género musical.

⁵¹ <https://www.youtube.com/watch?v=gw-TseyBoQE> Este documental, realizado por Aiwey tv y protagonizado por Daniel trata sobre los vagoneros del D.F. desde un punto de vista de comprensión y admiración hacia sus actos de resistencia cotidiana, creatividad y libertad de expresión.

⁵² Equivalente al bachillerato.

Trabajan en la línea 3 de metro y se reúnen a la hora de comer en la parada Centro Médico. Con ellos, al principio, tengo que descubrir nuevas reglas y aprender nuevos códigos para entenderles. De repente, haber pasado tanto tiempo en la línea 9 parece solo servir como marco orientativo: si bien las normas de organización del trabajo son prácticamente las mismas, la línea 3 se revela desde el comienzo como un nuevo escenario con distintas costumbres, personas y relaciones. La característica que más me sorprende de la 3 en comparación con la 9 es la relación social entre los vagoneros. Son amigos, “familia”, como dicen ellos, se conocen desde hace años, se ayudan y disfrutan de su compañía.

Mientras los usuarios del metro son una suma de viajeros que no alcanzan a experimentarse como unidos en el tránsito y la dispersión (Aguilar y Cervantes, 2007), los vagoneros son un grupo de personas unidas por dos lazos específicos: el vínculo de una localidad común y, más importante, el de un interés compartido (Bohannon, 1992). Debido a esta unión en territorio e intereses que experimentan los vagoneros, no solo los de la línea 3 sino todos los que trabajan en el metro del D.F., podemos considerarles una comunidad.

En antropología urbana persisten las dificultades metodológicas para delimitar fragmentos metropolitanos como unidades de análisis de la ciudad (Portal y Safa Barraza, 2011:31). En este caso, existen además dudas sobre la representatividad de estos micromundos en una ciudad tan compleja y diversa como la Ciudad de México (Portal y Safa Barraza, 2011:33).

A pesar de que, obviamente, existen muchas formas de vida que pueden coexistir dentro de una misma ciudad (Lewis, 1988), la antropología urbana, en general, sigue caracterizándose por la obtención de datos mediante contacto directo con grupos pequeños (Herzfeld, 2001) y por el trabajo antropológico cualitativo y prolongado (García Canclini, 2011).

Teniendo en cuenta estas limitaciones sobre la representatividad de los grupos estudiados y considerando siempre que estas fragmentaciones son realidades inmersas en procesos sociales más amplios (Portal y Safa Barraza, 2011:49), optamos en este trabajo por utilizar la categoría comunidad para delimitar a este grupo sociocultural con características culturales compartidas.

En el caso de los vagoneros de la línea 3, los más de veinte años que llevan varios de ellos trabajando en el metro hacen que ya no sean solo compañeros de trabajo, sino amigos que comparten su día a día, sus dificultades, sus problemas, sus alegrías.

Con el fin de ayudarse han creado métodos de organización y solidaridad, entre ellos el de la *tanda*, que es un sistema administrativo para organizar las ganancias. Una *tanda* es una

agrupación de vagoneros que pactan entregar cada uno diariamente al organizador, durante el tiempo que dura la *tanda*, una cifra de dinero. La *tanda* dura el número de días equivalente al número de participantes. Cada día, el organizador entrega todo el dinero recogido (que es siempre el mismo) a una de las personas que participa, de manera que todos los participantes cobran una vez durante el transcurso de la *tanda* todo lo recolectado en un día.

La ventaja de este sistema es que el día que a cada vagonero le toca recibir lo recolectado sale del trabajo con una gran cantidad de dinero que le permite hacer cosas⁵³. Otra ventaja es que funciona como método para ahorrar. Una última ventaja es que participar en una *tanda* te obliga a trabajar, pues tienes que pagar tu aportación del día al organizador. En un trabajo en el que el horario te lo pones tú mismo, tener obligación de trabajar ayuda a no caer en la tentación de no ir al trabajo un día o de trabajar menos horas.

A veces ocurre que un vagonero es arrestado por la policía, lo que implica que ese día no puede trabajar y por lo tanto no puede poner su parte de la *tanda*. Cuando eso ocurre, el organizador le adelanta su parte para que la *tanda* pueda seguir funcionando, y al día siguiente este vagonero tendrá que pagar el doble para salvar su deuda con el organizador. Si esto les ocurre a varios vagoneros en un día, el organizador también puede decidir posponer un día la *tanda*.

El sistema de la *tanda* pertenece al tipo de transacciones de la economía informal en las que el único recurso contra las transgresiones es la confianza mutua resultante de la pertenencia de ambas partes a una estructura social que las abarque (Portes y Haller, 2004:16). En los contextos en los que ser excluido puede tener como consecuencias dejar de participar en las redes de transacción económica, los actos que rompan la confianza son improbables, como continúan explicando Portes y Haller (2004):

En el intercambio informal, la confianza se genera tanto por las características y sentimientos comunes de las personas y por la expectativa de que las acciones fraudulentas serán castigadas mediante la exclusión de quien las ha cometido, de las redes sociales y de las transacciones futuras. En la medida en que los recursos económicos fluyen a través de este tipo de transacciones, la sanción social que representa la exclusión puede convertirse en una amenaza mayor y, por lo tanto, más efectiva, que otro tipo de sanciones. (p. 16).

⁵³ Normalmente cada vagonero pone 200 pesos diarios (10 euros). Si la *tanda* dura una semana, y por lo tanto hay siete participantes, cada día de la semana uno ellos recibirá 1400 pesos (74 euros).

Sin embargo, en algunas ocasiones sí se dan transgresiones en las *tandas*: una persona cobra todo lo recolectado cuando que le toca y luego deja de poner su parte de dinero los siguientes días. Cuando esto ocurre, el organizador tiene que pagar la aportación que le correspondería a la persona que ha abandonado la tanda ilícitamente. Debido al fraude que ha realizado, este vagonero pierde la confianza de los demás, que ya no organizarán más *tandas* con él ni le ayudarán cuando tenga un problema.

Ser organizador de las *tandas* implica el riesgo de tener que hacerse cargo de los pagos que no se efectúen a tiempo. Por otro lado, organizar las tandas tiene la ventaja de poder elegir turno para cobrar el dinero (generalmente eligen ser los primeros en cobrar). Si alguna persona tiene una necesidad económica urgente, el organizador puede ayudarle dándole uno de los primeros turnos de la *tanda*.

Otras maneras de ayudarse que pude observar entre vagoneros son prestarse dinero y defenderse en caso de problemas con la policía del metro, los usuarios u otros compañeros. En este sentido, la racionalidad de mercado del sector informal solo está suavizada por la incrustación (*embeddedness*) de las actividades económicas en relaciones de parentesco y comunidad (Roberts, 1990).

En la línea 3 también conocí a algunos vagoneros artistas. Ellos no son comerciantes, sino que hacen su obra y ganan el dinero que aporta la gente a la que le guste y quiera colaborar. El metro se ha convertido de hecho en un espacio promotor de las artes (Mercado Aragón y Nava, 2013:5) debido al elevado número de músicos, poetas, actores, payasos, acróbatas y muchos más creadores que lo utilizan como plataforma artística y de supervivencia.

Entre ellos conocí a Carlos, músico en el metro desde hace 27 años. En su larga experiencia de trabajo ha pasado por muchas etapas, entre ellas la de ser líder de los músicos de la línea 3. Carlos es una persona perseverante y concienciada. A partir de su trabajo en el metro ha conseguido sacar adelante a su familia y después, estudiar psicología en la universidad. Su tesis de licenciatura la hizo precisamente sobre los vagoneros (Mercado Aragón y Nava, 2013), y muchos de sus hallazgos e ideas complementan a este trabajo.

Francisco también es músico en el metro desde hace muchos años. Como Carlos, toca música mexicana y latinoamericana. Actualmente él es quien organiza las *tandas* por lo que tiene que

llevar al día las cuestiones de organización de las mismas. Francisco se unió a una vagonera vendedora⁵⁴ y tuvieron hijos.

Las parejas entre vagoneros son frecuentes y en muchos casos tienen hijos y crean familias. Además del ejemplo de Francisco, están el de María, que también se juntó con otro vagonero y tuvo hijos, el de Alejandra, que tras decirme que conoció a su esposo en el metro me explica que no están casados pero que *en el metro cuando te juntas con alguien ya es tu esposo*⁵⁵, y el de Jesús y Carmen, dos músicos del metro que tuvieron una relación.

A través de estos vínculos se crea una relación familiar-laboral que se transmite por generaciones: muchos de los hijos de estas parejas acudirán al metro a trabajar, ya sea acompañando a sus padres habitual o ocasionalmente o trabajando por su cuenta de mayores con carácter continuado o esporádico. Como veíamos anteriormente, la manera más fácil de acceder al trabajo en el metro es a través de familiares que ya trabajan allí.

Entre los vagoneros se establecen además relaciones de compadrazgo. Como ejemplo los vagoneros de la línea 3 me hablaron de dos líderes de tramos diferentes que se hicieron compadres, lo que no evitó que tuvieran un enfrentamiento físico por motivos de trabajo. Sin embargo, los compadrazgos como tal, en los que uno de los hombres es padrino del hijo del otro, no son tan comunes. Son más frecuentes los apoyos solidarios entre vagoneros para ayudarse en las celebraciones familiares importantes. En este sentido Carlos me explica que recientemente le llegó la siguiente petición por parte de otro vagonero: *Que güey va a ser la fiesta de mi morrita ¿te vas a culiar o me tiras un paro?*⁵⁶ (Mensaje de texto recibido por Carlos, julio 2015).

4.2 La asamblea

Mi gran sorpresa en el conocimiento de los vagoneros de la línea 3 tuvo lugar cuando asistí a mi primera asamblea de vagoneros. Si bien daba por hecho que los vagoneros contarían con mecanismos de negociación y debate, fue inesperado para mí descubrir que algunos de los vagoneros de la línea 3 se reunían periódicamente en asambleas organizadas con el fin de discutir sobre su situación y para buscar vías para mejorarla.

⁵⁴ Para Francisco ellos son un *“matrimonio mixto, porque ella es vendedora y yo soy músico”*. (Entrevista a Francisco, 7 de julio de 2015).

⁵⁵ Entrevista a Alejandra, 2 de julio de 2015.

⁵⁶ Amigo va a ser la fiesta de cumpleaños de mi hija, ¿vas a hacerme un feo o me haces un favor? (Generalmente el favor en estos casos consiste en asistir a la fiesta y llevar algo de comer o beber. En el caso de los músicos es habitual que les pidan que toquen durante la fiesta).

Estas asambleas seguían las normas propias de las asambleas políticas comunes en los movimientos ciudadanos asamblearios (Bloj, 2004): tenían turno de intervención, redactaban el acta, había polifonía y se desarrollaba un debate ordenado.

En estas asambleas discutían entre ellos lo que iban a decirles a los miembros de la Comisión Interdependencial para la Prevención del Trabajo Infantil (CITI)⁵⁷, una institución del gobierno del Distrito Federal con la que estaban reuniéndose. La propuesta principal de los vagoneros en las asambleas que presencié era la petición de que su actividad se considerase un trabajo, es decir, que se legalizase su empleo.

Por el organismo con el que estaban reuniéndose en estas fechas (CITI), la mayoría de las propuestas iban orientadas hacia el problema del trabajo infantil dentro del metro. La ausencia de prestaciones sociales propia del trabajo informal impide que los vagoneros tengan acceso al servicio público de guardería, por lo que muchos de ellos tienen que traer a los niños con ellos al metro. María, la vagonera que empezó desde pequeña, me cuenta entristecida como la policía se llevó a su hermano menor del metro cuando él tenía dos años, quitándole la custodia del niño a la madre. Hasta hoy, no han vuelto a saber de él ni de su paradero.

Los vagoneros son sensibles al tema del trabajo infantil y lo comprenden desde una perspectiva diferente que enriquece la visión oficial del estado. Consideran que hay que analizarlo desde la experiencia personal de cada vagonero que trae a sus hijos al metro para entender su situación y saber cuál es la mejor manera de ayudarle. Aunque todos desearían que no existiera el trabajo infantil, se muestran más comprensivos con él que las autoridades y defienden que si un niño va a la escuela, cumple con su derecho al juego, está cuidado por su familia, y, en definitiva, cumple con los requisitos y objetivos educativos escolares de la infancia, no es tan grave si tiene que trabajar para ayudar con las necesidades económicas de su familia.

4.3 Observar y ser observado

¿Qué ocurre cuando los papeles se invierten en la etnografía? ¿Y cuándo se comparten? En el caso de mi experiencia con los vagoneros de la línea 3 del metro de Ciudad de México las relaciones tradiciones entre antropólogo y sujeto de estudio se intercambiaron y se compartieron. Al llegar junto a ellos la primera vez, quedé totalmente desconcertada en mi papel de joven antropóloga cuando me di cuenta de que, en el tiempo que duró mi visita,

⁵⁷ <http://cgservicios.df.gob.mx/prontuario/vigente/5218.pdf>

habían sido ellos los que me habían hecho todas las preguntas. Querían saber quién era, qué estaba haciendo, por qué, para qué, con quién, cómo. Entre todos me preguntaron por las dimensiones de mi trabajo, sus características y sus objetivos. A veces dudaba de mis respuestas y me daba cuenta de la ambigüedad de mi trabajo de campo en esa fase, que ni yo misma sabía explicar con exactitud.

A medida que nos fuimos conociendo, sus preguntas cambiaron de mi trabajo a mi vida, mi ciudad, mi país. Yo siempre les contestaba y trataba de responder a su interés como respondían ellos al mío. Un día traje mi cámara al metro para hacerles fotos. Les pareció bien, pero cuál fue mi sorpresa cuando vi que al sacar yo mi cámara sacaron ellos sus teléfonos móviles y mientras yo les hacía fotos me las hacían ellos a mí. Obviamente no podía protestar por su ataque fotográfico, que era idéntico al que yo les estaba sometiendo.

4.4 Relaciones de poder

Además de ser jóvenes, el grupo de vagoneros que conocí tiene otra peculiaridad que quiero resaltar aquí, aparentemente contradictoria con la anterior: su estatus de poder dentro del metro.

Existen tres maneras de adquirir poder en el ambiente de los vagoneros: por antigüedad, por contactos o por la fuerza. En este caso, los que conocí en la línea 3 han adquirido un estatus de poder debido a los muchos años que llevan trabajando en el metro. Esta antigüedad les ha dado privilegios como poder elegir el producto que venden, las paradas que cubren en su recorrido de venta o el lugar por el que entran al tren.

Hasta ahora hemos observado a los vagoneros primero como un grupo laboral bien organizado y después como una comunidad. Dado que el poder penetra de un modo profundo y sutil en toda la sociedad (Foucault, 1981), observamos ahora algunas de las diferencias sociales internas que se dan entre ellos.

Hay que resaltar en primer lugar que los vagoneros que conocí en la línea 3 no querían contarme ciertas cosas, y entramos aquí en el terreno de las informaciones contrarias y las omisiones. Cuando estableces una relación con un sujeto de estudio que accede a ser tu informante, él mismo decidirá qué decirte y qué no, según muchos factores.

En antropología, las contradicciones y las omisiones también son información. Las tensiones y paradojas que manifiestan los sujetos de estudio permiten profundizar y conocer mejor a un grupo humano (Monge, 2015)⁵⁸.

En este caso, estaba claro que no querían hablarme de la cuestión de los líderes, los pagos para trabajar, las diferencias de estatus, las relaciones de poder y las imposiciones de fuerza y jerarquía entre ellos. En general, cada vez que salía uno de estos temas, la persona con la que hablaba me decía que ignoraba esta información.

¿Por qué no querían compartir esto conmigo? Supongo que por varias razones, entre ellas por no arriesgar sus relaciones con los líderes, por desconfianza hacia mí y hacia las posibles consecuencias de lo que me dijeran y para no presentar una imagen de sí mismos relacionada con cuestiones violentas o éticamente cuestionables. Se protegen a ellos mismos, a sus compañeros y a su profesión.

La primera vez que me di cuenta de esto fue cuando conocí a Alejandra, una vagonera músico que no formaba parte del grupo con el que yo había creado una relación. Alejandra es relativamente nueva en la línea 3 (lleva un año) y, a diferencia de los demás, no siente un vínculo especial con ésta ni quiere proteger a sus compañeros frente a mí, por lo que no se calló ciertas cosas conmigo. Además, Alejandra es “pirata”, es decir, no paga a líderes, por lo que solo permanece en una línea mientras le permitan trabajar allí. Cuando ya no es posible, cambia a otra.

Alejandra me contó que a ella no le gustaba Francisco (uno de los músicos con quien trabé más relación) porque cuando llegó a trabajar en esa línea él le dijo que no podía trabajar ahí y que si la volvían a ver por allí la iban a pegar los demás vagoneros. Francisco se había mostrado conmigo siempre encantador y amable, por lo que yo nunca habría imaginado una amenaza de este tipo por su parte. Es más, ellos siempre me habían contado que en su línea dejaban trabajar a todo el mundo y que ya no había líderes para los músicos.

Me doy cuenta de todo lo que no sé y además, de cómo casi todo lo que sé depende de lo que ellos me dicen, y de qué manera me ocultan información que no quieren que sepa. Empiezo a pensar que para entender lo que pasa allí dentro tendría que estar muchísimo tiempo entre ellos y, no solo eso, tendría que trabajar también vendiendo en el metro. (Diario de campo, 2 de julio de 2015).

⁵⁸ En comunicación personal en septiembre de 2015.

¿Sería verdad lo que me dijo Alejandra? ¿Quién de ellos mentía? ¿O a caso todos lo hacían? ¿Cómo reconstruir los hechos que determinan la vida social de los vagoneros si no puedo saber si la información que tengo es cierta? En la vida social y cultural no hay verdad, hay verdades y perspectivas que se interpretan y modulan social y culturalmente (Monge, 2015)⁵⁹.

Una vez tuve la oportunidad de observar un caso en el que se pusieron en juego las relaciones de poder y jerarquía entre los vagoneros que conocí en la línea 3. Ese día llegaron al lugar de reunión en Centro Médico varios vagoneros artistas jóvenes que hacían teatro y música en el metro. Yo nunca les había visto pero todos les conocían. Se sentaron donde se sientan los vagoneros que conozco y sacaron unas cervezas de su mochila y se pusieron a beber escondidos (en el metro está prohibido beber). Fueron simpáticos conmigo así que me quedé allí hablando con ellos. Me ofrecieron una cerveza y yo la rechacé por inercia, ya que no entendía bien la situación. Alejandra, la joven músico, empezó a tocar la guitarra y aquello estaba adquiriendo un aspecto de fiesta.

Apareció Francisco junto con Jesús, otro músico también con antigüedad en el metro. Entonces mis amigos David y Eduardo me agarraron y me alejaron del grupo. No querían que estuviera allí. Yo no entendía, así que me explicaron: les van a regañar. Querían alejarme de eso, no querían que oyera lo que iba a pasar. ¿Por qué? ¿Me protegen y me libran del problema o me lo esconden?

Una vez alejados me explicaron que Francisco y Jesús iban a regañarles por dañar la imagen de los músicos del metro y por descuidar su espacio de trabajo. Lo que hace uno lo pagan todos. No quieren que los usuarios y la seguridad vean a los músicos del metro bebiendo y armando escándalo, eso perjudica a todos los demás músicos. Me hablaron entonces de la importancia de “cuidar el espacio” y “cuidar la imagen”. Este es su trabajo y el lugar donde lo desarrollan. Hay que respetarlo. Francisco y Jesús parecían muy molestos, pero David y Eduardo me explicaron que si hubiera estado Carlos les hubiera echado de allí con menos delicadeza. Esto también me sorprendió ya que, como Francisco, Carlos se había mostrado ante mí siempre amable, cariñoso e inocente. En seguida guardaron las cervezas, pararon la música y se dispersaron. Todos los demás vagoneros parecían disgustados con ellos.

La identidad común como vagoneros en este caso es reivindicada para la construcción del sentido de pertenencia, la representación colectiva de identidades urbanas y para legitimar las prácticas de apropiación del territorio (Portal y Safa Barraza, 2011:49). Dañar la imagen de su

⁵⁹ En comunicación personal (septiembre, 2015).

identidad colectiva ligada a un espacio concreto supone futuras dificultades para justificar socialmente la apropiación de ese espacio.

Cada territorio articula sus prácticas culturales y sociales (Urteaga Castro-Pozo y Feixa Pámpols, 2011:275). Las normas de etiqueta, vestido y comportamiento existen en casi todos los trabajos, y en muchos ámbitos laborales romper con el protocolo puede provocar la pérdida del empleo.

Pero este hecho no solo nos habla sobre la importancia de cuidar el espacio de trabajo y la imagen, sino que también nos ayuda a comprender las relaciones de poder y jerarquías que existen para asegurarse de que se respeten esas normas. En este caso, Francisco y Jesús no se dirigieron a los demás como compañeros, sino como figuras de poder que les llaman la atención sobre lo que hacen y les impiden hacerlo.

Para los vagoneros que conocí, que llevan años trabajando ahí, es fundamental que existan estas jerarquías capaces de imponer el respeto de las normas, ya que al metro llegan todo tipo de personas a trabajar. Si las normas no se obedecen, su propio trabajo quedará perjudicado. Por ejemplo, todas las organizaciones de vagoneros del metro prohíben a sus miembros drogarse en ese espacio. Sin embargo, algunos lo hacen y a veces su fotografía aparece en una nota de prensa acompañada de algún titular alarmista⁶⁰. Hechos de este tipo dañan la imagen de todos los compañeros, cuyas ventas pueden disminuir por un tiempo.

4. 5 Confiar y desconfiar

Hay una contradicción entre un anhelo y voluntad de confiar en ellos y un estado de vigilancia y cuidado. Por un lado, siento que es injusto desconfiar, pero por otro, quiero protegerme en un lugar desconocido con personas cercanas pero, al fin y al cabo, desconocidas también. (Diario de campo, 30 de junio de 2015).

Cuando conocí a los vagoneros de la línea 3 se abrieron ante mí, aceptaron compartir conmigo su tiempo, sus historias, sus conocimientos, y decidieron confiar en mí dejándome presenciar sus reuniones y asambleas.

Yo agradecí enormemente esto y sin embargo, igual que me ocurría en mi tiempo junto a Alberto, a pesar de toda su ayuda, no podía evitar tener una ligera desconfianza a modo de

⁶⁰ Un ejemplo del periódico nacional mexicano Excelsior (30/03/2015): <http://www.excelsior.com.mx/comunidad/2015/03/30/1016293>

autoprotección, sobre todo los primeros días. Por ejemplo, David, además de vagonero, es ingeniero informático, y trabaja arreglando ordenadores. Yo tenía que arreglar el mío, y él se ofreció. Pensé que un buen modo de devolverle el favor que él me hacía ayudándome podría ser contratándole para que me arreglase el ordenador. Sin embargo, una parte de mí dudaba de entregar mi ordenador y dinero a un casi desconocido. Finalmente se lo di, y me di cuenta de mi error en haber dudado de él.

A medida que conocí más a los vagoneros de la línea 3 aprendí a confiar en ellos pues con el tiempo y la confianza pasé a considerarles mis amigos. En palabras de Beatriz Pérez Galán (2011):

El campo se transformó para mí de un lugar exclusivo de trabajo en el que recoger datos a un espacio de interacción social con sentido local y personal que me permitió compartir situaciones de complicidad e “intensidad etnográfica”.

5. Conflicto

5.1 Ilegalidad

No existe una ley que prohíba específicamente la venta en los vagones de metro de Ciudad de México. Para poder arrestar a los vagoneros, los policías y jueces se amparan en la Ley de Cultura Cívica, establecida por la Asamblea legislativa del Distrito Federal, publicada el 31 de mayo de 2004 en la Gaceta Oficial del Distrito Federal. Dentro de esta ley, lo aplicable al caso de la venta en el metro son los siguientes artículos:

Artículo 2.- Son valores fundamentales para la cultura cívica en el Distrito Federal, que favorecen la convivencia armónica de sus habitantes, los siguientes:

II. La autorregulación, sustentada en la capacidad de los habitantes de la Ciudad de México para asumir una actitud de respeto a la normatividad y exigir a los demás y a las autoridades su observancia y cumplimiento;

Artículo 5.- Se comete infracción cuando la conducta tenga lugar en:

IV. Inmuebles, espacios y vehículos destinados al servicio público de transporte;

(Gaceta Oficial del Distrito Federal, 31 de mayo de 2004⁶¹)

Ante la ambigüedad de esta ley en lo relativo al comercio informal y a lo que tiene lugar dentro del metro de la ciudad, se realizó una modificación a la Ley de Cultura Cívica, publicada en la Gaceta Oficial del Distrito Federal el 28 de julio de 2011. Esta modificación consiste en un:

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 Colectivo⁶², Servicio de Transportes Eléctricos y Metrobús y sus inmediaciones. (Gaceta Oficial del Distrito Federal, 28 de julio de 2011)⁶³

En el apartado de “considerandos” de este decreto se establece que:

Que los organismos a través de los cuales el Gobierno de la Ciudad de México presta el servicio público de transporte de pasajeros, cuentan con atribuciones para impedir o evitar la realización de actividades dentro de las instalaciones dedicadas a ese fin, que afecten la prestación normal del servicio a su cargo, siendo indispensable que dispongan también de las

⁶¹ En: <http://aldf.gob.mx/archivo-0f05874fac7a0a4b94b9935dd0998eae.pdf>

⁶² El metro.

⁶³ En: <http://www.ordenjuridico.gob.mx/Documentos/Estatal/Distrito%20Federal/wo63730.pdf>

necesarias respecto de las áreas aledañas que constituyen bienes de uso común y cuya utilización indebida incide negativamente en esa función.

Que la Ley de Transporte y Vialidad atribuye a la Secretaría de Seguridad Pública, las funciones de garantizar que la vialidad, su infraestructura, servicios y elementos inherentes o incorporados a ellos, **se utilicen en forma adecuada conforme a su naturaleza**⁶⁴, coordinándose con las áreas correspondientes para lograr este objetivo, mantener dentro del ámbito de sus atribuciones, **que la vialidad esté libre de obstáculos u objetos que impidan, dificulten u obstaculicen el tránsito vehicular y peatonal**, excepto en aquellos casos debidamente autorizados y remitir a las personas poniéndolas a disposición de las instancias legales correspondientes a petición de parte, cuando se presuma la comisión de un ilícito, se transgredan los derechos de terceros y de forma oficiosa cuando se dé lugar a conductas de carácter delictivo en la vialidad. (Gaceta Oficial del Distrito Federal, 28 de julio de 2011)⁶⁵

Como vemos, la ley sigue siendo ambigua puesto que no menciona de manera explícita el comercio dentro de las instalaciones del transporte público. Por lo tanto, el trabajo de los vagoneros es ilegal, pero según esta ley lo es porque: los vagoneros no utilizan de forma adecuada conforme a su naturaleza el espacio del metro y porque suponen un obstáculo que dificulta el tránsito peatonal en el metro, y no por la venta en sí misma. La mayoría de los vagoneros con los que hablé en la línea 3 conoce esta ley y se queja de que no deberían ser arrestados pues la ley no establece exactamente el carácter ilegal de su actividad.

Raúl, joven músico vagonero, se queja sobre este hecho:

Ellos lo toman como faltas administrativas porque estamos obstruyendo las vías de comunicación o que estamos haciendo mal uso de las instalaciones. Cuando nosotros sentimos que lo que hacemos es cultura, cultura ambulante, adentro de los vagones. (Entrevista a Raúl, 2 de julio de 2015).

Para algunos autores la yuxtaposición entre los circuitos formal/informal/ilegal está generando un marco legal de referencia indefinido, inestable y contradictorio, en donde los lazos sociales que mantenían tanto el sector informal como el aparato legal que sostenía la economía formal, ya no son suficientes para mantener la cohesión social (Valenzuela y Monroy, 2014:126).

La ilegalidad de su trabajo está presente en la vida cotidiana de los vagoneros, generando inseguridad y estrés en su día a día. Lleven los años que lleven ejerciendo esa labor, sea la hora

⁶⁴ El subrayado es mío.

⁶⁵ En: <http://www.ordenjuridico.gob.mx/Documentos/Estatal/Distrito%20Federal/wo63730.pdf>

que sea, vendan el producto que vendan, siempre es posible que aparezca la policía para arrestarles y llevarles al juzgado. Los lugares de la política se arraigan en lo cotidiano (Portal y Safa Barraza, 2011:43): la ilegalidad es el mayor problema laboral de los vagoneros.

Una ilegalidad que consideran injusta, pues culpan al gobierno de que no existan oportunidades dignas para conseguir empleo formal, y que el salario mínimo en el país sea tan bajo (70 pesos por jornada de ocho horas, aproximadamente 3,70 euros⁶⁶), como me cuentan varios vagoneros de la línea 3:

David: Y realmente el metro como tal y los vagoneros somos un fenómeno causa-reacción de estas necesidades tanto humanas, personales, necesidades económicas que se están prestando en últimas fechas por la carencia de un estado ineficiente que no nos puede dar empleo, salud, bienestar. La canasta básica es muy mínima, es más, me atrevo a decir que no hay una canasta básica como tal, un salario mínimo que es inservible, 60 pesos por jornada de ocho horas, una basura. Realmente yo creo que el sistema político y económico de este país sigue aventando y arrojando más personas hacia el metro, hacia encontrar nuevas formas. No solamente es el metro. El metro fue tal vez una especie de proyecto que después se convirtió en un fenómeno gigante. Ahora actualmente vemos este tipo de actividades que nosotros hacemos en el metro que se empiezan a traspolar a otros lugares, como son el metrobus, el trolebús, microbuses. Son lugares que están adaptándose para seguir recibiendo más gente con estas mismas necesidades.

Carlos: Si existe informalidad es justamente por un estado fallido ¿no? Entonces mientras no mejoren las condiciones laborales reales para poder ser todos formales, seguirá habiendo informalidad.

(Grupo de discusión con David, Carlos y Francisco, 6 de julio de 2015).

La informalidad resulta directamente de la promulgación de leyes injustas por gobiernos locales y nacionales que imponen regulaciones excesivas e inapropiadas y aplican políticas excluyentes (De Soto, 1987). Cuando esto ocurre, es fácil concluir que el ciudadano tiene el derecho y el deber de ignorar, desobedecer y protestar contra tales regulaciones (De Soto, 1987).

En esa misma línea, varios autores coinciden en que la economía informal es y ha sido un elemento co-sustancial al sistema capitalista, es decir, que se articula de manera estructural dentro de los procesos de mercado y producción del capital (Valenzuela y Monroy, 2014:120).

⁶⁶ Secretaría de Trabajo y Previsión Social:
http://www.conasami.gob.mx/boletin_nvos_sal_abril_2015.html

Para profundizar en este aspecto, entrevisté a Juan J. Hernández Castro⁶⁷, un especialista en economía informal en México. Entre sus ideas, destaco su opinión sobre la importancia del sector informal en México como medio de contención social:

¿Por qué es importante este sector? Bueno pues es importante, porque simplemente si no existiera esa opción de vender en la vía pública, de vender en los tianguis⁶⁸, entonces serían personas que si no hacen eso, estarían buscando otra opción para subsistir. Y quizás esa opción, quizás en última instancia, sería la de delinquir. ¿Tú te imaginas a cerca de 30 millones de personas en México no estando en el sector informal pero sí delinuyendo? Sería la revolución en México ¿no? Sería un caos total. Y bueno en la Ciudad de México es exactamente lo mismo, la importancia que tiene la economía informal en nuestro país y en la Ciudad de México es esa, que sirve de contención social ante, lo voy a decir claramente, ante la incapacidad gubernamental de generar trabajo formal. (Entrevista a Juan Hernández Castro, 13 de mayo de 2015).

Idea que comparten Portes y Haller (2004) en su análisis sobre la economía informal:

En los países menos desarrollados, donde la legislación que protege a los trabajadores a menudo es mucho más avanzada que la capacidad de la economía formal para asegurar el pleno empleo, la empresa informal tiene una doble función. En primer lugar, emplea y proporciona un ingreso a un segmento importante de la población que de otra manera se vería privado de cualquier medio de subsistencia. En estos países, el "colchón" constituido por la economía informal puede representar la diferencia entre cierta tranquilidad social y una agitación política permanente. (p.42).

Francisco, vagonero músico de la línea 3, me habla también de las consecuencias sociales que puede tener la represión del trabajo informal en los vagones del metro:

Yo creo que las autoridades tienen que concientizar y respetar, y de alguna forma darse cuenta de que si no respetan esta actividad y siguen maltratando a la gente, y siguen castigándonos, las orillan a que salgan a las calles a ser delincuentes, porque de alguna manera la gente tiene

⁶⁷ Juan J. Hernández Castro es miembro de la Asociación Latinoamericana de Sociología del Trabajo (ALAST) y de Latin American European Meeting in Organization Studies (LAEMOS). Entre sus publicaciones se encuentran: "Abuso corporativo laboral: el caso Wal-Mart" (2011) y "Trabajo e Identidad entre los trabajadores de Walmart", en: Trabajo no Clásico, Organización y Acción Colectiva (2011). Ha creado los grupos de discusión: Colectivo de Estudios de Trabajo A-típico (CEST-a) y Estudios del Mobbing (GRUDEM). Ha trabajado como docente en la Universidad Mexiquense del Bientenario (UMB) y como consultor para la Women in Informal Employment: Globalizing and Organizing (WIEGO), el Instituto de Investigaciones Económicas (UNAM) y el Programa Universitario de Estudios de la Ciudad (UNAM).

⁶⁸ Mercados callejeros.

que comer, que sacar a sus hijos adelante, y en la desesperación cuando no hay dónde en el vagón, cuando ya no nos dejan trabajar, pues me salgo, yo tengo que llevar algo a mi casa, de una forma o de otra, y entra en la desesperación, y es lo que orilla esos castigos del gobierno a la gente. (Francisco, en: Grupo de discusión con David, Carlos y Francisco, 6 de julio de 2015.)

En el caso de los vagoneros músicos, ellos consideran que su actividad no solo no debe ser considerada ilegal, sino que debe apreciarse como arte y cultura en los espacios públicos. La música permite a los jóvenes expresar, pero también construir sus identidades colectivas (Urteaga Castro-Pozo y Feixa Pámpols, 2011:267), como nos cuenta también Francisco:

Las autoridades deberían aprender a respetar nuestra actividad porque lejos de sancionarla como lo hacen deberían fomentarla, porque es como una cultura para las nuevas generaciones, los nuevos espacios. Yo soy músico vagonero y durante muchos años hemos luchado por subsistir con esta actividad y pues hemos sufrido esa represión del gobierno, cuando en otros lados se considera un arte o algo ejemplar para mucha gente, sin embargo aquí es castigado, visto como si fuéramos unos delincuentes, y no lo somos, simplemente queremos difundir y que siga habiendo este tipo de actividades porque cada vez se va muriendo, cada vez cierran más espacios, y los pocos espacios que abrimos nos los entierra el gobierno. Pero seguiremos luchando, como hasta ahora, ya sea por mis compañeros, documentaleros⁶⁹, vendedores, todos estamos en la lucha por las necesidades económicas que tenemos, los músicos por la necesidad de tener espacios donde nos escuchen, de llevar un momento agradable a la gente, al usuario, darle un color armonioso y digno a la gente, al viaje. (Grupo de discusión con David, Carlos y Francisco, 6 de julio de 2015).

5.2 La policía del metro

Para evitar que se cometa esta “ilegalidad” el gobierno del Distrito Federal pone a disposición del metro un gran número de policías que se dividen en: PBI (Policía Bancaria e Industrial, un cuerpo de policía privado), PA (Policía Auxiliar, que depende directamente de la Secretaría de Seguridad del Distrito Federal), y grupo de civil (que no llevan uniforme y se hacen pasar por usuarios del metro).

Carlos me contó varias veces que el director de seguridad del metro, Jorge Esquinca⁷⁰, en una de las reuniones que habían mantenido recientemente le había dicho que *en el metro hay 4996 elementos, capacitados en derechos humanos, en uso y manejo de la fuerza para nunca*

⁶⁹ Vagoneros que venden documentales, generalmente de temática social y críticos con el sistema.

⁷⁰ Jorge Esquinca es Gerente de Seguridad Institucional en el metro del D.F.

<http://www.metro.df.gob.mx/>

incurrir en alguna falta cuando se detiene a alguien, a continuación siempre me mostraba su indignación:

Es totalmente absurdo tener casi 5000⁷¹ elementos cuando no creo que lleguemos a 4000⁷² vagoneros. Había antes más. Ahorita no creo que haya más de 4000. Y es absurdo tener más personal de policía para erradicar un trabajo, y a los policías se les está pagando un promedio de 8000 pesos mensuales. Se me hace absurda esta posición del gobierno. (Entrevista a Carlos, 30 de junio de 2015).

¿Qué ocurre cuando uno de estos policías ve a un vagonero vendiendo en los vagones del metro? La respuesta es sencilla: lo arrestan. En palabras de los vagoneros: “lo agarran”.

Cuando un policía agarra a un vagonero comienza una serie de fases que a medida que avanzan empeoran las consecuencias para el vagonero. La primera fase es la negociación con el policía, a través de la oferta de dinero, para que éste le deje marchar:

Sonrío. Porque ellos están esperando una forma violenta. Se han ido condicionando a formas violentas de operación. Están buscando como que la menor provocación. Entonces entiendo. Yo como vagonero entiendo que ellos son contratados para una función y yo soy la parte antagónica de su función ¿No? Entonces prefiero sonreír, intentar sobornarlos, si se puede, lo hago. (Entrevista a Carlos, 30 de junio de 2015).

Suele ofrecérseles lo equivalente al salario mínimo mexicano (70 pesos por jornada de ocho horas⁷³), o un poco más. Se trata de un delicado proceso de comunicación entre vagonero y policía en el cual el vagonero tiene que conseguir hacer comprender al policía que le está ofreciendo un soborno, pero sin ser lo suficientemente explícito como para que el policía se ofenda por el ofrecimiento.

Mira, de hecho, en mi experiencia ha habido ocasiones en que, pues bueno, uno les dice ¿no? Pues te doy para el refresco. Hay ocasiones en que te dicen, este... ¿Cuánto traes? De entrada te dicen: -¿Sabes qué? Este no, no se puede, porque el jefe ahí anda.- Bueno ya, no le lloras. Luego de repente te dicen: ¿Cuánto traes? – No, pues tanto. Si les satisface lo que traes, bueno a ver, y ya en lo oscurito, y ya nos vamos, ya lo solucionas rápido. (Entrevista a Alberto, 24 de mayo 2015).

⁷¹ No he encontrado datos oficiales sobre el número de policías que trabajan en el metro, pero en el último operativo contra el comercio informal (17,18 y 19 de agosto de 2015) han participado 1650 policías. http://www.metro.df.gob.mx/comunicados/detalleComunicados.html?id_comunicado=1209

⁷² Según datos del censo de la Gerencia de Seguridad Institucional del Sistema de Transporte Colectivo (STC-Metro), actualmente hay menos de 3000 vagoneros. En: <http://www.metro.df.gob.mx/>

⁷³ Secretaría de Trabajo y Previsión Social: http://www.conasami.gob.mx/boletin_nvos_sal_abril_2015.html

Si el policía lo acepta, el vagonero se va, y ahí acaba el conflicto por el momento. Si el policía no quiere aceptarlo, llevará al vagonero a lo que ellos llaman la Delegación, que es un juzgado cívico. Al día, son remitidos ante las autoridades de los juzgados cívicos 106 vendedores ambulantes⁷⁴. En este juzgado empieza la segunda fase de intento de soborno, esta vez con el juez. Para ello se ofrece una cantidad más alta, entre 150 y 250 pesos generalmente (de 8 a 13 euros). El proceso en la delegación tiene que ser más secreto y delicado:

Es a escondidas. Ellos te meten donde están las instalaciones, tiene unos *separos*. Te llevan a los *separos* y ahí te meten, parece que te encierran. Y ya de repente llega el juez, el licenciado, y pregunta: ¿cómo le vamos a hacer? Y bueno las veces que me han agarrado yo digo: no es que nada más traigo cien pesos. Y ya me dicen: ahorita te hablamos. Ya me hablan. Ya doy el dinero. (Entrevista a Jorge, 7 de julio de 2015).

Si el licenciado acepta el soborno, hacen pasar al vagonero por un examen médico para asegurarse de que no ha recibido golpes durante su detención, y le dejan ir. Como vemos, la economía informal se articula con el sector formal mediante la corrupción de funcionarios públicos y mandos policiacos. (Valenzuela y Monroy, 2014:123). Si el juez no acepta el trato o el vagonero no tiene dinero para ofrecerle, le mandan al *Torito*, donde tendrá que pagar una multa de 740 pesos (39 euros) o pasar 13 horas de arresto.

El *Torito* es el Centro de Sanciones Administrativas y de Integración Social del Distrito Federal. Las principales causas de ingreso son: Ingerir bebidas alcohólicas en lugares públicos no autorizados, dar positivo en el control de alcoholímetro, o impedir o estorbar de cualquier forma el uso de la vía pública, la libertad de tránsito o de acción de las personas⁷⁵. Este último es el motivo por el que llevan a los vagoneros.

Una vez allí, la mayoría elige pasar las horas de arresto antes que pagar la multa, ya que esta cantidad es difícil de asumir. Además, prefieren evitar entregar tanto dinero a las autoridades pues les resulta injusto⁷⁶.

⁷⁴ Milenio, 17/08/2015. En: http://www.milenio.com/df/operativo_vagoneros_Metro-vagoneros_STC_Metro-bocineros_STC_Metro_0_574742634.html

⁷⁵ Gobierno del Distrito Federal, Subsecretaría de Sistema Penitenciario: <http://www.reclusorios.df.gob.mx/reclusorios/torito.html>

⁷⁶ A no ser que tengan una urgencia por la que necesiten salir de allí. En caso de tenerla, pagan la multa. Por ejemplo, Carlos me contó que cuando estaba estudiando psicología, si tenía examen ese día, pagaba la multa para poder ir a la universidad.

El *Torito* es un lugar donde vas a cumplir un arresto de trece horas o pagar una multa de 740 pesos. Que por lo regular, yo aunque los trajera no los pago, ¿mejor se los doy a mi familia no? (Entrevista a Alberto, 24 de mayo 2015).

Los arrestados permanecen un máximo de 36 horas en el *Torito*. Según el Gobierno del Distrito Federal, el propósito que las autoridades persiguen al imponer un arresto en esa institución, es el de procurar una convivencia armónica entre los habitantes del Distrito Federal. Para ello, afirman que durante la estancia de los arrestados en el *Torito*, se les brinda atención y orientación a través de charlas y programas sobre alcoholismo, farmacodependencia y VIH/SIDA, y se les invita a participar en actividades culturales, recreativas y deportivas⁷⁷. En cambio, según la perspectiva de los vagoneros con los que hablé, el tiempo que pasan en el *Torito* es un tiempo perdido.

Varias veces he pasado trece horas en el *Torito*. Sí, me ha tocado varias veces. Cuando llegas ahí te dan pláticas de alcohólicos anónimos, te ponen a ver videos de películas que van orientadas a darte algún mensaje, y pues hasta que cumples tus trece horas, ya sales. A menos que te digo tengas para pagar tu multa y sales antes. (Entrevista a Alberto, 20 de marzo).

En el ámbito de la economía informal, tanto si los gobiernos municipales tratan de eliminar la venta ambulante o hacen la vista gorda, sus actitudes tienen un efecto punitivo para los vendedores informales: desalojo, acoso y la exigencia de sobornos por parte de la policía, los funcionarios municipales y otros intereses particulares. (Chen, 2012:14). En el caso de países con un estado de derecho tan deteriorado como México, la economía informal está sustentada por el mismo aparato formal, representado por las distintas instituciones gubernamentales, las cuales participan de manera clandestina como elemento medular de su funcionamiento. (Valenzuela y Monroy, 2014:122).

5.3 Relación con los usuarios

La relación entre usuarios del metro y vagoneros se caracteriza en general por dos aspectos contrarios y complementarios. Por un lado, existe una visión peyorativa del vagonero impulsada por los medios de comunicación y un sentimiento generalizado entre los usuarios de que los vagoneros molestan, por otro lado, los usuarios compran los productos que venden los vagoneros y comprenden su actividad y se solidarizan con ellos.

⁷⁷ Gobierno del Distrito Federal, Subsecretaría de Sistema Penitenciario: <http://www.reclusorios.df.gob.mx/reclusorios/torito.html>

Es fácil percibir esta paradoja al utilizar como transporte el metro de Ciudad de México. Cuando un vagonero sube al vagón la mayoría de usuarios se muestra indiferente o incluso molesta, a medida que dice su discurso se gana la atención del público, entre ellos, un pequeño porcentaje de las personas del vagón adquirirá el producto. En la adquisición apenas hay intercambio de palabras o miradas.

Para tratar de entender mejor esta dualidad aparentemente contradictoria hablo de este tema con los vagoneros de la línea 3 y entrevisto a algunos usuarios del metro.⁷⁸

5.3.1 Punto de vista de los vagoneros

Según los vagoneros con los que hablé, el problema principal es la imagen de ellos que proyectan los medios de comunicación, que les estigmatiza y genera un estereotipo negativo que los usuarios asumen.

No es bien visto por la gente, sobre todo por los medios de comunicación, nos distorsionan mucho. Se basan en la vista de una persona negativa para especular acerca de todas las demás personas que influyen en este trabajo. (Entrevista a Eduardo, 1 de julio de 2015).

Yo creo que la palabra vagonero se empezó a utilizar despectivamente precisamente para hacer una campaña de denigración hacia nosotros, para justificar la represión que se venía de los cuerpos policiacos hacia nosotros. (...) Nosotros no tenemos ningún problema. En realidad el problema son ellos, y la gente que se deja empapar con esta publicidad negativa nuestra. (Entrevista a David, 29 de junio de 2015).

Desde los estudios antropológicos de la comunicación, los autores coinciden en que los medios de comunicación instauran, a partir de tópicos expresamente urbanos, narrativas complejas sobre lo que significa la ciudad desde diversos ángulos (Aguilar y Winocur, 2011:209). Para Winocur (2000):

Particularmente los noticiarios, comparten, recrean y proyectan un imaginario sobre la ciudad, las relaciones sociales y la visión de los otros, que en cierto sentido abren en otro cierran la perspectiva de la experiencia urbana. Abren cuando introducen una explosión de experiencias situadas en una multiplicidad de tiempos y realidades; cierran cuando reducen o distorsionan sus sentidos con fórmulas ideologizadas o esquemas rígidos de interpretación de la realidad. (Winocur, 2000).

⁷⁸ Esta muestra de entrevistas a usuarios fue realizada de manera aleatoria y no es estadísticamente representativa. Sin embargo, nos ayuda a tener una primera impresión sobre la opinión que los usuarios tienen de los vagoneros.

Las prácticas de representación, en este caso de los vagoneros en los medios de comunicación, consisten en la encarnación de conceptos, ideas y emociones en una forma simbólica que pueda ser transmitida e interpretada significativamente. (Hall, 1997 en Cruces y Pérez Galán, 2010:72). En la representación del “otro” se parte del afán de clasificación a partir del cual los grupos sociales establecen relaciones de orden simbólico basadas en el marcado de la diferencia (Douglas, 1966). En este sentido, el significado es relacional pues depende de la diferencia entre opuestos, entre los que siempre existe una relación de poder, siendo uno de los elementos el dominante (Derrida, 1972, en Cruces y Pérez Galán, 2010:87).

En las noticias que aparecen en la prensa mexicana sobre los vagoneros, estos son representado como el “otro” excluido, violento, molesto, antisocial y problemático⁷⁹. Para los vagoneros, esta visión que presenta la prensa es la que daña su imagen ante los usuarios de metro.

Siempre se ha hablado mal del vagonero, precisamente por eso es que la gente en general tiene una idea peyorativa del comercio informal. (David, en: Grupo de discusión con David, Carlos y Francisco, 6 de julio de 2015.)

Esta opinión estigmatizada sobre su trabajo afecta a los vagoneros en su actividad laboral y puede tener consecuencias negativas en la percepción identitaria que tienen de sí mismos, como revela la respuesta de David al preguntarle qué piensa de su trabajo:

A mí no me gustaba, no me gustaba por la marginación social, la gente te ve y dice es vendedor, es vagonero, y está mal visto, inclusive tienen una visión de nosotros como si fuéramos criminales. A mí eso en lo personal me angustiaba bastante. (Entrevista a David, 29 de junio de 2015.)

¿Qué hacer entonces cuando un usuario les increpa o busca problemas con ellos? Pues lo mejor, como nos cuentan Eduardo y Raúl, es evitar el conflicto, que solo les perjudicaría a ellos mismos.

Este medio es muy hostil, tanto para los usuarios como para nosotros. Los conflictos es que siempre va a haber alguien que no le parezca algo, que venga molesto por algo, que de repente tú hayas hecho algo sin querer o inconsciente o conscientemente que le moleste, o simplemente porque te vea y diga: “me cae mal la persona”. Tienes que aprender a evadirlos. Tú comes de aquí, entonces si te vas a poner a hacerle caso a la gente conflictiva pues vas a terminar mal, y a parte el único que queda mal eres tú. Entonces aquí usualmente la gente te

⁷⁹ Pueden verse algunos ejemplos de estas noticias de prensa mexicana que representan peyorativamente a los vagoneros en el apéndice 4.

conoce, diario pasa, la mayoría de la gente que baja para CU⁸⁰ pues es estudiante o es oficinista, entonces es constante. Si tú creas una mala reputación o una mala imagen, pues todo repercute en tu trabajo. (Entrevista a Eduardo, 1 de julio de 2015.)

Uno siempre viene de mala, por equis razón, equis motivo. Cuando llega a pasar eso uno sabe de antemano que el invasor ahí en su espacio es uno, uno es el que ha llegado ahí a plantarse, y a como que invadir el espacio, el trayecto de uno. Entonces pues tiene que estar consciente de que bueno, pues una disculpa, no fue el momento, tratar de evitar el choque personal y ya. (Entrevista a Raúl, 2 de julio de 2015.)

Los vagoneros sienten además que, a pesar de la imagen peyorativa que se proyecta de ellos a través de los medios, la mayoría de los usuarios muestra comprensión hacia su trabajo, pues entiende que los vagoneros se están ganando la vida con su actividad en el metro.

Yo creo que los usuarios son mucho más empáticos hoy en día, precisamente lo perciben, que lo que nosotros hacemos es una labor, una labor de trabajo. Lo que hacemos es trabajar, trabajar y llevar el día a día. Lo que es una labor que es grata de ser dignificada. (Entrevista a David, 29 de junio de 2015.)

La percepción de los vagoneros músicos respecto a los usuarios es diferente a la de los vagoneros vendedores. Los músicos consideran que están dando un servicio artístico y cultural a la gente, que pasa de ser pasajeros del metro a público de un espectáculo. Para ellos, su público les apoya y les defiende, haciendo de su trabajo una labor honesta y valiosa.

Pues como músicos estamos conscientes de que a la gente le gusta nuestra actividad, durante mucho tiempo hemos encontrado a gente que incluso cuando nos llegan a detener los policías o el grupo, las autoridades del sistema, salen a defendernos ellos mismos porque ellos mismos dicen es que lo que está haciendo no es un delito, no es un robo, déjalo, está trabajando, vete a agarrar a los que están robando y no a los que están trabajando. Y la misma gente te apoya ¿no? Y en base a eso pues también nosotros nos sentimos pues con la seguridad de seguir desarrollando este trabajo, porque tenemos la ventaja del público, como artista pues sabemos que contamos con ellos. Si realmente no tuviéramos ese apoyo no existiríamos dentro del vagón. La gente no nos da la espalda, nos apoya. (Francisco, en: Grupo de discusión con David, Carlos y Francisco, 6 de julio de 2015.)

¿Qué pienso de mi trabajo? Que es de los más honestos. Porque si te gusta mi trabajo tu coperas, si no te gusta mi trabajo, no coperas. Hay ocasiones que te pueden dar diez centavos, y te dicen que Dios te bendiga, y se siente tan bonito, tan rico. (Entrevista a Carlos, 30 de junio de 2015.)

⁸⁰ Ciudad Universitaria (una parada de la línea 3)

5.3.2 Punto de vista de los usuarios

Y los usuarios ¿qué piensan ellos? ¿Coincide su opinión con lo que los vagoneros creen que piensan? En las entrevistas que realicé a algunos usuarios del metro, las opiniones eran diversas pero parecían coincidir en los dos aspectos anteriormente destacados: les molestan los vagoneros pero les comprenden. Esta idea puede resumirse en la opinión de un usuario que entrevisté: *vuelven muy incómodos los viajes pero uno entiende que lo hacen por necesidad.* (Entrevista a usuario F., julio 2015).

Ante mi pregunta de: ¿qué cree que el gobierno debería hacer en cuanto a este colectivo? Todos los entrevistados respondieron con críticas a las autoridades y comprensión hacia los vagoneros. Destacaron que el problema es la falta de empleo, y que eso es lo que hay que solucionar en el país:

Cambiar la política económica del país. Fomentar empleos, invertir en áreas productivas. Pero en el país hay una política de favorecimiento al capital monopólico y extranjero, entonces hay una intención, reducir las fuentes de empleo en el país para generar una dependencia casi eterna. (Entrevista a usuario F., julio 2015).

El gobierno lo que debe de hacer, pues yo pienso principalmente que, sé que no es tan fácil pero son las fuentes de empleo. Que debe haber más empleo, que se debe concientizar a la gente de que todos tenemos derecho a un servicio seguro, limpio y pues que no nos cause problema. (Entrevista a usuaria K., julio 2015).

En este sentido, los esfuerzos de los Estados fuertes por aplastar todo rastro de actividad económica no regulada pocas veces logran su objetivo ya que activan sistemáticamente las fuentes latentes de solidaridad de la población, produciendo resultados opuestos a los buscados. (Portes y Haller, 2004:28).

Solamente las personas más jóvenes entrevistadas sugirieron que se legalizara el trabajo de vagonero:

Legalizar su trabajo sobre todo, porque es una fuente de trabajo para ellos, para su familia. Digo, por lo que sé, no son pocos, entonces afectaría bastante. Y al legalizarlo pues lo que se estaría haciendo sería creación de nuevos empleos y esto apoyaría mucho más a la economía. (Entrevista a usuaria C., julio 2015).

Yo creo que deberían de legalizarlos ¿no? O sea ponerles como que unas líneas específicas donde puedan estar y a ciertas horas, donde no haya mucha concurrencia de gente. (Entrevista a usuario D., julio 2015).

Durante las entrevistas realizadas a los usuarios, solo una persona comentó que a veces les había comprado sus productos: *Pues llegan a ser un tanto molestas pero la verdad, sí les he llegado a comprar.* (Entrevista a usuaria A., julio 2015).

En definitiva, en las entrevistas que realicé a los usuarios destaca la comprensión, a pesar de que la mayoría afirme considerarles molestos e incómodos. Como explican Portes y Haller (2004):

Cuando existen redes comunitarias muy fuertes y la población está acostumbrada a arreglárselas por sus propios medios para sobrevivir y desconfía de cualquier intervención oficial, es más probable que la organización de empresas informales se considere como una cosa normal y la participación en la economía subterránea como una forma justificada de resistencia contra: el carácter individualista del sistema de bienestar, que reduce la solidaridad comunitaria y la tradición de la clase trabajadora de apoyo al control estatal de la economía. En este contexto es más probable que los vecinos y los demás trabajadores denuncien las actividades informales individuales y no que las apoyen. (p. 26).

Como vemos, en su día a día, los vagoneros tienen que enfrentarse a varios conflictos mientras trabajan, principalmente al carácter ilegal de la actividad que realizan y en consecuencia, a sus encuentros con la policía del metro. Por otro lado, algunos de los usuarios del metro se posicionan en su contra y tienen una visión negativa de su trabajo.

5.4 Posición del etnógrafo

Como antropólogo/a es difícil tratar ciertos temas con los sujetos de estudio, el de la ilegalidad es uno de ellos. Cuando conocí a los vagoneros de la línea 3 percibí que no querían hablarme de algunas cosas: la corrupción, los líderes, las relaciones de poder dentro del metro, los sobornos a la policía, los sobornos al juez... Claramente había, y sigue habiendo, muchas cosas que no querían que yo supiera.

Al principio esto ocurría principalmente por una cuestión de desconfianza. No sabían quién era yo ni qué quería hacer. En realidad sí lo sabían, pues desde el principio yo les había explicado lo que estaba haciendo, pero no sabían si era verdad ni si podían confiar en mí.

A medida que pasó el tiempo me gané su confianza y ellos la mía, y fueron abriéndose a compartir más cosas conmigo. Sin embargo, como en toda relación personal, seguían sin querer contarme ciertas cosas que pudieran influir negativamente en mi opinión sobre ellos.

Me surgió de nuevo una pregunta recurrente durante este trabajo de campo que ya había estado presente en mi relación con el vagonero Alberto: ¿hay que saberlo todo para hacer una

buena etnografía? ¿Hasta dónde debe adentrarse un buen antropólogo? ¿Dónde están los límites entre conocer y respetar?

Un aspecto a destacar respecto a mi posición en el campo fue mi integración en la esfera de la ilegalidad a través del uso de mi cámara. Utilizar cámaras en el metro del DF está prohibido⁸¹. Sin embargo, yo lo hice. En numerosas ocasiones llevé mi cámara y grabé a los vagoneros y a la gente del metro⁸². Yo también tenía que estar pendiente de la policía y que tratar de evitarla pues, en caso de verme grabando, podían llamarme la atención y requisarme el material. Salvando las distancias entre la severidad de las consecuencias del carácter ilegal de la venta en el metro y la liviandad de lo que podía pasarme a mí por grabar en el metro, yo sentía que el status de ilegalidad ligado al uso de la cámara me acercaba a los vagoneros.

Por otro lado, aun cuando no llevaba la cámara, el estado de alerta de los vagoneros se contagiaba fácilmente. Un día estábamos varios vagoneros de la línea 3 y yo hablando en el andén del metro cuando aparecieron unos policías. Los vagoneros dijeron: *los boinas, los boinas*⁸³ (que es como los llaman). En ese momento yo tenía el teléfono móvil en la mano y rápidamente lo escondí, como si estuviera haciendo algo malo. Todos se rieron de mí.

Un último aspecto a destacar de esa fase de mi trabajo de campo es la extraña condición de mis sujetos de estudio de saberse personajes de un libro. Como El Quijote en la segunda parte que sabe que se ha escrito ya un libro sobre sus aventuras, los vagoneros de la línea 3 saben que son los protagonistas de la tesis realizada por Carlos, el vagonero músico que escribió su tesis de licenciatura en psicología sobre este tema (Mercado Aragón y Nava, 2013) y que ahora lo serán de la mía. Me remiten muchas veces a esa “primera parte” y en muchas ocasiones me dicen directamente lo que me interesa averiguar sin que yo les pregunte, porque ellos ya saben cuáles son las cosas que los que escriben sobre ellos quieren saber. Personajes que como digo, se saben protagonistas de las historias de sus vidas que ya se han escrito y que se están escribiendo.

⁸¹ Para hacerlo, hay que conseguir una autorización por parte de la dirección del metro. Un trámite muy pesado y difícil de ser aceptado (todas las personas con las que hablé que lo habían intentado, no lo habían conseguido o habían tardado tres meses en recibir la autorización).

⁸² Estas grabaciones dieron lugar al cortometraje *Una realidad bajo tus pies*, en: <https://drive.google.com/file/d/0B9Dagc6tpi8jRDdDMmRSamIKUWc/view?pli=1>

⁸³ Los policías que trabajan en el metro llevan boina. Los de la Policía Auxiliar llevan una boina azul y los de la Policía Bancaria e Industrial una roja.

En una de sus asambleas que presencié estaban hablando de si la persona de la CITI⁸⁴ con la que se estaban reuniendo recientemente para negociar iba realmente a ayudarles o solo quería información que acabaría en un libro. En ese momento uno de ellos dijo: *no queremos ser una tesis más*. Esa declaración supuso un problema con mi posición. Ellos se dieron cuenta de que yo podía estar pensando eso, y se esforzaron en explicarme que mi caso era diferente, que desde el principio yo les había contado lo que estaba haciendo, que no les había prometido cosas que luego no iba a hacer. Sin embargo me sentí un poco incómoda tras el descubrimiento de la evidente inutilidad práctica del trabajo que estaba desarrollando, que no modificaría en nada sus condiciones de vida. ¿Cómo cambiar esto? ¿Qué puedo aportarles yo a ellos?

⁸⁴ Comisión Interdependencial para la Prevención y Erradicación del Trabajo Infantil del Gobierno del Distrito Federal.

6. Resistencia

Frente al carácter ilegal de su actividad y a la represión policial de la que son víctimas, los vagoneros con los que hablé se defienden emprendiendo acciones de resistencia, tanto individual cotidiana como de organización como grupo y negociación con las autoridades.

El primer objetivo de los vagoneros es conseguir la legalización de su trabajo y la consecuente desaparición de su imagen estigmatizada. Buscan mejorar sus condiciones laborales y de vida a través de legalizar y dignificar su actividad, como me dijo Carlos durante una entrevista de grupo: *El objetivo ante todo es que se quite el estigma de vagonero como un adjetivo peyorativo, la intención es que se empiece a reconocer la labor del vagonero como trabajo.* (Grupo de discusión con David, Carlos y Francisco, 6 de julio de 2015).

Para ello empiezan por reivindicar su adscripción identitaria a la comunidad de vagoneros. Esta identidad se utiliza para 1/la construcción del sentido de pertenencia; 2/la representación colectiva de identidades urbanas, y 3/legitimar las prácticas de apropiación del territorio (Portal y Safa Barraza, 2011:49). Por otro lado, esta apropiación del espacio supone en sí misma una conquista de la resistencia (Scott, 2000:149).

Aunque la presión que mantiene la resistencia cotidiana puede variar con las necesidades de los grupos subordinados, es muy raro que desaparezca completamente. Cualquier relajamiento de la vigilancia es de hecho aprovechado rápidamente por la aplicación de sanciones (Scott, 2000:230).

6.1 Acciones individuales de resistencia

Con el objetivo de dignificar su labor y ser respetados, los vagoneros emprenden acciones individuales y colectivas de resistencia. Entre las individuales destaca la negociación de cada uno de ellos con los líderes, con la policía y con los jueces. Algunos de los vagoneros con los que hablé han estudiado sus derechos como ciudadanos y los reivindican ante los tribunales adecuados cuando lo consideran necesario. Por ejemplo, si en su opinión un policía les ha tratado de un modo inadecuado, van a denunciarlo ante la Comisión de Derechos Humanos del Distrito Federal⁸⁵, como nos cuenta David:

Si veo que alguien es imprudente de parte de ellos (la policía), creo que me es más fácil a mí sobrellevar ese conflicto. Aunque pase trece horas en una galera, sé que saliendo de esto, sé

⁸⁵ Institución pública creada en 1993 encargada de recibir las denuncias por presuntas violaciones a los derechos humanos cometidas por cualquier persona que desempeñe un cargo o empleo en la administración pública del Distrito Federal o en los órganos de procuración y de impartición de justicia. <http://cdhdfbeta.cd hdf.org.mx/>

cómo sobrellevar este aspecto porque muchas veces yo me voy con la parte legal. Yo voy a una instancia que se llama Derechos humanos, aquí en Viveros, y hago una demanda y van y buscan a esa persona y nos carean en un juzgado que se llama Dependencia de funcionarios públicos, en Río de la losa 150⁸⁶. Él como servidor público bajo demanda y bajo una denuncia ellos tienen que fungir como persona directa ante el caso en el que tú estás presentándote como una persona perjudicada. Entonces ellos al llegar ahí, ellos para empezar ya tienen un punto en contra, y tienen una mancha en su historial, entonces a mí me funciona bastante porque la próxima vez que lo hagan o que piensen hacerlo van a pensarlo dos veces. (Entrevista a David, 29 de junio de 2015).

David tiene una discapacidad visual, lo que le da ventajas en estos casos frente sus compañeros vagoneros:

Porque hay muchas cosas que sí tienen cierto peso, yo como persona con discapacidad, vale más mi denuncia que la de otro compañero, ¿por qué? No lo sé. Pero dicen: “a es que él es discapacitado y tú lo trataste así, entonces sí te sanciono y te dejo cinco días sin laborar”. (Entrevista a David, 29 de junio de 2015).

Por otro lado, David no recibe ninguna ayuda económica o prestación por su discapacidad y mantiene a su familia a través de su trabajo en el metro vendiendo cds de libros (biblioteca virtual). Además David es ingeniero técnico informático y arregla ordenadores e imparte cursos sobre software:

Nunca me pongo a pensar que si soy discapacitado necesito rogarle al sistema que me de tales o cuales oportunidades. Sé que yo haciendo las cosas puedo sacar mi día, puedo sacar mis gastos, mis cuentas, llevar adelante una familia de cuatro personas, apoyar a mi madre, tener mi propio hogar que se pagó de aquí, del metro. (Entrevista a David, 29 de junio de 2015).

Cada vagonero tiene que encontrar su vía de escape mental y personal ante el estrés y cansancio físico y emocional de su trabajo. Para ello, algunos vagoneros que conocí en la línea 3 han emprendido acciones artísticas o educativas que utilizan como medio de expresión, reflexión y denuncia social de sus condiciones de trabajo en el metro. Entre ellos, Daniel y Eduardo han dirigido cada uno un documental sobre el trabajo de los vagoneros⁸⁷, y por otro lado Carlos ha escrito su tesis de licenciatura en psicología sobre ese tema (Mercado Aragón y Nava, 2013), que quiere seguir desarrollando en su maestría.

⁸⁶ Se refiere a la Junta Federal de Conciliación y Arbitraje, donde se tratan de resolver los conflictos laborales de competencia federal. http://www.stps.gob.mx/bp/secciones/junta_federal/index.html

⁸⁷ Aún en proceso de realización.

Individualmente tienen además que conseguir ser respetados en el metro por sus compañeros vagoneros y por los miembros de las organizaciones de trabajo de allí. Las relaciones de poder que se establecen entre ellos hacen que sea fundamental ganar fuerza dentro de las mismas para poder adquirir un estatus en el que se tenga cierta libertad de acción en la venta en el metro.

Algunos toman la posición extrema de “pirata”, trabajan por su cuenta y se enfrentan a todos los que forman parte de una organización, que no quieren que haya trabajadores que no cumplan las reglas establecidas de trabajo en el metro.

6.2 Acciones colectivas de resistencia

Sólo especificando cómo se elaboran y se defienden los espacios sociales marginales será posible pasar del sujeto rebelde individual – una construcción abstracta- a la socialización de las prácticas y discursos de resistencia (Scott, 2000:147). En este sentido, los vagoneros que conocí en la línea 3 me mostraron su fuerza de unión y trabajo en equipo para luchar por conseguir derechos laborales.

Realizan asambleas en las que tratan sus problemas y les buscan posibles soluciones. En este sentido, la mayoría destacaba la dificultad de ponerse de acuerdo. No se puede hablar del fenómeno de las asambleas sin advertir esta multiplicidad de proyectos y subjetividades políticas en construcción (Bloj, 2004:148) y es necesario evitar una visión homogénea y estable de los grupos sociales. Dentro de esta colectividad existen opiniones contrarias, pensamientos diferentes y expectativas muy distintas sobre lo que quieren lograr. Algunos proponen cambios radicales a largo plazo mientras que otros persiguen medidas más realistas e inmediatas.

En las asambleas a las que asistí, siempre subrayaban la necesidad de crear una cooperativa de vagoneros de todas las líneas y de trabajar juntos. Tienen esperanza en el éxito de sus actos reivindicativos ya que me cuentan que el año pasado emprendieron ciertas acciones que tuvieron como resultado una disminución de la represión policial en su línea.

Resaltan la importancia de mantenerse unidos y de saber que si te pasa algo tendrás a alguien que te defienda. La resistencia popular está bien diseñada para frustrar la vigilancia (Scott, 2000:236), en este caso, a través de viejos métodos de aviso como silbar y de las nuevas tecnologías de comunicación, los vagoneros han desarrollado diferentes sistemas para avisarse entre ellos sobre la ubicación de la policía del metro.

Si los vagoneros lograsen sus propuestas de legalización de su actividad los líderes de las organizaciones y las personas que sacan beneficio individual de éstas saldrían perjudicados. Sin embargo, algunos líderes saben aprovechar las propuestas que realizan los vagoneros ante las autoridades. Por ejemplo, en las asambleas que presencié hablaban de crear una unión de vagoneros de la línea 3 para que la institución pública con la que estaban negociando implara con ellos un proyecto piloto de mejoras. Recientemente el líder de la línea 3 aprovechó esta idea para establecer por su cuenta una unión de vagoneros de la línea 3 como estrategia de resistencia ante el aumento de la represión policial. En esta unión creada por el líder cada uno de los miembros recibe un carnet de identificación que mostrará a los policías para que no le arresten. Los vagoneros que formen parte de esta unión tendrán que dar 150 pesos (7,80 euros) a la semana al líder, que pagará un mayor soborno a la policía a cambio de que proteja a los miembros de su unión.⁸⁸

Otra acción que forma parte de la resistencia colectiva que desarrollan los vagoneros es la negociación con distintas instancias del gobierno del Distrito Federal, en los últimos meses con la Comisión Interdependencial para la Prevención y Erradicación del Trabajo Infantil (CITI)⁸⁹, a la que han propuesto varias medidas. Entre ellas, la más apoyada por la CITI es la de hacer una guardería para los hijos de los vagoneros⁹⁰, gestionada por los propios vagoneros en un espacio que ofreciera el gobierno.

Sin embargo, algunos de los participantes de la asamblea de la línea 3 se mostraron pesimistas frente a esta iniciativa: *“¿de qué sirve tener una guardería para dejar a nuestros hijos si no sabemos si nos va a arrestar la policía ese día y no vamos a poder ir a recogerlos?”* (Asamblea vagoneros de la línea 3, 24 de junio). Insisten en que la prioridad es legalizar su trabajo, y que si las autoridades realmente quisieran ayudar a los niños, empezarían por legalizar la actividad de sus padres.

Proponen a las autoridades acciones que generarían beneficios mutuos, tanto para ellos como para la ciudadanía. Sugieren al gobierno del Distrito Federal que legalice su trabajo y que a cambio ellos podrían realizar actividades que beneficiasen al metro, a sus usuarios y a las autoridades, entre ellas: primeros auxilios, solución de problemas técnicos inmediatos del metro y orientación a los usuarios. Acciones para las que la mayoría de los pasajeros están

⁸⁸ En realidad se trata del mismo sistema de siempre pero más elaborado. Con tarjetas de identificación en lugar de marcas en la ropa y con sobornos a la policía de mayor cantidad.

⁸⁹ <http://cgservicios.df.gob.mx/prontuario/vigente/5218.pdf>

⁹⁰ Como los vagoneros no están afiliados a la Seguridad Social sus hijos no pueden acceder a las guarderías públicas, por lo que la mayoría tienen que traerlos al metro mientras trabajan por la dificultad de afrontar el coste de una guardería privada.

incapacitados, debido al aumento de la brecha entre los saberes expertos y el ciudadano común propio de la modernidad (Giddens, 1994). De esta manera, serían útiles a la ciudadanía, que empezaría a mirarles de otra manera, como me cuenta Eduardo:

Hay un proyecto aquí abajo donde se nos pudiera dar cursos de primeros auxilios, cursos de defensa personal, cursos para orientar a las personas cuando se pierden y que se nos permitiera vender, pues se beneficiaría el gobierno y nos beneficiaríamos nosotros, porque ellos ya no tendrían que estar gastando tanto en autoridades para reprimirnos, en policías, y nosotros generaríamos nuestro propio empleo pero también proporcionaríamos un beneficio a la ciudadanía. Ya la gente no se acercaría al vagonero con la idea de que es una persona no grata, sino se acercaría con el afán de que: “oiga me podría orientar en esto, oiga esta persona está sufriendo un ataque de epilepsia, si me podría ayudar, oiga alguien jaló la palanca de emergencia, la podría desactivar”. (Entrevista a Eduardo, 1 de julio de 2015).

Los vagoneros quieren ser impulsores de sus propios cambios, y esta es la propuesta que llevan al gobierno, como sigue contándome Eduardo:

Entonces, si fuera un mensaje hacia el gobierno, yo lo que diría es que si él no puede solucionarnos los problemas a nosotros, que nos permita a nosotros buscar la solución y que nos permita llevarla a cabo. (Entrevista a Eduardo, 1 de julio de 2015).

En definitiva, en el contexto de los vagoneros del metro de la Ciudad de México las formas de resistencia cotidiana adquieren protagonismo. Estas prácticas de resistencia conforman una contraideología (Scott, 2000:147) inventada por los grupos subordinados en defensa propia ante la dominación ideológica.

Conclusión

“Empecemos a cambiar el mote de vagoneros, está en nuestras manos convertirnos en lo que nosotros somos. Somos responsables de lo que nosotros queremos ser, no de lo que los demás dicen que somos”. Carlos. (Entrevista a Carlos, 30 de junio de 2015).

Hoy en día las grandes ciudades presentan ámbitos de convivencia cada vez más complejos. La heterogeneidad multicultural y la desigualdad dan lugar a nuevas comunidades que no logran encajar con éxito en el sector económico regulado por el Estado.

En los países de América Latina, donde destaca la incapacidad de la economía formal para asegurar el pleno empleo, un segmento importante de la población sobrevive y mantiene a su familia a través de las actividades informales.

En este trabajo hemos analizado a los vagoneros del metro de D.F. como ejemplo de las comunidades que se forman en el entorno laboral de la economía informal. En México, donde el 60% de la población se sitúa en el ámbito del empleo informal, el análisis de las características de vida derivadas de trabajar sin regulación oficial es fundamental.

Hemos observado a lo largo del trabajo como las comunidades que no forman parte del sector laboral formal se apropian originalmente de nuevos espacios característicos de la sobremodernidad, como el metro, para desarrollar su actividad. Estos vínculos con el territorio se generan a partir de su establecimiento como espacio de trabajo, su regulación a través de normas y las experiencias que producen sentido simbólico.

Por su dilatado carácter temporal (desde el nacimiento del metro hace 46 años), por su particular situación espacial (el metro del D.F. bajo la Ciudad de México) y por su amplitud (aproximadamente 3000 personas), los vagoneros han creado una comunidad singular con características propias que rigen sus actos, relaciones sociales, lenguaje y simbología, que he tratado de analizar en este trabajo.

La conclusión tras el análisis es que los vagoneros del metro del D.F. son una comunidad laboral bien organizada que, sin embargo, tiene que enfrentarse a la persecución constante de la policía y al estigma negativo asociado a su informalidad. En este sentido, este trabajo trata de dar voz a un grupo social que lucha por mejorar su situación y adquirir derechos laborales, defendiendo su propuesta de que se regularice su actividad.

Bibliografía

- Aguilar, M.A. (2013). Ciudad de interacciones: el cuerpo y sus narrativas en el metro de la Ciudad de México. En: Aguilar, M.A. y Soto, P. (coord.) *Cuerpos, espacios y emociones: aproximaciones desde las ciencias sociales*. México: Porrúa / UAM-Iztapalapa.
- Aguilar, M.A. y Winocur, R. (2011). Ciudad y medios de comunicación: un recorrido desde la antropología. En: García Canclini, N. (Coord.). *La antropología urbana en México*, México: Universidad Autónoma Metropolitana y Fondo de Cultura Económica, 2005, 2011.
- Aguilar, M.A. y Cervantes, B.A. (2007). El miedo a la ciudad, o el metro y el arte de la desaparición. *Revista Electrónica Internacional de la Unión Latinoamericana de Entidades de Psicología*, nº10.
- American Anthropological Association. (1998). Code of Ethics of the American Anthropological Association: <http://www.aaanet.org/issues/policy-advocacy/upload/ethicscode.pdf>
- Arellano, R. (1994). Informal-Underground Retailers in Less-Developed Countries: An Exploratory Research from a Marketing Point of View. *Journal of Macromarketing*, vol.14, n. 2.
- Augé, M. (2002). *In the metro*. Minneapolis: University of Minnesota Press.
- Augé, M. (2000). *Los no lugares. Espacios del anonimato*. Barcelona: Gedisa.
- Avellaneda, P. y Lazo, A. (2011). Aproximación a la movilidad cotidiana en la periferia pobre de dos ciudades latinoamericanas. Los casos de Lima y Santiago de Chile. *Revista Transporte y Territorio Nº 4, Universidad de Buenos Aires*, 47-58.
- Bayon, M.C., Roberts, B. y Saraví, G.A. (1998). Ciudadanía social y sector informal en América Latina. *Perfiles latinoamericanos*, n.13.
- Bettin, G. (1982). *Los sociólogos de la ciudad*. Barcelona: Gustavo Gili.
- Bloj, Cristina (2004) "Presunciones acerca de una ciudadanía 'indisciplinada': asambleas barriales en Argentina". En Daniel Mato (coord.), *Políticas de ciudadanía y sociedad civil en tiempos de globalización*. Caracas: FACES, Universidad Central de Venezuela, pp. 133-150
- Bohannan, P. (1992). *Para raros, nosotros. Introducción a la antropología cultural*, Madrid, Akal Ediciones.

- Brambila Macías, J. y Cazzavillan, G. (2009). The dynamics of parallel economies. Measuring the informal sector in Mexico. *Research in Economics*, n.63.
- Carretero, E. (2003). Reacciones a la modernidad. Una lectura de las respuestas de lo social al ejercicio del poder. *Nómadas: revista crítica de ciencias sociales y jurídicas*, nº7.
- Castells, M., Portes, A. y Benton, L. (1986). *The informal economy*. Johns Hopkins University Press.
- Castillo Berthier, H. (2014). Estructura de poder de los comerciantes mayoristas de abarrotes de la Ciudad de México. *Instituto de investigaciones sociales*. México: UNAM.
- Castoriadis, Cornelius. (1975). *La institución imaginaria de la sociedad*, Barcelona, Tusquét, 2 Vols, 1983-1989
- Castro, P. y Tejera, H. (Coord.) (2012). *Ciudadanía, identidades y política*, México: Universidad Autónoma Metropolitana y Editorial Porrúa.
- Castro, P. y Nieto, R. (2012). *Disputas, ciudadanías y elites*. Barcelona: Universidad Autónoma Metropolitana y Editorial Gedisa.
- Certeau, M. (2010) *La invención de lo cotidiano*. 1. Artes de hacer. México: Universidad Iberoamericana.
- Cervantes Ortega, B.E. (2004). *La multitud en sus cinco sentidos: la experiencia social del pasajero en el sistema de transporte colectivo-metro*. México: UAM-I.
- Chen, M.A. (2012). La economía informal: definiciones, teorías y políticas. Documentos de trabajo WEIGO, n.1.
- Clifford, J. y Marcus, G. (1986). *Writing Culture: The Poetics and Politics of Ethnography*. Berkeley: University of California Press.
- Coraggio, J.L. (1994) Del sector informal a la economía popular. Alternativas populares de desarrollo social. *Nueva Sociedad*, n.131.
- De Soto, H. (1987). *El otro sendero: la revolución informal*. Lima: Instituto libertad y democracia.
- Del Olmo, M. (Ed.) (2010). *Dilemas éticos en antropología. Las entretelas del trabajo de campo etnográfico*. Madrid: Trotta

- Delgado, M. (1999). *El animal público. Hacia una antropología de los espacios urbanos*. Barcelona: Editorial Anagrama.
- Douglas, M. (1966). *Purity and Danger*. Nueva York: Routledge.
- Feige, E.L. (1990). "Defining and Estimating Underground and Informal Economies: The New Institutional Economics Approach." *World Development* 18(7):989-1002.
- Feixa, C. (1993). La ciudad en la antropología mexicana. Servei de Publicacions de la Universitat de Lleida, Espal/Temps.
- Foucault, M. (1981). *Un diálogo sobre el poder*. Madrid, Alianza Editorial.
- García Canclini, N. (Coord.). (2011). *La antropología urbana en México*, México: Universidad Autónoma Metropolitana y Fondo de Cultura Económica, 2005, 2011.
- García Canclini, N. (2011). La antropología en México y la cuestión urbana. En: García Canclini, N. (Coord.). *La antropología urbana en México*, México: Universidad Autónoma Metropolitana y Fondo de Cultura Económica, 2005, 2011.
- García Canclini, N. (2004). *Diferentes, desiguales y desconectados*. Barcelona: Gedisa.
- García Canclini, N. y Piccini, M. (1993). Culturas de la ciudad de México: símbolos colectivos y usos del espacio urbano. En: García Canclini, N. (coord.) *El consumo cultural en México*. México: Conaculta.
- Giddens, A. (1994). *Consecuencias de la modernidad*. Madrid: Alianza Editorial.
- Hall, S. (1997). Representación: representaciones culturales y prácticas significantes. Introducción. En: Cruces Villalobos, F. y Pérez Galán, B. (com.) (2010). *Textos de Antropología Contemporánea*. Madrid: UNED.
- Hart, K. (1990). The Idea of the Economy: Six Modern Dissenters. En: Friedland, R. y Robertson, A.F. *Beyond the Marketplace, Rethinking Economy and Society*. Nueva York: Aldine de Gruyter.
- Herzfeld, M. (2001). *Anthropology. Theoretical Practice in Culture and Society*. Blackwell Publishers/UNESCO/MOST, Massachusetts, EUA/ Oxford, Reino Unido.
- INEGI. (2014). La informalidad laboral. Encuesta nacional de ocupación y empleo. Marco conceptual y metodológico. México: INEGI.

- López Moreno, E. y Ibarra Ibarra, X. (1996). Diferentes formas de habitar el espacio urbano. *Revista Ciudades*, año 8, nº31, México: Red Nacional de Investigación Urbana.
- Lukács, G. (1975). *Historia y consciencia de clase*, Barcelona, Grijalbo, 1923, 1975
- Mercado Aragón, C.I. y Nava M. T. (2013). *Vendedores de... (El) Metro, un espacio para la cultura*. México: UAM-X.
- Monge, F. (2007). La ciudad desdibujada. Aproximaciones antropológicas para el estudio de la ciudad. *Revista de dialectología y tradiciones populares*, vol. LXII, n.1.
- Pérez Galán, B. (2011). "Y esto, a mí, ¿para qué me sirve, señorita?". Implicaciones éticas y políticas de la etnografía en contextos de violencia, pobreza y desigualdad. *Ankulegi*, 15.
- Philips, S., Mehrez, G., et al. (2005). The Mexican Informal Sector and Its Implications. Mexico: Selected Issues, IMF Country Report núm. 05/428, Washington, D.C.
- Portal, M.A. y Safa Barraza, P. (2011) De la fragmentación urbana al estudio de la diversidad en las grandes ciudades. En: García Canclini, N. (Coord.). *La antropología urbana en México*, México: Universidad Autónoma Metropolitana y Fondo de Cultura Económica, 2005, 2011.
- Portes, A. y Haller, W. (2004). *La economía informal*. Santiago de Chile: Publicación de las Naciones Unidas.
- Portes, A. (1995). *En torno a la informalidad: ensayos sobre teoría y medición de la economía no regulada*. México: Porrúa.
- Portes, Alejandro, and Richard Schauffler, (1993), "Competing Perspectives on the Latin American Informal Sector." *Population and Development Review*.
- Reguillo, R. (2011). Ciudad, riesgos y malestares. Hacia una antropología del acontecimiento. En: García Canclini, N. (Coord.). *La antropología urbana en México*, México: Universidad Autónoma Metropolitana y Fondo de Cultura Económica, 2005, 2011.
- Roberts, B. (1990). The Informal Sector in Comparative Perspective. En: Smith, M. (ed.) *Perspectives on the Informal Economy*. Monographs in Economic Anthropology, n. 8. Landham-Londrés, University Press of America/Society for Economic Anthropology.

Samaniego, N. (2008). El crecimiento explosivo de la economía informal. *Revista Economía*, vol.5, n.13. México: UNAM.

Samaniego, N. (2002). Las políticas de mercado de trabajo en México y su evaluación. Santiago de Chile: Publicación de las Naciones Unidas.

Scott, James C. (2000). *Los dominados y el arte de la resistencia*. México: Ediciones Era.

Sethuraman, S. V., (1981), *The Urban Informal Sector in Developing Countries*. Geneva: International Labour Office.

Urteaga Castro-Pozo, M. y Feixa Pámpols, C. (2011). De jóvenes, músicas y las dificultades de integrarse. En: García Canclini, N. (Coord.). *La antropología urbana en México*, México: Universidad Autónoma Metropolitana y Fondo de Cultura Económica, 2005, 2011.

Urteaga, M. (2011). *La construcción juvenil de la realidad. Jóvenes mexicanos contemporáneos*. México: Universidad Autónoma Mexicana y Juan Pablos Editor.

Tokman, Victor, (1982), "Unequal Development and the Absorption of Labour: Latin America 1950-1980." *CEPAL Review*.

Valenzuela Aguilera, A. y Monroy Ortiz, R. (2014). Formal/Informal/Illegal: Los tres circuitos de la economía espacial en América Latina. *Journal of Latin American Geography*, 13 (1).

Wacquant, L. (2007). *Los condenados de la ciudad. Gueto, periferia y Estado*. Buenos Aires: Siglo XXI.

Wacquant, L. (2001). *Parias urbanos, Marginalidad en la ciudad a comienzos del milenio*, Buenos Aires: Ediciones Manantial.

Winocur, R. (2002). *Ciudadanos mediáticos. La construcción de lo público en la radio*. Buenos Aires: Gedisa.

Páginas webs:

Organización Internacional del Trabajo: <http://www.ilo.org/>

UNESCO: <http://www.unesco.org/>

Naciones Unidas: <http://www.un.org/>

Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI). Medición de la economía informal:

<http://www.inegi.org.mx/est/contenidos/proyectos/cn/informal/>

Railway Technology: <http://www.railway-technology.com/>

Páginas webs oficiales del Distrito Federal:

Metro del D.F:

<http://www.metro.df.gob.mx/>

Gaceta Oficial del Distrito Federal:

- Ley de Cultura Cívica:

31 de mayo de 2004:

<http://aldf.gob.mx/archivo-0f05874fac7a0a4b94b9935dd0998eae.pdf>

28 de julio de 2011:

<http://www.ordenjuridico.gob.mx/Documentos/Estatal/Distrito%20Federal/wo63730.pdf>

- Creación de la Comisión Interdependencial para la Prevención y Erradicación del Trabajo Infantil y la Protección de Adolescentes Trabajadores en Edad Permitida del Distrito Federal:

<http://cgservicios.df.gob.mx/prontuario/vigente/5218.pdf>

Junta Federal de Conciliación y Arbitraje:

http://www.stps.gob.mx/bp/secciones/junta_federal/index.html

Comisión de Derechos humanos del Distrito Federal:

<http://cdhdfbeta.cd hdf.org.mx/>

Subsecretaría de Sistema Penitenciario:

<http://www.reclusorios.df.gob.mx/reclusorios/torito.html>

Secretaría de Trabajo y Previsión Social:

http://www.conasami.gob.mx/boletin_nvos_sal_abril_2015.html

Apéndices

Un lenguaje para vender.

Estrategias lingüísticas de venta en el metro

Una de las bases del éxito de la venta que ejercen los vagoneros en el metro de Ciudad de México reside en su discurso publicitario. A través de su discurso, en lo que dura el recorrido del tren de una parada a otra, el vendedor trata de convencer a los pasajeros del vagón de que compren su producto.

Estos textos orales, a pesar de ser producidos por diferentes vagoneros, comparten una serie de elementos: su estructura en partes, su intención, su morfosintaxis, su léxico y su entonación. De esta manera, el discurso del vagonero es claramente identificable por el usuario desde el comienzo de su enunciado, que lo sitúa ya en el ámbito comercial. Este discurso es la herramienta principal de venta de los vagoneros, lo que determina que la selección de los recursos y el modo de ejecutarlo sea fruto de operaciones conscientes con las que pretenden lograr el éxito de la operación de venta.

Analizamos en este apartado el discurso de los vagoneros, con el fin de extraer los patrones que se repiten y de explicar sus estrategias y objetivos. Para ello, comenzamos situándolo dentro del lenguaje publicitario, que, a diferencia de otros tipos textuales, posee unas características específicas.

El discurso publicitario es una forma de comunicación persuasiva que busca convencer al destinatario de que haga algo; particularmente, se pretende que el destinatario compre el producto. Por lo tanto, en él predomina la función apelativa, ya que el mensaje se centra en el receptor, y la modalidad exhortativa, a través de mecanismos como el uso del imperativo.

Se trata, por otra parte, de un proceso unidireccional, puesto que no se espera respuesta verbal del receptor, y contiene distintos códigos integrados (lingüístico y no lingüístico). Por lo que se refiere al componente lingüístico, se caracteriza por la economía expresiva y por tener una cuidada elaboración.

Por su semejanza, podemos identificar el discurso del vagonero con las cuñas publicitarias, que Rey (1996: 245) define como: “un anuncio de corta duración que se emite a lo largo de la programación y que, tanto conceptual como estéticamente, es autónomo respecto a los programas en los que se inserta”. Para el discurso de los vagoneros, únicamente tomaremos como factores definitorios de la cuña publicitaria su carácter de anuncio oral, su corta duración y su independencia.

1. La estructura del discurso del vagonero

En el texto de la cuña publicitaria se distinguen cuatro categorías constituyentes (Alcoba Rueda y Poch Olivé, 2006):

- Llamada de atención
- Presentación del objeto
- Argumentación a favor del objeto
- Apelación al destinatario

Analizamos a continuación las características compartidas del discurso del vagonero a partir de cada una de estas categorías.

Veamos como primer ejemplo el discurso completo de venta de Alberto:



Discurso venta Alfredo.mp3

[Damitas y caballeros muy buenos días, en esta ocasión les traigo a la venta,] [es lapicero de moda, lapicero de novedad, lapicero de siete puntillas intercambiables. Son siete colores diferentes, el color de cada carita es el color de cada puntilla], [y solamente cinco pesos vale. Solo cinco te pesos cuesta. Muy útil para que los niños iluminen, hagan margen del cuaderno, remarquen fechas, o bien para que subrayen textos, y solamente cinco pesos vale. Bonito detalle, regalo para el peque del hogar. Por solo cinco pesos.] (t.16)⁹¹

Las divisiones del texto marcadas por los paréntesis coinciden con los tres primeros apartados de la estructura propuesta.

Llamada de atención:

[Damitas y caballeros muy buenas tardes, en esta ocasión les traigo a la venta,]

Presentación del objeto:

[es lapicero de moda, lapicero de novedad, lapicero de siete puntillas intercambiables. Son siete colores diferentes, el color de cada carita es el color de cada puntilla]

Argumentación a favor del objeto:

[y solo cinco pesos vale. Únicamente cinco pesos cuesta. Para que el niño o la niña ilumine, hagan el margen del cuaderno, remarquen las fechas, o bien para que subrayen palabras, solo cinco pesos vale. Únicamente cinco pesos cuesta. Bonito detalle, regalo para el peque del hogar. Te lo llevas por solo cinco, solo cinco pesos.]

⁹¹ Las transcripciones de ventas se encuentran completas en el apéndice I (p.?). En este apartado, nos referiremos a con una *t* (transcripción) seguida del número con el que aparecen en el apéndice.

En cuanto a la apelación al destinatario, veremos que se trata de una serie de estrategias lingüísticas para conseguir que el receptor compre el producto y que no se sienta coaccionado por el vendedor.

1. 1. Llamada de atención

Lo primero que tiene que conseguir el vagonero con su discurso es llamar la atención de los posibles compradores. Al subir al tren el vendedor es aparentemente un usuario más y así le tomará el público hasta que empiece a hablar y atraiga la atención de los demás.

Para ello puede empezar por saludar:

Buenas tardes, damita, caballeros, una vez más se les trae a la venta... (t.11)

Sí muy buenas tardes, en esta ocasión te traigo a la venta... (t.22)

En ocasiones, utiliza, además, fórmulas de *captatio benevolentiae*⁹²:

Una disculpa por la molestia, en esta ocasión les traigo a la venta... (t.12)

Sin embargo, no todos los discursos contienen saludo; pueden empezar directamente presentando la venta y, para ello, generalmente recurren a estructuras fijas, compartidas por buena parte de los vagoneros. Se trata de estructuras repetidas que sirven para captar rápidamente la atención del receptor, quien las identifica desde el principio con la actividad comercial del metro. A través de la convención de repetir estas estructuras con fines comerciales, los vagoneros consiguen crear su propio lenguaje. Mediante el uso de este lenguaje, transmiten de manera inmediata a los destinatarios el mensaje de que están vendiendo algo.

En esta ocasión te traigo a la venta, es un paquete de chicle Trident... (t.3)

Llévate a la venta bolsa grande de fruta seca... (t.15)

Sí mire, señores usuarios, una vez más te llevas a la venta, es la barra, barra Stila..(t.35)

1.2. Presentación del objeto

Una vez captada la atención de los destinatarios, que se sitúan en el escenario de una transacción comercial, el vagonero introduce el producto que vende. Para ello enuncia

⁹² Recurso retórico a través del cual el autor intenta atraer la atención y buena disposición del público de un discurso.

rápidamente, siguiendo el principio de economía lingüística de la publicidad, sus principales características.

Para exponer estas características el vagonero utiliza recursos léxico-semánticos propios del discurso publicitario, enmarcados siempre por un léxico de connotaciones positivas. Entre ellos, resaltamos los siguientes.

1.2.1. Presentación del producto como excepcional y único.

Son varios los mecanismos que se ponen al servicio de esta intención:

-El uso del superlativo:

Es la mejor colección, los mejores clásicos de Universal Stereo... (t.1)

Llévate a la venta bolsa, bolsa fruta seca, fruta natural. El mejor desayuno. (t.6)

-El uso del determinante artículo definido, que con su carácter concretizador, lo presenta como un producto único:

Es la bolsa de fruta seca, fruta deshidratada, es la rica botana nutritiva. (t.9)

Es el muñeco didáctico, muñeco saca puntas. (t.29)

-El empleo de un léxico perteneciente al campo semántico de lo excepcional:

En su edición especial. Llévatelo en esta ocasión a tan solo cinco pesos. (t.37)

1.2.2. Búsqueda de prestigio en lo científico.

Con este objetivo, recurre a las siguientes estrategias:

-palabras técnicas:

Veinticuatro toallas húmedas, con manzanilla, aloe, vitamina E... (t.2)

Paquete con cuatro pilas. Son cuatro pilas alcalinas. (t.34)

-neologismos:

Audífonos de chícharo de alta fidelidad, con salida estándar sonido estéreo (t.20)

-alusiones a la tecnología:

Disco compacto, formato MP3... (t.5)

Los puedes imprimir, pasar a cualquier dispositivo móvil como teléfonos celulares, iPhone, iPod, iPad, Tablet, Laptop, Kingdom, Android. (t.40)

1.2.3. Referencias a la moda, a la renovación, a la modernidad o a lo novedoso.

Muestras de este recurso son las siguientes:

Estuche con treinta perlititas de caramelo macizo, en su nueva presentación (t.19)

Es el muñeco didáctico, muñeco saca puntas, muñeco de moda de novedad (t.29)

En su novedoso empaque estilo cartera, con diez piezas. En su edición especial. (t.37)

1.2.4. Referencia a su carácter saludable.

Son frecuentes las ocasiones en las que se resalta el argumento de que el producto es saludable:

Llévate a la venta bolsa, bolsa fruta seca, fruta natural. El mejor desayuno, cinco pesos. No le contiene azúcar ni conservadores... (t.6)

1.2.5. Mención de la marca del producto como mecanismo de atracción.

A veces se recurre a la especificación de la marca del producto para demostrar su calidad:

Paquete de chicle Trident. (t.3)

Audífonos manos libres de la marca Samsung. (t.20)

Cuatro pilas de la marca Energizer. (t.34)

1.2.6. Otras alusiones a la autenticidad y calidad del producto

Además de la marca, el discurso del vagonero proporciona otras informaciones para poner de manifiesto la calidad del producto:

Son noventa vídeos, noventa vídeos, el disco está probado, va garantizado. (t.1)

Es madera fina, madera de calidad, no se rompe, no se quiebra. (t.13)

Audífonos manos libres, audífonos de chicharo de alta fidelidad. (t.20)

1.2.7. Repeticiones.

Con frecuencia se repite la información esencial del producto. Particularmente, se repite en qué consiste y su precio. Aunque se trata de un mecanismo que no favorece la economía expresiva propia de este discurso, se emplea por su eficacia comunicativa:

Le traigo a la venta la piedra, piedra para afilar, es la piedra, piedra para afilar, es piedra, piedra para afilar. (t.17)

Llévate pluma, pluma, pluma cuatro en uno. (t.24)

1.3. Argumentación a favor del objeto

A continuación, el vagonero explica la utilidad del producto que vende. Esto lo hace mediante el uso reiterativo de *para*, que es la preposición más utilizada en español para denotar el fin o término al que se encamina una acción (RAE 2014). En esta parte del discurso, el vagonero trata de poner ejemplos cotidianos de uso del producto con los que puedan identificarse los posibles compradores, como se observa en el siguiente fragmento:

Son de gran utilidad en el hogar, son para que le unte la mayonesa a la torta, al sándwich, para que le unte la crema a las enchiladas, para que le unte la mermelada al hotcake, son para esos frascos pequeños. (t.12)

Principalmente se busca recordar al cliente potencial una necesidad que supuestamente tiene para hacerle reflexionar sobre ella y provocar en él el deseo de solucionarla mediante la compra del producto. En este sentido, se cubren tanto supuestas necesidades personales o domésticas, como laborales o inmediatas:

Son seis compartimientos para veinte credenciales, para un mejor uso y cuidado de tus tarjetas, para que no se las roben mira no te las clonen. (t.14) (Necesidad personal)

Piedra para afilar. De gran utilidad en el hogar, en el trabajo, en el taller. (t.17) (Distintas necesidades)

Caramelo macizo, son diferentes sabores para refrescar boca y garganta, para prevenir el mal aliento causado por comer, fumar o beber. (t.19) (Necesidad inmediata)

En algunas ocasiones, se resalta el carácter inesperado que pueden tener estas necesidades en la vida del usuario. De esta manera, se enfatiza la idea de necesidad supuesta, convenciendo al cliente de que, aunque ahora no tenga dicha necesidad, puede tenerla de manera imprevista:

Para su uso personal, esos apuntes importantes, apuntes inesperados. (t.24)

Otras veces, en lugar de resaltar la utilidad práctica del producto, se ponen de manifiesto sus beneficios educativos o incluso filosóficos. Este es el caso de los vagoneros que venden libros, música, documentales o revistas políticas:

Un poco de educación, arte y cultura que tanta falta nos hace. Analfabeto, no es aquel que no sabe leer, sino aquél que sabe leer, aprendió a leer y sin embargo, no lee. Bertolt Brecht. José Martí decía: ser cultos para ser libres. Y pues bien, recordemos de verdad, que hay que leer, hay que leer mucho, pues de verdad nos hace mucha falta y no hace daño, de verdad, leer no mata. Lo peor que pueda pasar es que aprendamos algo nuevo. O bien, que entendamos nuestra realidad. (t.40)

Los vendedores enfatizan además a quién va dirigido el producto:

Para dama o caballero, mira vale veinte pesos. (t.14)

Y animan al posible comprador a adquirirlo como regalo:

Para un bonito regalo, un bonito detalle para el niño o la niña. (t.29)

Dentro de la argumentación a favor del objeto, los vagoneros repiten varias veces el precio bajo del producto, que constituye un argumento más a su favor. Este dato suele dejarse para el final y constituye, podríamos decir, la guinda del discurso. Después de llamar la atención del posible cliente, describir el producto y explicarle su utilidad, acaba de convencerlo mediante un último argumento, que es su bajo precio. Puesto que el vagonero conoce su fuerza persuasiva, lo repite mediante estructuras bimembres y fórmulas fijas muy comunes, como las siguientes:

Cinco pesos le vale, cinco pesos le cuesta. (t.2)

Cinco pesos te vale, cinco pesos te cuesta. (t.9)

Vale cinco pesos, cinco pesos vale. (t.6)

Con la misma finalidad de resaltar el buen precio del producto, los vagoneros utilizan adverbios o expresiones adverbiales que enfatizan el carácter económico de sus precios, tales como *únicamente* o *a tan solo*:

Se lleva el libro por únicamente diez pesos. (t.23)

Llévatelo en esta ocasión a tan solo cinco pesos. (t.37)

Y subrayan que es una ocasión excepcional para adquirir el producto, resaltan su carácter de oferta del momento:

Son dos paquetes cinco pesos. No lo carguen en cinco a seis pesos cada una. En esta ocasión, son dos paquetes cinco pesos. (t.11)

Son de tres en diez. Pero en esta ocasión para todos ustedes les van a dar una más de regalo. Llévase las cuatro, llévase las cuatro palitas de madera por diez pesos. (t.12)

El vagonero entiende que el posible comprador tal vez no esté totalmente convencido de que necesite ese producto; por ello considera que darle a conocer su bajo precio le puede animar a adquirirlo.

1.4. Apelación al destinatario

Estas “cuñas” publicitarias de los vagoneros pretenden implicar al receptor del mensaje. La apelación tiene la finalidad de mover a la acción al destinatario, impulsándolo a convertirse en comprador. Pero, ¿cómo consigue el vagonero que el receptor no se sienta coaccionado y coartado? Para evitar esto, el vendedor recurrirá generalmente al ejercicio de la cortesía, es decir, a estrategias conversacionales destinadas a mitigar las tensiones que aparecen cuando el hablante se enfrenta a un conflicto creado entre sus objetivos y los del destinatario.

Inspirados en la idea de imagen pública de Goffman (1959, 1967), Brown y Levinson (1987) establecen que todo hablante tiene una imagen positiva (necesidad de ser apreciado) y una imagen negativa (necesidad de no ser molestado). Algunos enunciados pueden afectar a la imagen del interlocutor y se consideran acciones que amenazan la imagen (AAI). Para evitar o reparar un daño causado por una AAI el hablante recurre a la cortesía, ya sea positiva (ser amable) o negativa (no coaccionar al interlocutor).

Teniendo en cuenta estos planteamientos, podemos afirmar que el discurso publicitario pretende que el destinatario haga algo, es decir, que ejecute la respuesta que se pretende de él y que es precisamente la compra del producto. Por ello, podemos decir que este tipo de discurso posee, en mayor o menor grado, una finalidad coactiva y coercitiva y, consecuentemente, entraña una amenaza potencial para la imagen del interlocutor (Alcoba y Poch, 2006).

¿Qué estrategias emplea, por lo tanto, el vagonero para atenuar este efecto y conseguir que el destinatario se sienta cómodo con su discurso? ¿A qué procedimientos recurre el vendedor para cuidar la imagen del interlocutor?

Por un lado, recurre a estrategias lingüísticas de cortesía negativa que buscan no dañar la imagen negativa del receptor, es decir, que buscan que este no se sienta coartado. La amenaza a la imagen se contrarresta con la muestra de respeto y deferencia, y mantiene las distancias sociales (Martínez-Cabeza, 1997), como se observa en las dos muestras siguientes:

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. (t.40)

Una disculpa por la molestia, en esta ocasión les traigo a la venta... (t.12)

Unas veces el vagonero apela al consumidor de forma directa a través del uso del imperativo, modo de expresión de la orden y el mandato, y otras lo hace de manera indirecta, sin recurrir al empleo de ese modo gramatical:

Llévate cuatro, cuatro palitas de madera de naranjo. (t.13) (Forma directa- imperativo)

Se lleva libro de plantas y libro de repostería por diez pesos. (t.23) (Forma sugerida- no imperativo)

Con este mismo fin, el vagonero puede seleccionar distintos modos de tratamiento, según quiera dirigirse al comprador con una fórmula de respeto como es el pronombre *usted* o con una fórmula de confianza como es el pronombre *tú*; o incluso anteponiendo fórmulas de respeto y cortesía como el título de *señor*:

Cinco pesos le vale cinco pesos le cuesta. (t.2)

Si mire señores usuarios una vez más le traigo a la venta... (t.17)

Por otro lado, los vagoneros emplean estrategias de cortesía positiva, con las que pretenden que el destinatario se sienta bien tratado y que se establezca una relación positiva entre las dos partes:

Que tengan un excelente viaje, pásenla bonito, nos vemos pronto. (t.40)

Pero en esta ocasión para todos ustedes les van a dar una más de regalo. (t.12)

Hemos de hacer constar que este esquema de Brown y Levinson (1987) sobre la cortesía negativa y positiva ha sido criticado debido a que supone una visión excesivamente pesimista de las relaciones sociales, ya que considera que cualquier intercambio comunicativo es potencialmente amenazante (Kerbrat-Orecchioni, 1996). Más recientemente, otros autores (Carrasco Santana, 1999) entienden que la cortesía no tiene que ser provocada por el riesgo de

amenaza a la imagen (cortesía mitigadora), sino que también puede ser gratuita, sin estar motivada por una estrategia concreta (cortesía valorizante).

Además, aunque la cortesía es siempre una herramienta de relación social, habría que diferenciar las ocasiones en que el vagonero emplea la cortesía normativa, es decir, la que se deriva específicamente de una norma social de comportamiento, como es el caso de la norma de saludar:

Sí muy buenas tardes, en esta ocasión te traigo a la venta... (t.22)

Buenas tardes damita caballeros, una vez más se les trae a la venta... (t.11)

De aquellas otras ocasiones en que la cortesía del vagonero es estratégica, y se emplea para asegurar el logro de un objetivo, en este caso, la venta:

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... (t.40)

Por otro lado, se ha criticado que el esquema de Brown y Levinson (1987) no tiene en cuenta las diferencias culturales. En este sentido, es necesario considerar que la cultura mexicana valora más que la española el respeto y deferencia en los ámbitos y espacios personales de los demás, lo que se refleja en ciertos usos lingüísticos, como una mayor presencia de las formas de cortesía normativa (por ejemplo las peticiones o agradecimientos), así como de las estructuras atenuantes y de disculpa. A diferencia del español de España, el de América es, además, menos tolerante con el uso y frecuencia del imperativo (Albelda Marcos y Briz Gómez, 2010).

El análisis de las estrategias de cortesía lingüística del discurso de venta de los vagoneros debe atender a estas diferencias, que nos revelan que la ausencia de formas de imperativo en el discurso de la mayoría de los vagoneros no responde únicamente a un intento de evitar actos que amenazan la imagen del destinatario, sino que se trata además, como hemos señalado, de una característica general del lenguaje mexicano.

Bibliografía:

Albelda Marco, M. y Briz Gómez, A. (2010). Aspectos pragmáticos. Cortesía y atenuantes verbales en las dos orillas a través de muestras orales. En: Aleza Izquierdo, M. y Enguita Utrilla, J.M., (coords.).(2010) *La lengua española en América: normas y usos actuales*, Universitat de València, Valencia.

Alcoba Rueda, S. y Poch Olivé, D. (2006). Los marcadores gramaticales y fónicos de cortesía en el lenguaje publicitario. Actas del XXXV Simposio Internacional de la Sociedad Española de Lingüística. León: Universidad de León.

Brown, P. y Levinson, S. (1987) *Politeness. Some universals in language usage*. Cambridge: Cambridge University Press.

Carrasco Santana, A. (1999): «Revisión y evaluación del modelo de cortesía de Brown y Levinson», *Pragmalingüística* 7, 1-44.

Catalá, M. y Díaz, O. (Coord.) (2014). *Publicidad 360º*. Ediciones Universidad San Jorge. Libro electrónico.

Goffman, E. (1959). *La presentación de la persona en la vida cotidiana*, Amorrortu Editores, Buenos Aires.

Goffman, E. (1967) *Ritual de la interacción*, Buenos Aires, Editorial Tiempo Contemporáneo.

Haverkate, H. (1996). Estrategias de cortesía. Análisis intercultural. ASELE. Actas VII. En: Centro Virtual Cervantes.

Kerbrat-Orecchioni, C. (1996) *La conversation*, Paris, Seuil.

Martínez-Cabeza, M.A. (1997). La cortesía verbal: perspectiva pragmalingüística. En: Molina Redondo, A. y Luque Durán, J.D. *Estudios de lingüística general*. Vol II, Granada: Método ediciones, pp. 231-244.

Romero Gualda, M. V. (Coord.) (2011). *Lenguaje publicitario. La seducción permanente*. Barcelona: Ariel.

Rey, J. (1996). *Palabras para vender, palabras para soñar*. Barcelona: Paidós.

Ejemplos de discursos de venta en el metro



Videos de música.mp3

1. Videoclips de clásicos del rock

Es la mejor colección, los mejores clásicos, de Universal Stereo, son noventa videos, noventa videos, el disco va probado, garantizado, son los clásicos, vale diez pesos. (Pone música)



Toallas húmedas.mp3

2. Toallas húmedas

Veinticuatro toallas húmedas, con manzanilla, aloe, vitamina E. Le cuesta cinco pesos. Cinco pesos le vale cinco pesos le cuesta. Es el paquete con veinticuatro toallas húmedas, con manzanilla, aloe, vitamina E. Cinco pesos le vale cinco pesos le cuesta. (Repetición)



piedra para afilar.mp3

3. Piedra para afilar

Si mire señores usuarios una vez más le traigo a la venta, si mire le traigo a la venta la piedra, piedra para afilar, es la piedra, piedra para afilar, es piedra, piedra para afilar. Es la piedra que puede afilar todo tipo de cuchillos, hachas, machetes, tijeras, navajas, cúteres y otras cosas más. De gran utilidad en el hogar, en el trabajo, en el taller. Para esos trabajos inesperados te vale diez, diez pesos. Si mire, diez pesos le vale, diez pesos cuesta, es piedra, piedra de doble vista, es piedra, piedra hecha de cocol, es piedra, piedra para afilar. Piedra que afila todo tipo de cuchillos, hachas, machetes.



caramelos para la tos.mp3

4. Caramelos para la tos

Caramelos Broncolin, caramelos con miel de abeja, extracto y propolio, para esa tos seca, tos con flema, garganta irritada, cinco pesos te vale, cinco pesos te cuesta.



Fruta seca.mp3

5. Fruta seca

Es la bolsa de fruta seca, fruta deshidratada, es la rica botana nutritiva, son rebanadas de plátano y de durazno. Cinco pesos te vale, cinco pesos te cuesta. (Repetición)



corneta de aviso.mp3

6. Corneta metálica

Corneta metálica. Es la corneta, corneta de aviso, veinte pesos te vale 20 pasos te cuesta. (Suenan la corneta) Es adaptable a la bicicleta, al patín del diablo, al triciclo, es la corneta, corneta de emergencia. (Repetición)



Disco Boleros de oro.mp3

7. Disco boleros

Disco compacto, formato MP3, disco titulado Boleros de oro, son ochenta temas, en la voz de Los Panchos, Los Dandys, Los tres ases, Tres diamantes, Trío calavera, Olimpo Cárdenas, Julio Jaramillo, Pepe Jara, Eydi Cortes, John Guzmán, vale diez pesos. (Pone música) Son ochenta temas, ochenta boleros, le vale diez, diez pesos.



Caramelo macizo.mp3

8. Caramelo macizo

Te llevas a la venta, es paquete, paquete de pastillas, pastillas Jolly Ranger, caramelo macizo sabor manzana, cereza y sandía. Vale tres pesos una, o bien llévate los dos paquetes cinco pesos.



Palitas de madera.mp3

9. Palitas de madera

Promoción de tres palas de madera de naranjo, tres palas diez pesos, pero el día de ahora le doy una de regalo. Llévate cuatro, cuatro palitas de madera de naranjo diez pesos. Llévale el bonito regalo, para ama de casa, para comidas mexicanas, postres, ensaladas y guisados, recorte de queso, pastel o mantequilla. Es madera fina, madera de calidad, no se rompe no se quiebra. Llévate cuatro palitas.



pastillas refrescantes.mp3

10. Pastillas refrescantes

Es el escuche de pastillas Ice breakers, para refrescar boca y garganta, le vale cinco pesos, cinco pesos te vale cinco pesos le cuesta. Estuche de pastillas Ice breakers, para refrescar boca y garganta, te vale cinco pesos, cinco pesos te vale cinco pesos le cuesta.



paquete de chicle trident.mp3

11. Chicle Trident

Vale cinco pesos, cinco pesos vale. Paquete de chicle Trident, vale cinco pesos. Suave goma de mascar en sus diferentes sabores: mango, fresa, hierbas, menta, manzana, moras, frutas. Vale cinco pesos, cinco pesos vale.



fruta deshidratada.mp3

12. Fruta deshidratada

Señores usuarios, les traigo a la venta, es bolsa con fruta deshidratada, le contiene pasas, cacahuates, nueces, arándanos y manzanas. Para esa buena digestión. Cinco pesos le vale. Es bolsa con fruta deshidratada. Para esa buena digestión. Cinco pesos le vale.

13. Biblioteca virtual

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, con más de 5000 libros para computadora en formato PDF. Veinte pesos le vale. Son más de 5000 libros en un disco dvd donde usted encontrará grandes obras de escritores como lo son Gustavo Adolfo Bécquer, Carlos Marx, Jean Piaget, Mario Benedetti, Jorge Luis Borges, Charles Bukowski, Nietzsche, Pablo Neruda, Miguel de Cervantes Saavedra, George Orwell, Edgar Allan Poe, Julio Cortázar, Sor Juana Inés de la Cruz, Ernesto Sábato, Julio Verne, José Saramago, Mario Vargas Llosa, Emilio Salgari, Hegel, Eduardo Galeano, Federico García Lorca, Gabriel García Márquez, Aldous Huxley, Máximo Gorki, Ernesto el Che Guevara, Oscar Wilde, Noam Chomsky, Paulo Freire, Sigmund Freud, Samuel Beckett, Michel Foucault, Gramsci, Carlos Castaneda, Jaime Sabines, Max Weber, Milan Kundera, Isabel Allende también, Octavio Paz, Alejandro Jodorowsky, Herman Hesse, Simone de Beauvoir, José Emilio Pacheco, Juan Rulfo, Davides Mastretta, Agatha Christie, ¿le sigo oh? Entre muchos y muchas otras escritoras más. Veinte pesos le vale. Son más de 5000 libros para computadora en formato PDF. Veinte pesos le vale. Todos los libros vienen completos, los puedes imprimir, pasar a cualquier dispositivo móvil como teléfonos celulares, Iphone, Ipod, Ipad, Tablet, Laptop, Kingdom, Android, no necesitas de una conexión a internet. Veinte pesos le vale.

Un poco de educación, arte, cultura, que tanta falta nos hace. Encontrarás grandes libros, como lo son la obra de completa Don Quijote de la Mancha, El capital, La divina comedia, Cien

años de soledad, El Aleph, (a un comprador: Muchas gracias, compártelo con muchas personas, síguenos en la página de facebook "Nouvelle Diffuser" compartimos material nuevo cada semana. En la parte de atrás tenemos unos contactos, igual si necesitas algún libro, te podemos ayudar a buscarlo. La idea es compartir, el foro es abierto, si quieres invitar a alguien más el foro es abierto.) Pues bien como les comentaba encontrarás grandes libros como lo son: Macbeth, Drácula, Los miserables, La odisea, Fausto, La madre, 1984, Rebelión en la granja, Siddharta, El lobo estepario, Un mundo feliz, La guerra de guerrillas, La pedagogía del oprimido, La insostenible levedad del ser, La genealogía de la moral, La fenomenología del espíritu, Filosofía de tocador, Justina, Los de abajo, Escritos de un viejo indecente, Las enseñanzas de Don Juan, Ensayo sobre la lucidez, Aura, Los hijos de Sánchez.

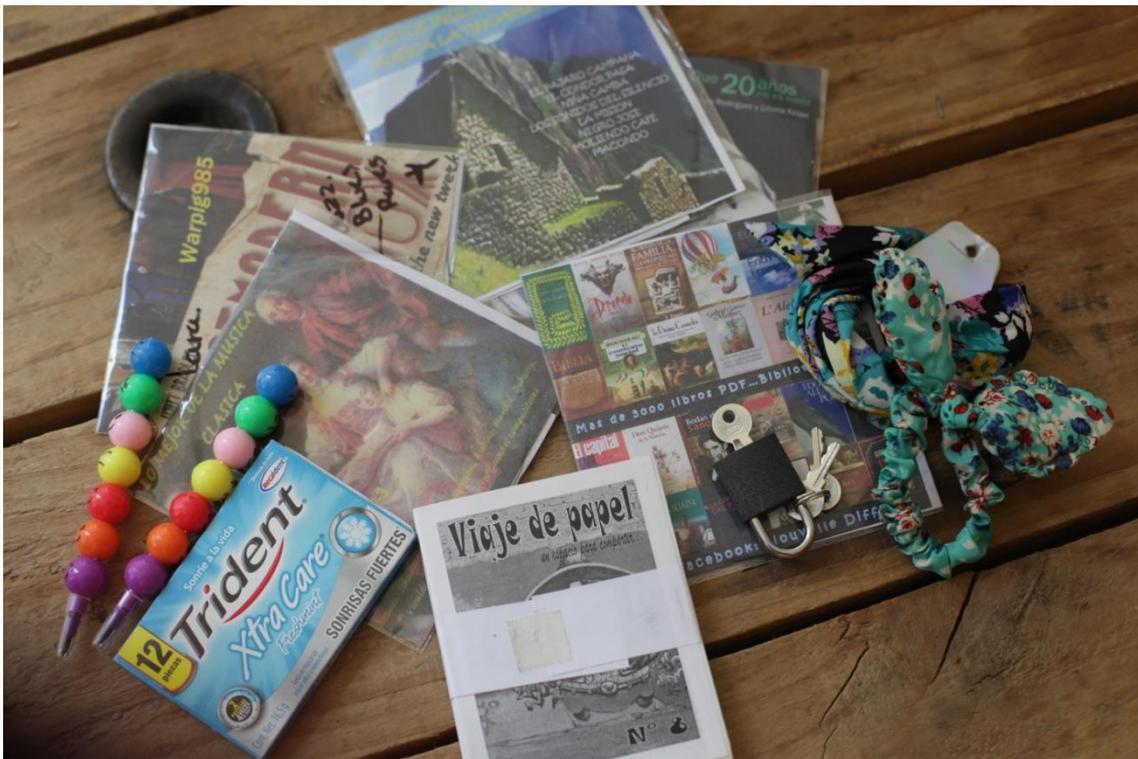
Son más de 5000 libros para computadora en formato PDF. Veinte pesos le cuesta. Un poco de educación, arte y cultura que tanta falta nos hace. Analfabeta, no es aquel que no sabe leer, sino aquél que sabe leer, aprendió a leer y sin embargo, no lee. Bertolt Brecht. José Martí decía: ser cultos para ser libres. Y pues bien, recordemos de verdad, que hay que leer, hay que leer mucho, pues de verdad nos hace mucha falta y no hace daño, de verdad, leer no mata. Lo peor que pueda pasar es que aprendamos algo nuevo. O bien, que entendamos nuestra realidad, pues aunque no lo queramos creer, hasta en la publicidad tienen su propia máxima, pues ellos estudian, y mucho, créanme, nos estudian muy bien. Esto dice así: no hay mejor arma ni peor enemigo que una idea en la cabeza cuando es lo único que se tiene en ella. Por eso nos bombardean tanto, y aún así, después de tanto bombardeo, tenemos muchos que ni idea tenemos. Pero no hay mejor defensa que eso, ser críticos, cultivarse y leer. Que tengan un excelente viaje, pásenla bonito, nos vemos pronto.

14. Libro de plantas medicinales

Buenas tardes, en esta ocasión le traigo a la venta, es el nuevo libro de plantas, hierbas y frutas medicinales, que le contiene más de setenta recetas. Aprenda cómo utilizar la lechuga para curar el insomnio, el alpiste para la alta y baja presión, cómo utilizar el nopal para controlar la diabetes, los caballitos de elote de para los cálculos renales, las semillas del melón para desparasitar, la papaya y la toronja para bajar de peso, la hoja santa para los hombros, la sábila para el crecimiento del cabello y las quemaduras. Se lleva el libro por únicamente diez pesos. Pero se lleva de regalo este libro de repostería que contiene más de cuarenta recetas, algunas como son pie de limón, pastel imposible, la napolitana de carne, gelatina de mosaico, flan de pistache. Se lleva los dos libros por únicamente diez pesos. Se lleva libro de plantas y libro de repostería por diez pesos. Se lleva los dos libros por diez pesos. Libro de plantas y libro de repostería por diez pesos.

Productos que se venden en los vagones del metro

(Observados entre febrero y julio de 2015)



PRODUCTOS

- | |
|--------------------------------|
| Bocina para bicicletas. |
| Toallitas limpiadoras. |
| Paletas de Madera (10\$). |
| Palitos para hacer burbujas. |
| Tarjetero metálico. |
| Gomas de pelo. |
| Audífonos (20\$). |
| Kleenex. |
| Pasta de dientes (10\$). |
| Lapiceros de colores. |
| Piedra para afilar. |
| Tijera. |
| Plumíferos permanentes. |
| Cúter (10\$). |
| Pegamento (10\$). |
| Muñeco sacapuntas (10\$). |
| Cortaúñas. |
| Cuchilla de afeitar. |
| Pelota de goma. |
| Yoyo luminoso. |
| Pajita retorcida. |
| Helicóptero de juguete (10\$). |
| Folder (10\$). |

COMIDA	Chicles Trident.
	Fruta seca (5\$).
	Fruta deshidratada.
	Helados flash.
	Polvitos Truenaps
	Caramelos (3\$).
	Paleta de fresas con crema.
	Pastillas Icebeker para refrescar (5\$).
	Caramelos para la tos (5\$).
	Mazapán.
	Palanqueta de cacahuets (5\$).
	Paquete de chicle con cuatro pastillas (1\$)
	Pastillas Joli-Rancher (caramelo macizo).
	Chocolate.
	Barra de frutos secos.
	Botana de cacahuets.
Paletas picantes para niños.	
Alegría de semilla de amaranto.	
LIBROS	Libro de jugos y ensaladas.
	Manual de instalaciones eléctricas del hogar.
	Libro de yerbas medicinales y recetas (10\$).
	Cuento Disney.
	Libro para aprender qué hacer en un juicio.
	Libro de chistes y adivinanzas.
	Libro de biografías de personajes mexicanos.
	Biblioteca virtual (en cd).
	Libro de biografías de los presidentes de México.
REIVINDICACIÓN SOCIAL	Revista de educación política y social (El Salto)

NOTICIAS VAGONEROS

TITULAR, PERIÓDICO & FECHA	LINK
<p>Relajan operativo "Cero Tolerancia"; vagoneros y bocineros regresan al Metro</p> <p>Crónica.com 07/09/2015</p>	<p>http://www.cronica.com.mx/notas/2015/918979.html</p>
<p>Detienen a 71 ambulantes y "Vagoneros" en el metro.</p> <p>Mileno.com 06/09/2015</p>	<p>http://www.milenio.com/df/operativo_vagoneros_metro-detienen_vagoneros_Metro-ambulantes_vagoneros_metro_0_586741520.html</p>
<p>Remiten a 71 vagoneros del Metro</p> <p>Elarsenal.net 06/09/2015</p>	<p>http://www.elarsenal.net/2015/09/06/remiten-a-71-vagoneros-del-metro/</p>
<p>Detienen a 71 vagoneros en el Metro</p> <p>Azteca noticias 06/09/2015</p>	<p>http://www.aztecanoticias.com.mx/notas/seguridad/230325/detienen-a-71-vagoneros-en-el-metro</p>
<p>Más de dos mil vagoneros han sido detenidos: SSPDF</p> <p>ElUniversal.com 06/09/2015</p>	<p>http://www.eluniversal.com.mx/articulo/metropoli/df/2015/09/6/mas-de-dos-mil-vagoneros-han-sido-detenidos-sspdf</p>
<p>71 vagoneros detenidos durante este fin de semana</p> <p>JLANoticias 06/09/2015</p>	<p>http://www.jlanoticias.com.mx/71-vagoneros-detenidos-durante-este-fin-de-semana/</p>
<p>Detienen a 88 "vagoneros" y "bocineros" en el Metro</p>	<p>http://www.sdpnoticias.com/local/ciudad-de-mexico/2015/09/05/detienen-a-88-vagoneros-y-bocineros-en-el-metro</p>

SDPnoticias.com 05/09/2015	
Detienen a 88 vagoneros en el metro ElUniversal.com 05/09/2015	http://www.eluniversal.com.mx/articulo/metropoli/df/2015/09/5/detienen-88-vagoneros-en-el-metro
A juzgado cívico, 1673 vagoneros del metro Excelsiorespeciales 31/08/2015	http://www.excelsior.com.mx/comunidad/2015/08/31/1043100
Arrestan a 67 vagoneros en el metro ElUniversal.com 29/08/2015	http://www.eluniversal.com.mx/articulo/metropoli/df/2015/08/29/arrestan-67-vagoneros-en-el-metro
Remiten ante un juez a 67 vagoneros Milenio.com 29/08/2015	http://www.milenio.com/policia/detienen_vagoneros-detienen_67_vagoneros-operativo_contra_vagoneros_Metro_0_581942011.html
Cerca de cien vagoneros son detenidos en el metro Informador.com 22/08/2015	http://www.informador.com.mx/mexico/2015/610326/6/cerca-de-cien-vagoneros-son-detenidos-en-el-metro.html
Policías son agredidos por vagoneros del metro Excelsiorespeciales 20/08/2015	http://www.excelsior.com.mx/comunidad/2015/08/20/1041260
Participan mil policías en operativo contra vagoneros en el metro Excelsiorespeciales 18/08/2015	http://www.excelsior.com.mx/comunidad/2015/08/18/1040686
Vagoneros agreden a mujer policía en la estación de metro Hidalgo Sopitas.com 14/08/2015	http://www.sopitas.com/508552-vagoneros-agreden-a-mujer-policia-en-la-estacion-del-metro-hidalgo/

<p>Alista SSPDF operativo contra vagoneros</p> <p>Metropoli 13/08/2015</p>	<p>http://www.eluniversal.com.mx/articulo/metropoli/df/2015/08/13/alista-sspfd-operativo-contra-vagoneros</p>
<p>Cero tolerancia contra vagoneros del metro</p> <p>Chilango 12/08/2015</p>	<p>http://www.chilango.com/ciudad/nota/2015/08/12/cero-tolerancia-contra-vagoneros-del-metro</p>
<p>SCT Metro impedirá la entrada a los vagoneros</p> <p>Eleconomista 11/08/2015</p>	<p>http://eleconomista.com.mx/distrito-federal/2015/08/11/stc-metro-tendra-cero-tolerancia-contra-vagoneros</p>
<p>Se deben ofrecer alternativas laborables a los vagoneros: Orlando Anaya</p> <p>Excelsor 11/08/2015</p>	<p>http://www.excelsior.com.mx/comunidad/2015/08/11/1039664</p>
<p>Diputado pide tolerancia cero contra los vagoneros, pero sin que sea una persecución</p> <p>Economíahoy 11/08/2015</p>	<p>http://www.economiahoy.mx/nacional-eAm-mx/noticias/6932481/08/15/Diputado-pide-tolerancia-cero-contra-vagoneros-pero-sin-que-sea-una-persecucion.html#.Kku8tmEXrJhOT44</p>
<p>PAN-DF: Sí a vagoneros fuera del metro, pero con opción a empleo.</p> <p>El financiero 11/08/2015</p>	<p>http://www.elfinanciero.com.mx/nacional/pan-exige-acabar-con-persecucion-contra-vagoneros.html</p>
<p>PAN pide alternativas laborables para vagoneros</p> <p>Metropoli 11/08/2015</p>	<p>http://www.eluniversal.com.mx/articulo/metropoli/df/2015/08/11/pan-pide-alternativas-laborales-para-vagoneros</p>

Registro de entrevistas realizadas

1. Entrevistas cortas:

Entrevista a Ricardo, 20 de febrero de 2015.

Entrevista a Elizabeth, 20 de febrero de 2015.

Entrevista a Leticia, 25 de febrero de 2015.

Entrevista a José Luis, 20 de febrero de 2015.

Entrevista a Rafael, 20 de febrero de 2015.

Entrevista a Teresa, 24 de febrero de 2015.

Entrevista a Patricia, 25 de febrero de 2015.

Entrevista a Alejandra, 2 de julio de 2015.

Entrevista a Jorge, 7 de julio de 2015.

2. Entrevistas en profundidad:

Entrevista a Alberto, 20 de marzo de 2015.

Entrevista a Alberto, 24 de mayo de 2015.

Entrevista a David, 29 de junio de 2015.

Entrevista a Carlos, 30 de junio de 2015.

Entrevista a Eduardo, 1 de julio de 2015.

Entrevista a Raúl, 2 de julio de 2015.

Entrevista a Francisco, 7 de julio de 2015.

Entrevista a Jesús, 10 de julio de 2015.

Entrevista a María, 10 de julio de 2015.

3. Grupos de discusión:

Grupo de discusión con David, Carlos y Francisco, 6 de julio de 2015.

4. Entrevistas a especialistas en la economía informal y en los vagoneros:

Entrevista a Juan Hernández Castro, 13 de mayo de 2015.

Entrevista a Marisela, 9 de julio de 2015.

5. Entrevistas Usuarios:

Entrevistas a usuarios: A, B, C, D, E, F, G, H, I, J y K (julio de 2015)

