

2024



**55 años de transporte del Sistema Colectivo
Metro, 1968-2023. Una historia social**

Getsemaní Guevara

Índice

“Una obra grandiosa para nuestro México grandioso”	3
Antecedentes y contexto histórico	8
¿Quién es el dueño del Metro de la Ciudad de México?	25
La construcción de la primera línea del Metro	26
Iconografía del metro	29
Vestigios arqueológicos	31
Línea 1 del Metro, la “Línea rosa”	33
Línea 2. La “Línea azul”	37
Línea 3. La “Línea verde”	41
Línea 4	51
Línea 5. La “Línea amarilla”	55
Línea 6. La “Línea roja”	58
Línea 7. La “línea naranja”	60
Línea 8.	62
Línea 9. La “Línea café”	64
La Línea A	66
La línea B	67
La Línea 12. La “Línea dorada”	68
Bombardier y la Constructora Nacional de Carros de Ferrocarril	71
Un viaje. El boleto del Metro	74
La accesibilidad en el Metro	77
Centro de Transferencia Canina	87
Leyendas del Metro	87
La vida y la muerte en el Sistema de Transporte Colectivo Metro	91
Suicidios en el metro de la Ciudad de México	96
Sucesos e incidentes en el metro	98
El busto de Corona del Rosal	102
Las placas conmemorativas de Díaz Ordaz	104
Personalidades del Metro	105
Oficina de Objetos Extraviados	107
Las películas filmadas dentro del Metro	109
El WiFi en el Metro	110
Tarifa diferenciada en el Metro	112
Palabras finales	113
Fuentes y Referencias	114

55 años de transporte del Sistema Colectivo Metro, 1968-2023.

Una historia social

“Una obra grandiosa para nuestro México grandioso”

El Metro de la Ciudad de México no solo es un medio de transporte, además es el escenario de incontables anécdotas y vivencias de la mayoría de los capitalinos. Del “te veo en las bancas” que se utilizaba apenas inaugurada la Línea 1 en la década de 1970, pasamos al “nos vemos abajo del reloj” o al “te espero por el vagón de mujeres” en fechas más recientes. El metro de la Ciudad de México es más que un sistema de transporte que funciona gracias a las aparentemente invisibles manos de las miles de personas que trabajan en él: es un microcosmos tan complejo como la Ciudad en la que se encuentra.

Fig. 1. Entrada del Metro Tlatelolco, 2024



Fuente: fotografía de A.G.S.

Se ha mencionado en varias ocasiones que el Metro es una “ciudad dentro de la ciudad”. Sin embargo, luego de realizar la investigación para esta Historia Social, nos damos cuenta de que el Metro no es una ciudad en sí misma, sino un reflejo de

la Ciudad de México, que si bien añade sus propias características a las vivencias que ocurren dentro de él, no deja de formar parte de la Ciudad.

El Metro: regido, afectado y beneficiado por las políticas públicas del momento, trastocado por las preocupaciones e intereses de los usuarios, que es una fuerza que muchas veces pareciera que no tiene rostro pero que se compone del esfuerzo de cientos de conciudadanos que día con día trabajan para ofrecernos el mejor servicio posible.

El Metro, tal como la Ciudad, es un organismo vivo que se nutre de las personas que lo utilizamos y que en él trabajan, que lo vamos transformando al mismo tiempo que se mantiene constante y presente en el imaginario cultural. Podría parecer que el Metro se ha mantenido suspendido en el tiempo, que siempre ha sido como es y que es como siempre ha sido, pero cuando volteamos a ver al pasado, podemos notar ciertas diferencias.

Fig. 2. Mapa de la Red del Metro, 2024



Fuente: Sistema de Transporte Colectivo

A esta autora le resulta imposible concebir cómo era la vida en la Ciudad antes del Metro. Amante de este servicio de transporte colectivo, que me parece fascinante (con todo y sus horas pico, con todo y sus retrasos, con todo y el calor, con todos sus inconvenientes, con todo y todo) en sus muchas facetas, creo que pocas veces nos detenemos a reflexionar sobre todas las ventajas que nos ofrece nuestra *limusina naranja*. No se me olvida la boba punzada de orgullo que sentí cuando un amigo que vive en el norte del país me visitó y se asombró de que podíamos desplazarnos por toda la Ciudad, gracias al Metro y por módicos 5 pesitos cada quien.

El Metro, tan rebasado por las exigencias de la población siempre creciente de la Capital y las zonas alrededor de ella, el Metro que nos ha visto ir y venir de aquí para allá, el Metro que afable da la bienvenida al mundo a muchos recién nacidos, pero que también sirve de medio de escape para los desesperados. El Metro, que es refugio para los amantes, pero que también es testigo de las atrocidades más sórdidas. El Metro, que es mucho más que un mero transporte colectivo, y al mismo tiempo es un mero transporte colectivo. Como dijo Carlos Monsiváis: “vertedero de almas en pena o regocijo”

Fig. 3. Pasillo elevado en una estación de la Línea 3, 2024



Fuente: fotografía de A.G.S. (2024)

Lo siento, pero sí, le tengo afecto a nuestro querido Metro y me es imposible negarlo. ¿Cómo no quererlo cuando se da tanto a querer? Estas páginas me han servido de pretexto para zambullirme en la historia del Metro de la Ciudad de México, de la que es imposible hablar sin mencionar a los personajes de la historia nacional que contribuyeron (sabiéndolo o no) para que el Metro sea lo que hoy es.

Estas líneas buscan invitar al lector, sí a aprender sobre la historia del Metro, pero también son, al mismo tiempo, una forma de compilar las historias y anécdotas cotidianas que muchas veces no consideramos dignas de ser escritas y que, por lo tanto, se esfuman junto con las personas que las vivieron.

Quisiera que luego de leer estas páginas, el lector se vaya con información nueva (y ojalá, interesante), pero que también reflexione sobre sus propias experiencias en el Metro y sobre lo que este transporte significa para todos. Deseo contagiarles un poco mi fascinación por este medio de transporte, y compartirles algunas historias que tuve la fortuna de escuchar.

Algunas de las preguntas que me hice para iniciar esta investigación:

¿Cómo era la vida de los capitalinos antes de existir el Metro?

¿Qué nuevas experiencias trajo consigo este transporte?

¿Qué representa actualmente el Metro en la vida de los habitantes de la Ciudad?

Para realizar esta Historia Social, echaremos mano de las fuentes oficiales (periódicos, reportajes y artículos), pero también de las historias que se han compartido en internet y en textos académicos.

Fig. 4. Mujeres subiendo una escalera del Metro, 2023



Fuente: fotografía de A.G.S. (2023)

Antecedentes y contexto histórico

Londres inauguró su Metro en 1863, cuando todavía reinaba Victoria. Estambul estrenó el suyo en 1875 y París en 1900. Sin embargo, en nuestro país ya era bien entrado el siglo XX cuando apenas se empezaban a discutir con seriedad los planes de construir un sistema de transporte masivo acorde a las necesidades de tan importante ciudad.

Tal vez fue que nuestro país tenía algunas necesidades más apremiantes (como la Independencia y el posterior reacomodo social del siglo XIX, y luego la Revolución y el posterior reacomodo social del siglo XX), pero sea como fuere, la Ciudad de México solo vio su Metro hasta finales de la década de 1960.

La primera línea del Sistema de Transporte Colectivo Metro fue inaugurada el 4 de septiembre de 1969, cuando el país estaba bajo la presidencia de Díaz Ordaz. Ya desde la década de 1950, la compañía Ingenieros Civiles Asociados (ICA), había presentado un anteproyecto para la construcción del Metro. A pesar de que la ciudad necesitaba urgentemente de nuevas formas de transporte, estos primeros intentos de iniciar la construcción del metro fueron rechazados por el regente de la ciudad, argumentando el costo del proyecto, así como la calidad pantanosa del suelo, las constantes inundaciones y por ser la Ciudad de México una región sísmica. No solo eran las condiciones climáticas y geográficas las que se usaron como argumentos para impedir la construcción del Metro, sino que las políticas de la época estaban claramente centradas en darle preferencia a los automóviles particulares, por encima del transporte público y colectivo.

Esta influencia de las políticas e ideologías del momento en la vida pública y el bienestar de la ciudadanía, la veremos durante todas estas páginas, algunas veces directamente, otras veces solo de manera latente.

Para entrar en materia, debemos mencionar en este punto a Ernesto P. Uruchurtu, el Regente de la Ciudad de México que sería parte fundamental en el retraso de la construcción del Metro de la Ciudad en las décadas de 1950 y 1960. Vayamos un poco más atrás, 10 años antes de que se iniciaran las gestiones para construir el

Metro. Para entender cómo fue posible la existencia y la permanencia de una figura como la del Regente de Hierro, y también para entender a la Ciudad de México de hoy en día, debemos darnos un chapuzón al pasado lejano, pero no tanto: La Ciudad de México en 1952.

Fig. 5. La Catedral de la CdMx en 1950



Fuente: *Flickr*

Desde 1952, Ernesto P. Uruchurtu fungía como regente de la Ciudad de México; por sus ideales y políticas fue apodado, entre otras cosas, como “El regente de Hierro”. Abogado originario de Hermosillo, Sonora, Uruchurtu trabajó por imponer a todos los habitantes de la capital sus visiones conservadoras acerca de la moral, que buscaban proteger “la salud e higiene” moral en los ciudadanos (Hérendez López, 2023), censurando y clausurando teatros y cabarets, cines y pulquerías, expropiando terrenos, desalojando personas para construir obras monumentales, y la remoción de las bancas y jardineras que se encontraban en el Zócalo, adjudicando que eran terreno libre para los indigentes y los amantes que querían

dar rienda suelta a su amor. Pero ¿Cómo es posible que apareciera un personaje tan tiránico como este en la historia reciente de la Capital del país?

Fig. 6. Retrato de Ernesto Uruchurtu



Fuente: *Archivo Histórico Pablo L. Martínez*

En las décadas de 1950 y 1960, la Ciudad era, como lo es hoy en día, un territorio grande y convulso, en donde las fuerzas políticas se enfrentaban velada y abiertamente por el control del poder. El descontento de la población era palpable durante la temporada electoral de 1952, luego del mandato de Miguel Alemán que, en su afán por promover a México como una de las potencias mundiales, silenció cruelmente las voces de la ciudadanía que pedían tratos justos, como sucedió en la represión de la Rebelión Ferrocarrilera en 1948.

Los candidatos presidenciales en esa contienda electoral eran Adolfo Ruiz Cortines, del recién fundado PRI, Miguel Henríquez, de la Federación de Partidos del Pueblo Mexicano, Efraín González Luna del PAN y Vicente Lombardo Toledano, del Partido Popular. Henríquez era el candidato abanderado por Lázaro Cárdenas en 1952 para

continuar con su trabajo y defender los ideales de la Revolución, que se creían olvidados luego del sexenio de Miguel Alemán. Henríquez estaba respaldado además por la Federación de Partidos del Pueblo Mexicano, que estaba constituido por asociaciones civiles, campesinas y obreras que estaban cansadas de las injusticias sociales, y que ya lo habían apoyado de manera indirecta durante la contienda electoral anterior, en la que Miguel Ávila Camacho resultó electo. Henríquez no solo defendía los ideales de la Revolución y prometía defender los intereses obreros, sino que además proponía otorgar el voto a las mujeres en todo el país (cosa que no sucedería hasta 1953), convirtiéndose en un candidato bastante incómodo para la facción tradicional.

Fig. 7. Miguel Henríquez



Fuente: Wikipedia

Un día después de las elecciones, el 7 de julio de 1952, se llevó a cabo un mitin de *henriquistas*, que a pesar de ser pacífico, pasaría a la historia con el nombre de la Masacre de la Alameda, cuando fuerzas policiales reprimieron violentamente la manifestación pacífica, desembocando en desapariciones forzadas, detenciones

arbitrarias y torturas, hechos que continuarían presentándose durante todo el sexenio de Miguel Alemán según reportes actuales de la CNDH. Aún no iniciaba oficialmente el mandato de Miguel Alemán, pero ya su enfoque podía vislumbrarse claramente: cualquier “desobediencia” o inconformidad sería aplastada con vigor y fuerza. Es importante ver las fuentes de la época, como los artículos de periódico que acompañan a este texto, para tener más contexto de la situación.

Fig. 7. Encabezados sobre la Matanza de la Alameda, 1952

ANO XXXVI—TOMO IV	EDITOR: RAFAEL ALDUCIN	DIRECTOR GENERAL: RODRIGO DE LLANO	MEXICO, D. F.—MARTES 8 DE JULIO DE 1952	GERENTE GENERAL: GILBERTO FIGUEROA	NUMERO 12,716
-------------------	------------------------	------------------------------------	---	------------------------------------	---------------

Siete Muertos y Numerosos Heridos en Tumultos Callejeros

Docenas de Tiros en la Zona Comercial

El Alboroto de los Henriquistas Sembró el Pánico en Varias Calles

Por A. RAMIREZ DE AGUILAR, reportero de EXCELSIOR

En un campo de batalla fué convertido anoche el centro comercial de la ciudad, poco después de haber estallado un alboroto de henriquistas en la avenida Juárez.

Docenas de tiros se cruzaron entre soldados y civiles partidarios del general Henríquez Guzmán, en las calles de 3 de Mayo, Madrid, Tacuba, 26 de Septiembre, Gante, Montaña, Bolívar e Isabel la Católica.

Los granaderos arrojaron bombas lacrimógenas para apacar a los escuadrones, los cuales emitían vivas al mencionado militar, en tanto que disparaban contra el Ejército, a pesar de que éste tenía órdenes de actuar penderosamente.

Los camiones de los distritos —en su mayoría gente de la clase humilde y estudiantes comunistas—, dispararon contra la Ca-

Intervención de la Policía y de los Soldados

A las 18:30 Sonaron los Primeros Tiros Contra la Policía

Para sofocar el motín que se originó frente a las oficinas del Partido Constitucionalista Mexicano en la avenida Juárez, intervinieron granaderos, policías y miembros de la Dirección Federal de Seguridad, y una brigada mexicana del Ejército. Estos elementos emprendieron una lucha contra los alborotadores que causaron considerable alarma.

Mayoría Para Ruiz Cortines en el D. F.

El 56.5% de la Votación en Favor del Candidato del PRI

El 56.5% de la votación del Distrito Federal, por lo que respecta a los candidatos a la Presidencia de la República, lo obtuvo el señor Adolfo Ruiz Cortines, según nos informó el Partido Revolucionario Institucional, a través de su Dirección de Prensa, de acuerdo con los datos que había recibido hasta las 21 horas de ayer.

Los resultados de la votación presidencial, según informó el PRI, son los siguientes:

Adolfo Ruiz Cortines, PRI	240,549 votos
Miguel Henríquez Guzmán, PPPM	121,714 -
Urbano González Luna, PAN	38,524 -
Vicente Lombardo Tolado, PP	35,630 -
Adolfo Ruiz Cortines, PNM	3,090 -

Las cifras anteriores arrojan un resultado de 468,506, que es el número aproximado de ciudadanos que emitieron sus votos el domingo pasado en el Distrito Federal.

En los totales de la votación figura dos veces el señor Adolfo Ruiz Cortines, porque, además del Partido Revolucionario Institucional,

A Medianoche, el Ejército se Hizo Cargo de la Seguridad

En el Centro Combatieron Henriquistas con Policías y Soldados, Cuando Aquéllos se Empeñaron en Hacer un Mitin

El Ejército se hizo cargo anoche de la seguridad pública y extrajudicialmente se nos informó que el Gobierno ha tomado la decisión de suprimir enteramente cualquier intento de subversión del orden.

A las 24 horas, las distintas policías de la ciudad de México ponían la seguridad metropolitana en las manos del Ejército. Las anteriores medidas de emergencia se tomaron después de que ayer, desde las 18 horas, estalló en las calles centrales de la capital un tumulto callejero que la convirtió en escenario de choques violentos entre partidarios del general Miguel Henríquez Guzmán, mismos que fueron notablemente sacados por agilitadores protestarios, y las fuerzas de la seguridad pública. A la medianoche, en previsión de acontecimientos mayores, el Ejército patrullaba distintas zonas de la ciudad y reforzaba la vigilancia en las carreteras de Tacuba, Pachuca y Puebla.

39 Heridos en la Cruz Roja y 20 en la Cruz Verde

Fuente: *Excélsior* (8 de julio de 1952). Hemeroteca Nacional

Actualmente, las comunicaciones se han democratizado un poco gracias a las redes sociales, en donde cualquier persona con un celular, conexión a internet y ganas de hacerlo, puede expresar sus sentires con más o menos libertad. Sin embargo, hace 80 años no era así. Las únicas fuentes de ese tiempo (de fácil acceso, al menos), son los periódicos que reportaban los hechos. Es sorprendente comparar los reportes de la CNDH con los artículos de periódico de la época, leer cómo advertían a las personas no manifestarse, ni siquiera públicamente.

Fig. 8. Encabezados relativos a la Matanza de la Alameda



Fuente: *Excélsior* (8 de julio de 1952). Hemeroteca Nacional

Este acontecimiento de la historia de la Ciudad, acompañado de los artículos periodísticos de 1952, nos sirve para comprender el surgimiento de una figura como la del Regente de Hierro, que prácticamente hacía y deshacía la Ciudad a su antojo, seguido por un grupo de adeptos que compartían su manera de pensar. El autoritarismo, la corrupción y la violencia de ese entonces son palpables a través de estos textos. Durante los 14 años en los que Uruchurtu permaneció en el cargo, la Ciudad vivió muchos cambios: se inauguró la Ciudad Universitaria, el Museo de la Ciudad de México, se entubaron los ríos Churubusco, la Piedad, Magdalena y Consulado, con el pretexto de que eran focos de infección y que causaban

“cinturones de miseria”, y con la finalidad de convertirlos en caminos que daban preferencia al uso de los vehículos automotores como principal método de desplazamiento. Era evidente que las políticas públicas de la época (y desde principios del siglo XX) privilegiaban el uso del automóvil particular, cosa que no solo era en la Ciudad sino en todo el país, como veremos en el apartado referente a la historia de la Constructora Nacional de Carros de Ferrocarril.

Como decíamos un poco antes, Uruchurtu velaba por la salud moral de la población capitalina. A través de su comité para preservar la “calidad moral” de los habitantes (dirigido por Luis Spota), censuró innumerables eventos artísticos, llámense obras teatrales, películas y conciertos musicales que se salían de los límites que el regente de la Ciudad consideraba aptos, en una campaña a la que llamaron la “Cruzada de la decencia teatral” (González Ruiz, 2013) Así, la Ciudad de México le debe a este regente la cancelación del concierto que los Beatles tenían programado en nuestra Ciudad en agosto de 1965 (Infobae, 16 de enero de 2022). También fueron clausurados cabarés y cines que, por ejemplo, iban a proyectar filmes que no eran del agrado de Uruchurtu, como sucedió con la película Viridiana, de Luis Buñuel. Incluso se le ha culpado por destruir la herencia cultural que representaban las pulquerías con sus murales tradicionales, que el Regente de Hierro mandó tapar (¿No les recuerda a un episodio relativamente reciente ocurrido en la Alcaldía Cuauhtémoc?). Podemos ver la herencia positiva de las labores de Uruchurtu en los Mercados actuales, la mayoría de los cuales fue construido durante 1957. Con la meta de “limpiar” las calles, el regente de la Ciudad mandó edificar y luego inauguró los Mercados, con la finalidad de eliminar los tianguis y la venta ambulante de los espacios públicos.

Fig. 9. Los Beatles con una bandera mexicana



Fuente: *México Beatlemania*

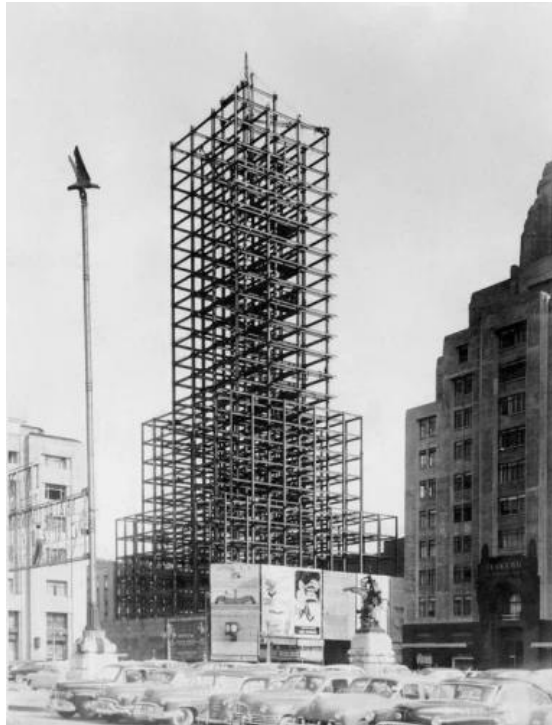
Ernesto Uruchurtu, regente de la ciudad, se negaba a la construcción del Metro, entre otras cosas, porque no deseaba que la ciudad creciera más, al elevado costo de la obra y a las condiciones geográficas y geológicas de la Ciudad.

Los argumentos de Uruchurtu acerca de las condiciones geográficas para evitar la construcción del Metro (AGN, 3 de septiembre de 2016). podrían parecer plausibles para cualquiera que haya vivido aunque sea una temporada en la Capital: los sismos son una realidad cotidiana, y los edificios del Centro, con puertas que cada vez están más por debajo de la banqueta, nos recuerdan constantemente que el suelo pantanoso en el que habitamos tal vez no era el mejor para edificar una Ciudad. Sin embargo, debemos tener presente que desde 1947 ya se estaba construyendo la Torre Latinoamericana, que sería el rascacielos más alto del país durante varios años. La técnica de los ingenieros mexicanos se había afinado notablemente, haciendo posible la construcción segura de muchos edificios que siguen de pie

hasta nuestros días, habiendo sobrevivido a los grandes sismos, como el de 1985 y el de 2017.

Los ingenieros, arquitectos y albañiles mexicanos estaban preparados para construir exitosamente los túneles y las estructuras que el Metro requería.

Fig. 10. Construcción de la Torre Latinoamericana, circa 1950



Fuente: *Patarata.com*

¿Y eso de que el Regente no quería que la Ciudad creciera? Durante el mandato del señor Uruchurtu se hizo el entubamiento de los ríos Magdalena, Churubusco y de los Remedios, con la finalidad de convertirlos en arroyos vehiculares de gran capacidad (y que hoy en día son el Viaducto y avenida Churubusco). Además, se inició la construcción del Anillo Periférico que, aunque no se concluyó durante el período del Regente de Hierro, sí causó durante su administración que la Ciudad

creciera, como lo podemos constatar con el inicio de Ciudad Satélite en 1957 que se basaba en el concepto de los “suburbios” de Estados Unidos.

No en balde somos vecinos del país del norte. La bonanza de la posguerra pugnaba por el consumismo y el individualismo que, supuestamente, reflejaban la época de vacas gordas y de esperanzas renovadas en el futuro, un futuro donde no tenía cabida la pobreza, en donde todo estaba limpio y ordenado.

Como podemos ver, las razones por las que el Regente no apoyaba la construcción del Metro no tenían mucho sentido. Esta autora empieza a pensar que el Regente no estaba en contra de “la modernidad” sino de una modernidad que él no aprobaba: la modernidad populachera, ruidosa y desordenada, sucia e ignorante (según el señor Uruchurtu), promiscua y “sin moral”, que gustaba de ir a cabarés, a ver teatros de revista y tomar pulque (¡El horror!), mientras que la modernidad estilo *americano*, individualista, consumista, con superficies brillantes de formica y sándwiches en pan blanco sin orillas, estaba muy bien.

Fig. 11. Anuncio de Coca- Cola, 1950.



Fuente: *History Oasis*

En la década de 1950, los habitantes de la ciudad se transportaban en camiones, autobuses, trolebuses y tranvías eléctricos (estos últimos se desplazaban por las vías que una vez usaron los tranvías de mulitas), todos en rutas que no tenían comunicación entre sí. Estos transportes resultaban insuficientes para satisfacer las necesidades de la creciente población de la Ciudad, además de que aumentaban enormemente el caos vial: solo en la Ribera de San Cosme, por ejemplo, había 15 rutas diferentes de transporte, todas las cuales llegaban al Centro.

Como dice Agustín Andrade Robles en su texto titulado *El desarrollo del proceso de industrialización en México 1960- 1982*: en la década de 1960 México tuvo una inflación muy baja, lo cual se tradujo en el mínimo aumento de precios. Además, la inversión extranjera y los préstamos del FMI permitieron mantener la inflación en niveles muy bajos y aumentar el atractivo nacional para los créditos internacionales, lo cual garantizaba que el país podía financiar la construcción (tan necesaria) del Metro, a pesar de su elevado costo.

Fig. 12. Tranvía de mulitas. En 1932 se eliminó este tipo de transportes.



Fuente: Pinterest

Al pensar en el señor Uruchurtu no puedo evitar que me venga a la mente la imagen de una persona queriendo detener una cascada. Por más esfuerzo que se haga por

contener al agua, eventualmente esta terminará ganando. Así la Ciudad terminó teniendo su Metro, cargando con las decisiones que el Regente de Hierro tomó en su momento. El panorama de la Ciudad no ha cambiado tanto al que había en la década de 1960: las fuerzas políticas siguen disputándose el poder, la Ciudad crece cada día más y no deja de ser ese territorio apasionante y repelente a la vez.

El 14 de septiembre de 1966 Uruchurtu renunció a su cargo como regente de la Ciudad, no solo por su negativa a la construcción del Metro, sino por otros motivos de igual o mayor peso. La gota que derramó el vaso fue el desalojo violento de 400 familias que habitaban en los predios donde se construiría el nuevo estacionamiento del Estadio Azteca (dos años antes ya había ocurrido otro desalojo con violencia, esta vez en la colonia Avante) el 12 de septiembre de 1966. El Estadio Azteca necesitaba más espacio de estacionamiento para recibir a sus numerosos visitantes que no tenían lugar para dejar sus flamantes coches cuando acudían al recinto, por lo que se envió a granaderos, policías y bulldozers que destruyeron las casuchas (término utilizado en los periódicos de esa época) y las pertenencias de más de 4000 personas.

Fig. 13. Nota sobre el desalojo, 1966



Fuente: *Excelsior* (13 de septiembre de 1966). Hemeroteca Nacional

Dos días después del desalojo violento, Uruchurtu presentó su renuncia. Si esta no era la primera cosa violenta que el Regente de Hierro llevaba a cabo en la Ciudad, ¿Por qué esta vez fue la razón de su renuncia?

Fig. 14. Testimonios de las familias desalojadas por las obras para ampliar el estacionamiento del Estadio Azteca, 1966



Fuente: *Excélsior* (13 de septiembre de 1966). Hemeroteca Nacional

La Ciudad de México pedía a gritos una modernización en la que ya no tenía cabida don Gladiolo —otro de los mote que recibía Uruchurtu, debido a todas las gladiolas que mandó plantar en las jardineras del cuadro central de la Ciudad— (El Universal, 23 de mayo de 2017). Recordemos que el señor llevaba 14 años siendo Regente. ¿Será que ya estaba cansado de ser funcionario?

Fig. 15. Nota de prensa sobre el desalojo de familias en Ajusco, Santa Úrsula Coapa del Pedregal de Monserrat, 1966

Derriban con Tractores 400 Casas y Casuchas

Granaderos y Trabajadores del DF en una Acción Devastadora

Por VICTOR PAYAN, reportero de EXCELSIOR

Un ejército de trescientos trabajadores del Departamento del Distrito Federal, doscientos granaderos, y otros cuerpos policíacos, derribaron ayer más de cuatrocientas casas y expulsaron a más de cuatro mil habitantes de las colonias Ajusco y Santa Úrsula Coapa, del Pedregal de Monserrat, cuyos terrenos estaban en litigio y fueron obtenidos por el gobierno de la ciudad.

La devastadora acción, en la cual se utilizaron dos tractores, se inició a las nueve de la mañana y terminó poco después de las seis de la tarde.

Siguiendo Pistas

Pastel con Siete Velas

Por RAMÍREZ DE AGUILAR

— 1 —

Sé que es inútil; pero, no obstante, me gusta recordar la fecha.

Hoy es 13 de septiembre, y siete años atrás, el 13 de septiembre de 1959, fue cometido el doble asesinato.

En un lujoso apartamento de Lucerna 84, letra "A", muy cerca del Paseo de la Reforma.

Víctimas:
Mercedes Cassola Meier e Ilijo Masine Solaine. Recibió ella once puñaladas; él, cuatro y dos.

Móvil.

En su momento al robo de

La única construcción que los trabajadores respetaron, fue un depósito de agua, que abastecía esa zona, pero que, seguramente hoy también será demolido.

Fue una tarea relativamente fácil para el ejército de trabajadores del Departamento del Distrito echar abajo todas esas construcciones, debido a que la mayor parte de ellas eran de madera y láminas de cartón. Las otras, las más resistentes, no tardaron más de media hora en caer por tierra.

Antes de que se iniciara la sorpresiva labor, la zona fue rodeada por los granaderos, integrantes de la Policía Preventiva, y por agentes del Servicio Secreto y de los Servicios Especiales.

Luego se hizo saber a los habitantes que en esos momentos se encontraban allí, de lo que se trataba. Finalmente, se les indicó que sacaran sus pertenencias, porque iban a demoler todas esas casas.

asesino pudo apoderarse de alhajas y dinero en efectivo por un total de más de un millón de pesos.

Quedan, sin embargo, muchas dudas acerca de la posibilidad de que el asesino haya tenido otro motivo para cometer los homicidios (venganza, celos, etc.), y que el robo haya sido cometido por añadidura. O bien que el asesino haya aprovechado la ocasión para resolver dos problemas: matar a la Cassola (y a su amigo) y obtener una gran fortuna.

— 2 —

A los jefes policíacos les agrada decir, cuando se les toca el tema, que no han abandonado la investigación.

Si por investigación ha de entenderse la abierta posibilidad de que la casualidad —o como quiera llamarse— traiga algún dato que permita aclarar el misterio, no cabe duda que actúan tal como dicen.

Pero si, por lo contrario, la palabra investigación envuelve sólo la tarea que se realiza a fin de llegar a un punto, los jefes policíacos fallan a la verdad.

Pero lo cierto es que todos esperan a la palomita que ha de depositar en sus ojos el secreto.

El caso Cassola puede significar un gran prestigio, si es aclarado.

— 3 —

A los siete años de distancia, ello parece imposible.

¿Qué podía averiguarse ahora que no se haya sabido en los días posteriores al doble asesinato?

Todas las pistas —amigos, conocidos, enemigos, etc., de la Cassola— fueron seguidas. Y todas se estrellaron contra un muro.

Parece inútil hablar de este caso. Quizá lo sea. Sin embargo, no he querido pasar inadvertida la fecha del séptimo aniversario.

El asesino deberá partir, esta noche, un pastel con siete velas.

Que invite...

(6)

(Hasta las 15.25 horas, por XEIV. Y esta noche, a las 23.15 horas, por el canal 2).

LLANTO DE NIÑOS Y DE MUJERES

Inútiles fueron las lágrimas de las mujeres y de los niños, así como las protestas de los hombres. La orden que llevaban era terminante:

Desalojar toda esa zona.

Primero entraron los tractores, que en un santiamén aplastaron varias casuchas. Luego, el grueso del ejército de trabajadores, con zapapicos, palas y hachas.

Excepcionalmente, los trabajos de algún grupo eran detenidos, ante los gritos angustiosos de un nuevo habitante que avisado de la situación, había llegado a toda carrera para tratar de rescatar sus pertenencias.

En la mayor parte de los casos, los policías y los granaderos ayudaron a los moradores de esas zonas a sacar sus cosas de lo que hasta ayer, fueron sus casas, muchas de ellas construidas desde hace dieciocho años.

Como hormiguitas, hombres, mujeres, ancianos y niños, se echaban a cuevas pesadas, muebles o ligeros bultos de ropa, para ponerlos en algún lugar en donde pudieran salvarlos de la destrucción.

Un setenta por ciento de esa gente, que al llegar de sus trabajos se dio cuenta de lo que sucedía, tuvo que recoger sus cosas de lo que había sido la calle principal de esas dos colonias. Allí había sido depositada por los guardianes del orden, o por algún vecino comedido.

La destrucción de las colonias Ajusco y Santa Úrsula Coapa, sirvió de advertencia a los moradores de las colonias Carrasco Ruiz Cortines, Candelaria, Hulpulco, San Pablo y El Pescadito, que también están enclavadas en la zona del Pedregal de Monserrat, a espaldas del Estado Azteca, y dentro de la jurisdicción de Coyoacán. En ellas existe una población de más de 14,000 personas de condición humilde.

LO HICIERON POR SU BENEFICIO

Las operaciones de desalojo

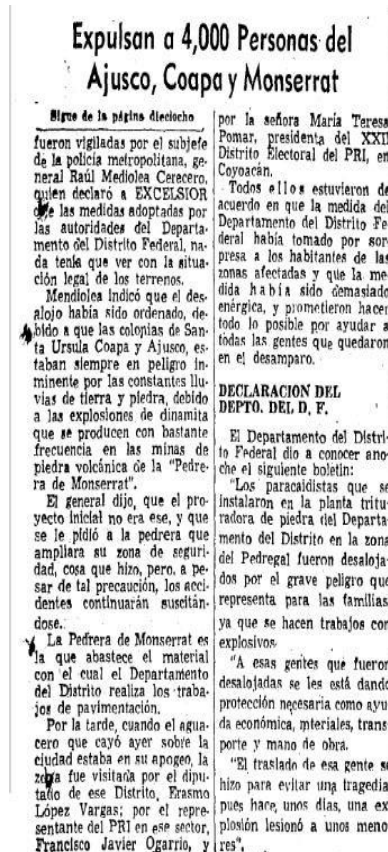
SIGUE EN LA PAG. DIECINUEVE

Fuente: *Excélsior* (13 de septiembre de 1966). Hemeroteca Nacional

El regente de hierro sigue siendo un personaje polémico de la historia de la Ciudad. Aunque aún hoy en día algunas personas defienden sus políticas “de orden y progreso” (Podemos encontrar comentarios en internet pidiendo el regreso al poder de una figura como Uruchurtu, debajo de los artículos que hablan sobre este personaje), es innegable que abusó de su poder para forzar su visión moralista y clasista en la población. No dudó en cambiar las reglas a su favor, violando los derechos de quienes se interponían con sus fines, coartando la libertad de expresión de la población, cometiendo atropellos a diestra y siniestra. Uruchurtu fue un

síntoma de su época: de la Ciudad que crecía inexorablemente, de una modernidad acuciante que se veía frenada por los grupos más tradicionalistas.

Fig. 16. Expulsión de familias en Ajusco, Coapa y Monserrat, 1966



Fuente: Excélsior (13 de septiembre de 1966). Hemeroteca Nacional

Es importante recordar a los personajes de nuestra historia y verlos de la manera más imparcial posible, recordar sus logros, pero no ocultar los actos violentos o abusivos que cometieron en aras de proteger sus ideales. Y no, ninguna ciudad necesita a otro Regente de Hierro.

Fig. 17. Encabezado de Excélsior sobre la renuncia de Uruchurtu, 1966



Fuente: Excélsior (15 de septiembre de 1966). Hemeroteca Nacional

Luego de la renuncia de Uruchurtu, Arturo García Torres, quien era el director del Departamento del Distrito Federal, se encargó brevemente de los asuntos más urgentes de la Ciudad hasta que Alfonso Corona del Rosal fue nombrado regente del Distrito Federal el 21 de septiembre de ese mismo año. Fue entonces que, bajo la presidencia de Gustavo Díaz Ordaz, se gestionó la obtención de un préstamo para iniciar las obras de la construcción del Metro.

Fig. 18. Encabezado del Excélsior, 1966



Fuente: Excélsior (22 de septiembre de 1966). Hemeroteca Nacional

El préstamo fue otorgado por el gobierno de Charles de Gaulle; y los primeros trenes que circularon por las vías del Metro fueron importados desde Francia. El plan para construir el Metro fue obra del ingeniero mexicano Bernardo Quintana Arriola, quien ya en 1959 había presentado su proyecto y fue rechazado. Para 1987 era más que

evidente la necesidad que tenía la Ciudad de un nuevo sistema de transporte. El Metro resolvería muchos de los problemas de congestión del tráfico que iba hacia el primer cuadro de la Ciudad: el Centro Histórico. El tren subterráneo también haría que los trayectos fueran mucho más rápidos que por la superficie, ofreciendo así varias ventajas que lo volvían una gran solución para los problemas viales de la capital del país.

¿Quién es el dueño del Metro de la Ciudad de México?

Esta es una de las preguntas frecuentes que nos sugiere *Google* cuando buscamos algo relativo a la construcción del Metro. La primera vez que leí la pregunta, me confundí mucho. “¿Cómo que “de quién” es el Metro de la Ciudad? ¡De los ciudadanos, obviamente!”, pensé. Pero no, la pregunta (y su correspondiente respuesta), se refiere a una anécdota que contaba María Félix, “La Doña”.

El último esposo de María Félix fue Alexander Berger, un diplomático francés. Parece ser que este señor formó parte del comité que llevó las reuniones para gestionar el crédito que Francia le otorgaría a México para construir el Metro. María declaró en una entrevista: “Él me dijo: ‘Tú que quieres tanto que tu país progrese y sueñas con eso, y eres tan farolona y te gusta lo fabuloso, ahí te va un regalo’, nada menos, el Metro de la Ciudad de México. Yo me reí cuando me lo dijo, pero Alex cuando prometía, cumplía”. ¿Se habrá subido alguna vez La Doña a *su* Metro?

Fig. 19. María Félix y Alex Berger



Fuente: *Life Magazine*

La construcción de la primera línea del Metro

Los trabajos de construcción de la primera línea del Metro iniciaron el 19 de junio de 1967 y se terminaron, en su primera etapa, en 1969. Antes de la primera calle cerrada para ser excavada y convertirla en túnel subterráneo, científicos de diversas disciplinas llevaron a cabo exhaustivos análisis y estudios estructurales y geográficos, así como estudios sobre el impacto económico, social y natural que tendría la construcción del Metro. Los resultados de estos estudios fueron sometidos a la dictaminación de una comisión, que fue la que finalmente dio el visto bueno al proyecto (Metro CDMX, 19 de junio de 2019).

La construcción de la Línea 1 del Sistema de Transporte Colectivo tuvo un costo de \$2,530 millones de pesos, de los cuales \$1,630 millones fueron cubiertos con el crédito otorgado por Francia y el resto por el Departamento del Distrito Federal. Parte de la negociación del crédito incluyó una cláusula en la cual México se comprometía a comprarle los trenes para el Metro a la empresa francesa Alstom. A ellos se les compró los 59 convoyes iniciales, los primeros de los cuales llegaron al puerto de Veracruz en febrero de 1969.

Fig. 20 Encabezado del Excélsior sobre los inicios de la construcción de tres rutas del Metro, 1967

Estricta Objetividad Observará México en la ONU

(Ver 1a. y 2a. Columnas)

ESTOMACUROL

Consulte a su médico, y él le dirá que el ESTOMACUROL es, por el conjunto de sus componentes, un preparado que ayuda a neutralizar el exceso de ácido del jugo gástrico. Esto como auxiliar en los casos de hiperacididad por las perturbaciones que pone el ESTOMACUROL, es un agente en el tratamiento de la excesiva acidez estomacal y además ayuda a prolongar la memoria estomacal. De venta en todas las droguerías y farmacias de la República. Venta por Internet, y envío por Express y Remisión.

LABORATORIOS IMPERIALES

REFORMA NUMERO 815 MEXICO (16), D. F. Reg. No. 1504, S. S. A. — Prep. V-10-10-56

EXCELSIOR

EL PERIODICO DE LA VIDA NACIONAL

Registrado como artículo de segunda clase en la Administración de Correos el 18 de marzo de 1917

★ **ORGANOS HAMMOND**

★ **PIANOS BECHSTEIN**

WEINBACH - ROSLER - PETROF

Pianos y Organos, S. A.

RHN NUMERO 27. Teléfonos: 46-08-11 y 46-08-12.

LOS MEJORES PRECIOS

(GRANDES FACILIDADES)

AÑO LI — TOMO III	FUNDADOR RAFAEL ALDUCIN	DIRECTOR GENERAL MANUEL BECERRA ACOSTA	MEXICO, D. F.—SABADO 17 DE JUNIO DE 1967	GERENTE GENERAL J. JESUS GARCIA	NUMERO 18,375
-------------------	----------------------------	---	--	------------------------------------	---------------

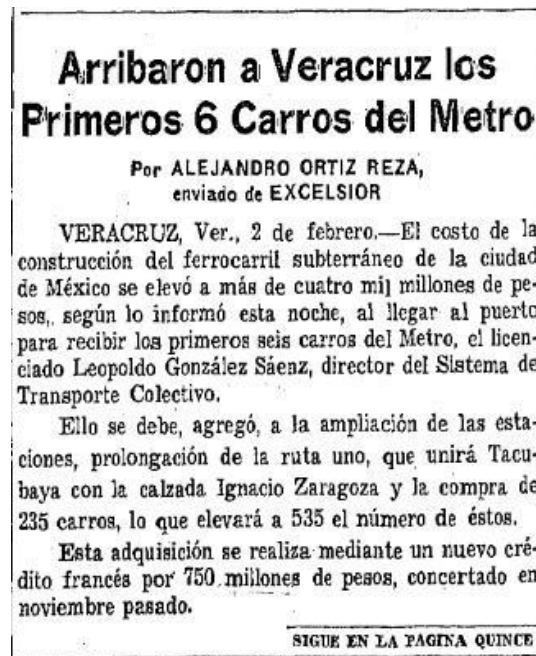
Iniciarán el Lunes la Construcción de 3 Rutas del "Metro"

Fuente: *Excélsior* (17 de junio de 1967). Hemeroteca Nacional

Se eligió un modelo de trenes neumáticos, ya que supuestamente hacían menos ruido que sus contrapartes de ruedas completamente metálicas (estos últimos son los llamados “trenes ligeros”). Así fue que llegaron a México los trenes franceses modelo MP-68.

Los trenes, de fábrica, venían pintados de color naranja que se podía cambiar al gusto del cliente, pero se dice que en ese tiempo el color del Departamento del Distrito Federal por coincidencia era el naranja, así que se decidió dejar los trenes como estaban. Con el tiempo el Departamento del Distrito Federal desapareció, pero el color naranja de nuestro Metro (acompañado de un verde aguacate), se ha convertido en un ícono de la Ciudad.

Fig. 21. Llegada de los primeros trenes del Metro a Veracruz, 1969



Fuente: *Excelsior* (3 de febrero de 1969). Hemeroteca Nacional

La construcción del Metro generó además una gran derrama económica en las zonas aledañas, además de que ofreció trabajos temporales y, una vez inaugurado el sistema de transporte, ofreció trabajos permanentes. Se calcula que hubo hasta 12 mil técnicos y obreros trabajando en la construcción de los túneles y las estaciones del STC (R. Mundo, 17 de abril de 2024).

Iconografía del Metro

Las imágenes elegidas para representar gráficamente a cada una de las estaciones del metro se combinan para servir de espejo a la rica historia de la Ciudad, en donde convergen tanto elementos prehispánicos, como coloniales y modernos.

Fig. 22. Lance Wyman. Bocetos para el logotipo del Metro



Fuente: *Lance Wyman.com*

Los íconos del Metro fueron diseñados por Lance Wyman, responsable del logotipo de las olimpiadas de 1968, apoyado por los arquitectos mexicanos Arturo Quiñones y Francisco Gallardo (Metro CDMX, Lance Wyman y la comunicación visual en el Metro). La iconografía fue también una estrategia para simplificar la señalética del metro: gracias a la experiencia que Wyman tuvo en los juegos olímpicos, se dio cuenta del potencial comunicativo de los gráficos ya que, en lugar de traducir el mismo texto a dos o tres idiomas diferentes, una imagen basta para comunicar la información. Además de que los iconos serían también de gran apoyo para las personas que no sabían leer ni escribir que, por la década de 1960, rondaban el 25% de la población. Debemos recordar que el Metro era el primer transporte de su categoría, por lo que la señalética de los espacios debía ser, además de atractiva, clara, para ayudar a los pasajeros a saber qué hacer sin necesidad de traducir o siquiera leer (Yorokobu, 19 de julio de 2014).

Fig. 23. Íconos de las estaciones de la Línea Rosa del Metro. Lance Wyman



Fuente: *Lance Wyman.com*

Vestigios arqueológicos

Desde que se iniciaron las gestiones para la construcción de las líneas 1 y 2 del Metro ya se sabía que habrían muchos hallazgos arqueológicos. Fue por eso que en 1967 el Departamento del Distrito Federal firmó un acuerdo de colaboración con el Instituto Nacional de Antropología e Historia (INAH), para rescatar y preservar correctamente todos los vestigios arqueológicos (ConArque, 1 de diciembre de 2016). A continuación enumeramos algunos de los hallazgos que se han encontrado en las diferentes estaciones de la Red del Metro de la Ciudad de México.

- Talismán. Un mamut fue encontrado entre avenida Talismán y Oriente 171. Los restos fueron recuperados entre 1978 y 1980.
- Santa Anita. Durante la construcción de esta estación del metro se descubrieron los canales artificiales de navegación y un asentamiento mexica.
- Pino Suárez. En 1967, durante la excavación para la construcción de la línea 2 del metro, se encontró un basamento prehispánico dedicado al dios Ehécatl, que aún se encuentra en dicho punto. Descubierta por Raúl Arana y Jordi Gussinyer, se calcula que la estructura data del año 1400 de la era común (S. Ramírez, 2022)
- Balderas. En 1968, trabajadores del Metro descubrieron los restos de un hombre sepultado en las inmediaciones de lo que se convertiría en la estación Balderas (Segura, 2023). Según dataciones realizadas por el INAH, se calcula que estos restos son de entre 10,500 u 11,000 años de antigüedad. Estos restos se encuentran en la Osteoteca de la dirección de antropología física del INAH.
- Isabel la Católica. Cerca de lo que se convertiría en esta estación del Metro, se encontró la escultura de la Coatlicue que actualmente podemos admirar en todo su esplendor en el Museo de Antropología e Historia. Se dice que, al

principio, los trabajadores que encontraron la escultura, creyeron que se trataba de un bloque de cemento cualquiera y lo habían mandado retirar para tirarlo a la basura. Afortunadamente, alguien se percató del hallazgo y rescató a la Coatlicue del triste destino que le esperaba. A partir de entonces, un grupo de arqueólogos acompañó las obras para entrar en acción si se encontraba otro tesoro.

Como mencionan Sánchez, Mena y Carballal en su *Investigación arqueológica en la construcción del Metro*, a través de los años de construcción del Metro, se ha ido afinando la técnica arqueológica que se ha ido obteniendo gracias a una simbiosis con la construcción de los túneles de este medio de transporte. Gracias a la planeación y trazo de las líneas del Metro, es posible para las personas del INAH realizar investigaciones previas que permitan coordinar las investigaciones arqueológicas que se llevarán a cabo, aprovechando las obras. Iremos mencionando algunos de los hallazgos arqueológicos que se han hecho en cada respectiva línea de la Red del Sistema de Transporte Colectivo de la Ciudad de México.

Línea 1 del Metro, la “Línea rosa”

El 4 de septiembre de 1969 se hizo el viaje inaugural de la primera línea del Sistema de Transporte Colectivo Metro. Los pasajeros de este viaje fueron el presidente en turno Gustavo Díaz Ordaz y su gabinete. La línea en ese entonces solo iba de Zaragoza a Chapultepec. Con el tiempo la línea se fue ampliando, hasta lograr su longitud total de Observatorio a Pantitlán.

Fig. 22. Gráfico de la Línea 1 del Metro



Fuente: STC. Gobierno de la CDMX

Las fechas de inauguración de las diferentes etapas de la Línea 1 fueron:

- 11 de abril de 1970. Se inaugura Juanacatlán-Chapultepec
- 20 de noviembre de 1970. Se inaugura Juanacatlán-Tacubaya
- 10 de junio de 1972. Se inaugura Tacubaya-Observatorio
- 22 de agosto de 1984. Se inaugura Zaragoza-Pantitlán

Actualmente la Línea 1 del Metro de la Ciudad de México se compone de 20 estaciones en 16 km de longitud y va del Oriente al Poniente de la Ciudad de México. De las 20 estaciones de la Línea 1, 7 son de correspondencia, 12 estaciones son de paso y 1 es Terminal (Metro CDMX, Línea). En la Línea 1, todos los trenes son

neumáticos. De enero a marzo de 2024, se calcula que 14,791,486 personas han utilizado esta línea del Metro (Metro CDMX, Afluencia de estación por línea). La poca afluencia de esta línea (comparada con la afluencia de las demás líneas), se debe, en parte, al cierre de las estaciones debido a los trabajos de remodelación y mantenimiento a principios del 2024.

Fig. 23. Pasajeros subiendo las escaleras de la estación Chapultepec, 1970



Fuente: *Pinterest*

Hallazgos arqueológicos en la Línea 1

Algunos de los hallazgos arqueológicos que se hicieron durante la construcción de esta línea fueron en la calle de Izazaga, entre 20 de Noviembre y Niño Perdido, en donde se encontraron fragmentos de cerámica y madera, vidrio, monedas, metal y algunos restos óseos humanos y de otros animales. En Izazaga y Bolívar se recuperó un instrumento musical similar a un güiro, llamado *omechicahuaztli*, hecho en un fémur. Asimismo, se encontraron estacas que eran los cimientos de algunos edificios coloniales (Sánchez, Mena y Carballal, 2011). Y por supuesto, no podemos olvidar la escultura de Coatlicue que se encontró en Izazaga y que actualmente podemos admirar en el Museo Nacional de Antropología e Historia del INAH.

Fig. 24. Recorte sobre la inauguración de la Línea 1 del Metro, 1967



Fuente: *Excelsior* (17 de junio de 1967). Hemeroteca Nacional.

Otras fechas importantes para la Línea 1

En 1993 se dio mantenimiento profundo a los trenes M-68. Los trenes de este modelo tenían una vida útil de 25 años, por lo que el mantenimiento era muy necesario.

En 2022 la línea dejó de dar servicio en el tramo de Pantitlán a Salto del Agua durante unos meses mientras se remodelaba, se modernizaba y se le daba mantenimiento profundo. Para transportar a las personas que necesitaban utilizar esa Línea, se estableció el servicio de 220 unidades de RTP que recorrían paralelamente la misma ruta que el Metro. Si los usuarios ya habían pagado su pasaje en el Metro, el servicio del RTP era gratuito.

En octubre del 2023 se inauguraron las primeras estaciones remodeladas de la Línea 1. Una de las nuevas características es que ya no se podía entrar sino con la tarjeta de movilidad integrada, anunciando de este modo la firmeza de la decisión de discontinuar los boletos de banda metálica.

El arte en la Línea 1 (Metro CDMX, Murales)

En 1997 el artista plástico mexicano Guillermo Ceniceros pintó en las paredes de la estación Tacubaya el primero de los murales que haría en el Metro y que se titula *Del código al mural*.

En la estación Insurgentes encontramos el mural *Metro de Londres y el Metro de París*, de Rafael Cauduro. También en Insurgentes se encuentran el mural *El pasajero*, de Marco Zamudio y *En la mesa de los muralistas mexicanos*, de Alfredo Sagatori.

Línea 2. La “Línea azul”

Al igual que la Línea 1 (y de la mayoría de las líneas del Metro de la Ciudad de México), la Línea 2 se fue inaugurando por etapas.

Fig. 24. Gráfica de la línea 2



Fuente: STC. Gobierno de la CDMX

Las fechas de las inauguraciones de los diferentes tramos de la Línea 2 fueron:

- El 1 de agosto de 1970 se inauguró el tramo Tasqueña- Pino Suárez
- El 14 de septiembre se inauguró el tramo de Pino Suárez- Tacuba.
- El 22 de agosto de 1984 se inauguró el tramo de Tacuba a Cuatro Caminos.

Los dos primeros tramos fueron inaugurados durante el sexenio de Luis Echeverría, mientras que el tercero se inauguró con Miguel de la Madrid.

Actualmente esta línea se compone de 24 estaciones a lo largo de 20 km, 713 metros. De las 24 estaciones, 6 son de correspondencia, 2 son de paso y 2 son terminales (Metro CDMX, Línea 2). Esta línea va de sur a norte en el tramo entre las estaciones Taxqueña y Zócalo, y de oriente a poniente entre las estaciones Allende y Cuatro Caminos (México Real, 2023).

Se calcula que de enero a marzo del 2024, 46,512,675 personas han ocupado la Línea 2 del Metro (CDMX, Afluencia de estación por línea). En la Línea Azul, como en todas las Líneas del Metro, la arquitectura de sus estaciones es muy representativa de la época en la que se construyó.

Hallazgos arqueológicos en la Línea 2

En la Línea 2 encontramos varios puntos de interés histórico y cultural, como el basamento de un templo prehispánico dedicado al dios Ehécatl, ubicado en la estación Pino Suárez y que es el motivo del ícono de esta estación del Sistema de Transporte Colectivo Metro. En el mismo lugar que el templo, se encontró una escultura de Ehécatl, ofrendas y a Tláloc, una escultura con pintura azul con una vasija llena de la misma pintura y algunas cuentas de collar talladas en piedra.

En el sentido arqueológico, la Línea 2 del Sistema de Transporte Colectivo fue de las que más tesoros reveló, ya que su recorrido, que la llevaba justamente por zonas del Centro Histórico, permitió investigar sitios de alto interés arqueológico.

Entre otras cosas, se descubrieron en Cuatro Caminos un recinto ceremonial mexica, así como la presencia de cerámicas de mayor antigüedad.

En Tacuba, entre Isabel la Católica y Palma, se rescató una cabeza de jaguar tallada en piedra, tres *graffiti* prehispánicos, así como otros descubrimientos arquitecturales. De la época colonial, se encontraron algunos entierros en la zona del atrio de la iglesia de San Gabriel Arcángel de Tacuba, así como los restos de una calzada sobre la calle de San Bartolo (Sánchez, Mena y Carballal, 2011).

El 21 de febrero de 1978, trabajadores de Luz y Fuerza del Centro, que estaban excavando en la esquina de Guatemala y Argentina, ocupándose del cableado y electricidad para la construcción del Metro, encontraron lo que hoy conocemos como el Templo Mayor. En seguida dieron aviso a los arqueólogos del INAH: Ángel García Cook, y Raúl Martín Arana, quienes iniciaron los trabajos. Fue el arqueólogo

Felipe Solís quien descubrió que una de las enormes esculturas encontradas, ya limpia y fuera de la tierra, representaba a la diosa Coyolxauhqui.

También en esta estación se halla el pasaje Zócalo-Pino Suárez llamado “Un paseo por los libros”, espacio que también ha sido denominado la “Librería más grande de América Latina”. Este pasaje subterráneo que, como su nombre lo indica, va de la estación Zócalo a Pino Suárez (y viceversa), se compone de 500 metros de aproximadamente 40 diferentes librerías y espacios relacionados con la lectura. Este espacio se inauguró en 1997 y desde entonces no ha dejado de ser una buena fuente de lectura y espacios culturales para los usuarios del Metro.

En marzo del 2020 el pasaje Zócalo- Pino Suárez disminuyó la capacidad del espacio en un 75% debido a la pandemia del COVID-19, reanudando labores en toda su capacidad a finales de noviembre de ese mismo año (Eje Central, 2020).

Fig. 26. Basamento del templo dedicado a Ehécatl durante la construcción de la estación Pino Suárez



Fuente: *QuadrantePlastic*

El arte en la Línea 2

En la estación Panteones (que además nos acerca a varios de los panteones más importantes de la Ciudad, de ahí su nombre), encontramos el mural

En Tasqueña está el mural *Elementos*, de Alberto Castro Leñero.

En Bellas Artes se encuentra la *Reproducción Mural de Bonampak*, de Rina Lazo.

En Xola está el mural *Los pueblos no guardan memoria*, de Ariosto Otero Reyes.

En Zócalo encontramos las Cenefas conmemorativas del Bicentenario, realizadas por Juan Carlos Garcés y Cristóbal Flores.

En la estación Hidalgo está el mural *El México de Valdiosera*.

En San Antonio Abad se encuentra el mural *La historia jamás contada, los hilados*, de Ariosto Otero (Metro CDMX, Murales).

Línea 3. La “línea verde”

Fue inaugurada en 6 etapas, la primera en 1970 y la última en 1983. La construcción de esta línea abarcó tres períodos presidenciales: el de Luis Echeverría (1970-1976), el de José López Portillo (1976-1982) y el de Miguel de la Madrid (1982-1988).

Las fechas de las inauguraciones de los tramos de la Línea 3 fueron:

- 20 de noviembre de 1970. Inaugurado el tramo de Tlatelolco a Hospital General.
- 25 de agosto de 1978. Inaugurado el tramo de Tlatelolco a La Raza.
- 1 de diciembre de 1979. Inaugurado el tramo de La Raza a Indios Verdes.
- 7 de junio de 1980. Inaugurado el tramo de Hospital General a Centro Médico.
- 25 de agosto de 1980. Inaugurado el tramo de Centro Médico a Zapata
- 30 de agosto de 1983. Inaugurado el tramo de Zapata a Universidad.

Fig. 27. Gráfica de la línea 3 del STC Metro



Fuente: STC. Gobierno de la CDMX

Actualmente la línea 3 tiene una longitud de 21 km., 278 metros y 21 estaciones, de las cuales 7 son de correspondencia, 12 son de paso y 2 son terminales (Metro CDMX, Línea 3).

Se calcula que de enero a marzo de 2024, 39,926,846 han utilizado esta línea para desplazarse (CDMX, Afluencia de estación por línea). Esta línea va del Norte al Sur de la Ciudad.

En la Línea 3 encontramos varios puntos de interés, como los ubicados en la estación del Metro Zapata, en el transbordo hacia la línea 12: el Museo de la Caricatura Mexicana y la sala PROCINE que proyecta, de manera gratuita, películas los martes y los jueves a partir de las 4 p.m.

El arte en la Línea 3

En la estación Copilco podemos admirar los murales realizados por el artista plástico mexicano Guillermo Ceniceros, titulados *El perfil del tiempo* (Metro CDMX, Murales). Este artista estudió en 1962 en el Taller de Artes Plásticas de la Universidad de Nuevo León, y desde sus inicios se interesó por los temas prehispánicos. En 1964, durante la inauguración del Museo Nacional de Antropología, fue invitado a unirse al equipo de Luis Covarrubias, ilustrando escenas cotidianas de algunos grupos indígenas de la República. En 1965 se incorporó al equipo de David Alfaro Siqueiros, quienes pintaron el Polyforum.

Fig. 28. Estación Copilco



Fuente: Foto de Ulises Moreno, *México desconocido*

En 1999 fue invitado a realizar los murales de la estación del metro Copilco. Copilco es una estación muy particular: sus altos techos están en penumbra. En la parte superior de las paredes podemos ver los murales que componen *El perfil del tiempo*. El artista plasmó escenas de la prehistoria, las civilizaciones mesoamericanas y las así llamadas “culturas madre”, que ahora son testigo de los usuarios que diariamente pasan por la estación, en especial los estudiantes que se dirigen al campos de la Ciudad Universitaria o al relativamente cercano CCH Sur.

Fig. 29. Murales del metro Copilco



Fuente: Joel Sandías, *Instagram*

Fig. 30. Fragmento de El Perfil en el Tiempo de G. Cenicero



Fuente: *El Souvenir.com*

En la estación Coyoacán está el mural de Martha Tanguma llamado *Andrómeda 1 y 2*, realizado en técnica mixta de vidrio soplado y pintura.

En División del Norte está el mural *El encuentro de Culturas*, de Graziella Scotese.

En la estación Universidad podemos admirar el mural *La Universidad en el umbral del siglo XXI*, de Arturo García Bustos.

En Centro Médico está el mural de Arturo Estrada, titulado *Medicina tradicional y Medicina contemporánea*.

En Viveros/Derechos Humanos está *Una tarde dominical bajo la Ciudad de México*, de Jason Shell.

En Tlatelolco encontramos el mural *El andén de Ouroboros*, de Marco Zamudio Villanueva.

En Balderas se encuentra el mural de Alfredo Nieto Martínez llamado *El valor frente a la indiferencia*. Este mural fue realizado en homenaje para Esteban Cervantes Barrera y Víctor Manuel Miranda Martínez, recordados como los héroes del terrible

acontecimiento ocurrido en el 2009 en esa estación, y del que hablaremos más adelante.

El túnel de la Ciencia

En el transbordo de la estación La Raza de la línea 3 hacia la línea 5 encontramos el Túnel de la Ciencia, un espacio dedicado a la divulgación de la información científica. En esta experiencia inmersiva los pasajeros pueden aprender acerca de nuestro planeta y del Universo, pasando por los átomos y terminando en las estrellas. El Túnel de la Ciencia tiene un tramo casi a oscuras, en donde los pasajeros que por allí transiten por primera vez se sentirán algo desconcertados. No es una falla eléctrica, ¡anímese a pasar!

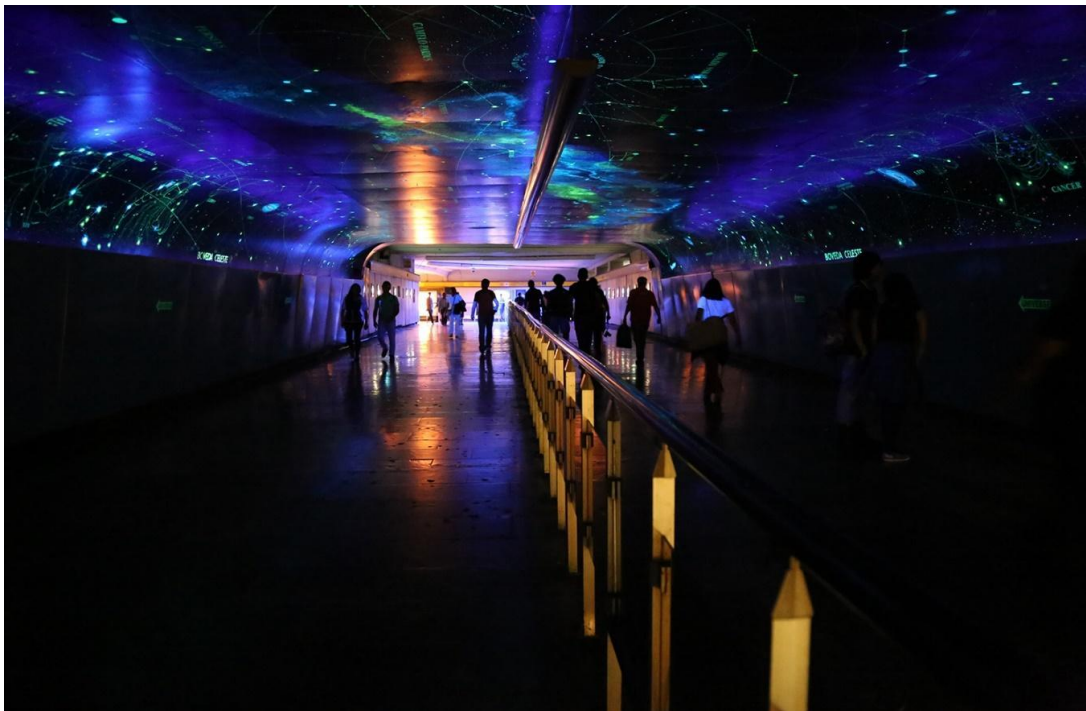
Fig. 31. Meme



Fuente: *Pinterest*

Inaugurado en 1988, el Túnel de la Ciencia es un rinconcito sorprendente que habita en el Metro de la Ciudad de México. Su tramo más oscuro (cortito, no se preocupe usted), nos muestra un pedacito del firmamento. Iluminadas por luz negra podemos ver las constelaciones que representan a los signos del zodiaco. Este espacio busca acercar a las personas a la astronomía y a las ciencias; fue realizado gracias a los esfuerzos conjuntos del Metro y especialistas de la Universidad Nacional Autónoma de México, la Universidad Autónoma Metropolitana y el Instituto Politécnico Nacional, entre otros (Metro CDMX, 30 de noviembre de 2019).

Fig. 32. El túnel de la ciencia. ¿Ya lo conoces?



Fuente: Wikipedia

Estación Zapata

Luego de la inauguración de la Línea 12, la estación Zapata pasó a ser una de las más transitadas de toda la Red, debido a su nuevo carácter de estación de transbordo.

Recuerdo que unos meses antes de inaugurada la nueva línea, empezaron a aparecer mapas oficiales de la red del Metro dentro de las estaciones, en donde ya se mostraba la Línea 12, sin ninguna aclaración de que aún no había servicio. Por aquél entonces no faltaba el despistado que pedía indicaciones para llegar a la línea 12.

Fig. 33. “No pase”. Estación Zapata, 2024



Fuente: fotografía de A.G.S. (2024)

Estación División del Norte

División del Norte es una de las estaciones en apariencia más tranquilas del transporte colectivo. Las salidas de esta estación se encuentran en una glorieta que actualmente lleva el mismo nombre de la estación, y que debe ser uno de los

espacios menos amigables para los peatones (¿Alguna vez han intentado ustedes cruzar a pie la glorieta sin sentir que su bienestar físico corría peligro, incluso usando los puentes peatonales?). A esta glorieta, hace algunos ayeres, se le conocía como la Glorieta del Riviera, por el salón de baile que se encontraba allí.

Pero no me desvíó más del tema: actualmente la estación del Metro División del Norte se encuentra dedicada a los compositores mexicanos, revestida con fotografías y fragmentos de sus canciones.

Desde el 2019 en esta estación se encuentra un piano que los usuarios podían acercarse a tocar y también estaba en funcionamiento una máquina de karaoke, lista para complacer a los pasajeros que deseaban cantar. Sin embargo, tanto el piano como el karaoke fueron otras de las víctimas de la pandemia del COVID-19: para evitar los contagios se cerró con llave el piano, se clausuró la máquina de karaoke y el micrófono desapareció.

Reproducimos a continuación dos fragmentos de la columna de Ricardo Burgos Orozco titulada “Historias en el Metro: karaoke con chinches” (*ContraRéplica*, 1 de marzo de 2023):

Cuando lo vi la primera vez (el piano) hace tres años, era la sensación del Metro. En ese lugar se juntaban familias enteras, mujeres, hombres, todos aquellos quienes siempre tuvieron la inquietud de “echarse” un palomazo y no lo habían hecho por falta de tiempo. Varias ocasiones vi grupitos de personas que se turnaban para cantar, se aplaudían entre ellos y armaban una buena tertulia alrededor de ese sencillo aparato de karaoke colocado en División del Norte, de la Línea 3. Ahí se olvidaban de apretones, sudadas y aceleres propios de este transporte masivo.

Sin la música y el ambiente que ponían los usuarios en esa estación ya no es lo mismo. Pregunté a tres vigilantes que estaban en los torniquetes de una de las salidas si había alguna posibilidad que se reactivara el karaoke. Primero me pidieron que preguntara en las oficinas centrales, pero cuando les contesté que difícilmente me responden, comentaron que ya no va a

volver a funcionar el aparato. “Ya tiene hasta chinches de tanto que no se ha usado”, bromeó uno de los policías.

¿Con quién hay que dirigirse para que regresen los palomazos *im promptu* a División del Norte?

Hallazgos arqueológicos de la Línea 3

Respecto a los hallazgos arqueológicos hechos durante la construcción de la Línea 3, el texto *Investigación arqueológica en la construcción del Metro* (2010), menciona sobre todo los de la segunda etapa de construcción. Al sur, se encontró un asentamiento posiblemente teotihuacano en San Lorenzo Xochimanca, y una zona de enterramientos en avenida Universidad y en Miguel Ángel de Quevedo.

Al norte, hacia Indios Verdes, donde se construyeron los talleres del Metro, se rescataron diferentes objetos, desde los restos de un mamut del Pleistoceno, un enterramiento del Preclásico, un poco de cerámica teotihuacana y los restos de una aldea dedicada a la producción de sal del Posclásico tardío (Sánchez, Mena y Carballal, 2011).

La década de 1980

Llegaron los ochentas. En 1980 sonaba en la radio “Call me” de Blondie, o “Si me dejas ahora”, de José José. La telenovela estelar era *Colorina*, protagonizada por Lucía Méndez. En 1980 nació el primer oso panda en cautiverio, en el zoológico de Chapultepec, cuya madre fue donada por el gobierno de China, casi al mismo tiempo en el que Perisur estaba siendo inaugurado. La presidencia de José López Portillo terminó en 1982, lo sustituyó Miguel de la Madrid Hurtado, mientras *Gabriel y Gabriela* se emitía en la televisión, estelarizada por Ana Martín.

A partir de 1980 el Metro dejó de ser noticia del encabezado de la primera plana. Sí, es verdad, ya no era una novedad tan grande como lo fue la construcción de la primera línea de este transporte, pero quien escribe estas palabras considera que

su importancia en la vida de los ciudadanos ameritaba ocupar, tal vez no el encabezado, pero sí un pedacito de la primera plana de los periódicos. Sea como fuere, las fuentes hemerográficas se volvieron un poco más escasas durante esta época.

Línea 4

Esta línea fue inaugurada en dos etapas, ambas durante el sexenio de José López Portillo. La inauguraciones fueron en las siguientes fechas:

- 29 de agosto de 1981- Inaugurado el tramo de Martín Carrera a Candelaria.
- 26 de mayo de 1982- Inaugurado el tramo de Candelaria a Santa Anita.

Fig. 34. Gráfica de la Línea 4 del STC



Fuente: STC. Gobierno de la CDMX

Actualmente la Línea 4 del Metro tiene 9 km, 363 metros de longitud y 10 estaciones, de las cuales 6 son de correspondencia, 2 son terminales y 4 son de paso (Metro CDMX, Línea 4). Esta línea va de Norte a Sur. Se calcula que de enero a mayo de 2024, 5,881,293 personas utilizaron esta Línea del Metro para desplazarse (Metro CDMX, Afluencia de estación por línea). Fue la primera línea del STC en tener estaciones y tramos elevados. Se construyó e inauguró durante el sexenio de José López Portillo.

Hallazgos arqueológicos en la Línea 4

De la Línea 4 podemos resaltar la estación Talismán, que tiene como ícono a un mamut precisamente porque durante la construcción de esa estación se encontraron los restos de este mamífero prehistórico.

Fig. 35. Ícono de la estación del Metro Talismán



Fuente: STC. Gobierno de la Ciudad de México

Además de representar al mamut encontrado en la zona, se decidió poner en el ícono de la estación a un paquidermo con la trompa levantada que, según diferentes creencias, sirve como amuleto que augura la buena suerte. Actualmente los restos del mamut se encuentran en exhibición en la estación Talismán.

Durante la construcción de esta línea también se encontraron los canales que comunicaban a Tenochtitlán con La Viga, así como una zona habitacional y un embarcadero en Candelaria. De la época colonial se encontraron entierros pertenecientes al Hospital de San Lázaro, y vasijas de barro para alimentos que eran llamadas *lebrillos* (Sánchez, Mena y Carballal, 2011).

Fig. 36. Restos de mamut en la estación Talismán, 2013



Fuente: Disfruta México (26 de febrero de 2013)

El arte en la Línea 4

La Línea 4 es aparentemente en donde menos obras artísticas encontramos. En la estación Santa Anita encontramos los murales de acrílico y fibra de vidrio de David Lach, titulados *Estrella de los vientos* También en Santa Anita Se encuentra *Un paisaje de color para todos*, de Gerard Economus (Metro CDMX, Murales). Todas las estaciones de esta línea se encuentran adornadas con mosaicos alusivos a los nombres o el pasado de cada estación.

Fig. 37. Santa Anita



Fuente: Wikipedia

Línea 5. La “Línea amarilla”

Esta línea fue inaugurada en tres etapas, en las siguientes fechas:

- 19 de diciembre de 1981- Inaugurado el tramo de Consulado a Pantitlán.
- 1 de julio de 1982- Inaugurado el tramo de La Raza a Consulado.
- 30 de agosto de 1982- Inaugurado el tramo de La Raza a Politécnico.

Fig. 38. Gráfico de la Línea 5 del STC



Fuente: STC. Gobierno de la CDMX

Esta línea fue construída e inaugurada durante el sexenio de José López Portillo (1976-1982). Actualmente la línea tiene 14 km, 435 metros de longitud y 13 estaciones, de las cuales 7 son de paso, 5 de correspondencia y 1 es terminal (Metro CDMX, Línea 5). Esta línea va del Norte hacia el Sur-Oriente, dibujando una línea más o menos diagonal en el mapa de la Ciudad de México. Se calcula que de enero a marzo de 2024, 14,729,321 de personas utilizaron la Línea 5 para desplazarse (Metro, CDMX, Afluencia de estación por línea).

Esta línea pasa por la Central de Autobuses del Norte y va hacia la Terminal Aérea y hacia Hangares, por lo que es cotidiano ver a muchas personas llevando sus maletas por los pasillos. Esta línea es una de las cuatro que llegan a una de las estaciones más caóticas de la red del Metro: Pantitlán.

Fig. 39. Logotipo estación Pantitlán



Fuente: Metro CDMX

Esta línea, al igual que las demás del Sistema de Transporte Colectivo fue construida por ICA y Cometro, una subsidiaria de la primera; es la más pequeña y la de menor afluencia de toda la Red. Tiene estaciones a nivel del arroyo vehicular, pero también algunas estaciones subterráneas. Se había proyectado que entre las estaciones Consulado y Eduardo Molina habría otra estación que se llamaría Simón Bolívar, pero al final no se construyó (Metro CDMX, Línea 5).

Fig. 40. La línea 5



Fuente: Metro CDMX

Hallazgos arqueológicos de la Línea 5

Respecto a los hallazgos arqueológicos descubiertos gracias a la construcción de la Línea 5 del Metro, podemos mencionar a la calzada que se descubrió durante la construcción del tramo Misterios-Valle Gómez. Esta calzada conectaba a Tenochtitlán con el Cerro del Tepeyac. Los materiales con los que fue construida la calzada fueron fechados en el período Posclásico Mesoamericano. A lo largo de toda la línea se encontraron restos de mamuts, bisontes, caballos, camellos, aves y peces. En el área de Peñón de los Baños se investigó un asentamiento probablemente teotihuacano, que permitió definir los niveles de ocupación y las áreas de actividad, además de grupos de entierros humanos. En la zona de la iglesia Magdalena de las Salinas se encontraron los restos de un basamento con cuatro etapas constructivas diferentes.

Para los trabajos de construcción de esta línea se realizaron investigaciones estratigráficas que sirvieron también para definir tres islotes en la Glorieta de Potrero, así como evidencias en Pantitlán de las últimas etapas de existencia del lago antes de su desecación (Sánchez, Mena y Carballar, 2011).

El arte en la Línea 5

En Pantitlán se encuentra la *Alegoría a la Ciudad de México y el Sistema de Transporte Colectivo*, de José Elías Jáuregui.

En Instituto del Petróleo está *La Técnica al servicio de la Patria*, de José Elías Jáuregui.

En La Raza encontramos los *Monstruos de fin de milenio*, de Ariosto Otero Reyes.

En Terminal Aérea está el mural *Paisajes cálidos y fríos*, de David Lach.

También en Terminal Aérea encontramos a *Tlatilco y Cuitzeo*, de David Lach (Metro CDMX, Murales).

Línea 6. La “línea roja”

Se inauguró en dos etapas. La primera el 21 de diciembre de 1983 del tramo de El Rosario a Instituto del Petróleo. La segunda, el 8 de julio de 1986 de Instituto del Petróleo a Martín Carrera. Actualmente la línea 6 tiene 11 estaciones, a lo largo de 11 km, 434 metros. De sus 11 estaciones, 4 son de correspondencia, 2 son terminales y 7 son de paso (Metro CDMX, Línea 6). Se calcula que de enero a mayo del 2024, 9,592,829 personas utilizaron esta línea para transportarse (Metro CDMX, Afluencia por estación).

Fig. 41. Gráfica de la Línea 6 del STC



Fuente: STC. Gobierno de la CDMX

Hallazgos arqueológicos de la Línea 6

Gracias a la construcción de esta línea, se encontraron restos de mamuts, así como otros restos de fauna del Pleistoceno.

Cerca de la Refinería de Azcapotzalco se descubrió una zona de enterramientos humanos bastante amplia. De ahí se recuperaron 326 osamentas humanas, cimientos de adobe y los restos de un fogón del Posclásico tardío (Sánchez, Mena y Carballar, 2011).

Fig. 42. Zona de enterramientos humanos explorada sobre la Refinería de Azcapotzalco



Fuente: INAH

El arte en la línea 6

En la estación Lindavista se halla *El Muro de los Lamentos*, de Daniel Kent (Metro CDMX, Murales).

En Instituto del Petróleo se encuentran 7 esculturas de Ernesto Paulsen, que conmemoran la historia de México relacionada con la energía (SUN, 2010).

Fig. 43. Estación Instituto del Petróleo



Fuente: Foursquare

Línea 7. La “línea naranja”

La Línea 7 fue inaugurándose en etapas en las siguientes fechas:

- 20 de diciembre de 1984- Tramo de Tacuba hasta Auditorio.
- 22 de agosto de 1985- Tramo de Auditorio a Tacubaya.
- 19 de diciembre de 1985- Tramo de Tacubaya a Barranca del Muerto
- 29 de noviembre de 1988- Tramo de Tacuba al Rosario

Fig. 44. Gráfica de la Línea 7 del STC



Fuente: STC. Gobierno de la CDMX

Actualmente la línea tiene 14 estaciones a lo largo de 17 km, 11 metros. De las 14 estaciones de esta línea, 4 son de correspondencia, 9 son de paso y 1 es terminal (Metro CDMX, Línea 7). Se calcula que de enero a marzo de 2024, 2,593,870 personas utilizaron esta Línea como medio de transporte (Metro CDMX, Afluencia de estación por línea).

Hallazgos arqueológicos de la Línea 7

Durante la construcción de esta línea se hicieron varios hallazgos arqueológicos, como las construcciones habitacionales cerca de lo que hoy es la estación Camarones, o los restos humanos que se hallaron mientras se realizaban trabajos en la avenida Ferrocarriles Nacionales.

En la estación de San Joaquín se recuperaron restos de fauna pleistocénica. En la zona de Revolución y Diagonal de San Antonio se encontró otra unidad habitacional de estilo teotihuacano, así como vestigios constructivos del Posclásico en el atrio de la iglesia de Tacuba, además de una acequia que se había construido paralelamente a la calzada México-Tacuba (Sánchez, Mena y Carballal, 2011).

El arte en la Línea 7

En la Línea 7 encontramos, en la estación Barranca del Muerto, el mural *Visión del Mictlán*, de Luis Y. Aragón. En la estación Auditorio podemos ver *Un viaje por el rock and roll*, de Jorge Flores Manjarrez, que retrata a muchas personalidades de la música popular y alternativa (Metro CDMX, Murales).

La línea 8

Inaugurada por completo el 20 de julio de 1994. Va de Garibaldi hasta Constitución de 1917. Esta línea tiene 19 estaciones a lo largo de 17 km, 679 metros. De sus 19 estaciones, 6 son de correspondencia, 2 son terminales y 12 son de paso (Metro CDMX, Línea 8). Se calcula que de enero a marzo de 2024, 30,828,458 personas han utilizado esta línea del Metro (Metro CDMX, Afluencia de estación por línea).

Fig. 45. Gráfica de la Línea 8 del STC



Fuente: STC. Gobierno de la CDMX

Hallazgos arqueológicos de la Línea 8

Durante la construcción de esta Línea se descubrieron varios restos arqueológicos de distintas épocas antiguas. Las excavaciones arqueológicas se concentraron en algunos sitios de la Plaza de la Constitución y en la calle 20 de Noviembre. En la plaza se encontró un adoratorio prehispánico, así como algunos muros de basalto y tezontle; de la época virreinal se encontraron los cimientos del mercado El Parián, que solía estar en lo que hoy es el Zócalo. En la calle 20 de Noviembre se encontraron vestigios de la época novohispana: muros del Hospital de Jesús, drenajes y muros de casas (Sánchez, Mena y Carballal ,2011).

El arte en la Línea 8

En la estación Iztapalapa, *Cosmos o la Historia del Principio*, de Janitzio Escalera.

En la estación Bellas Artes, *Visión de un artista francés sobre México*, de Jean Paul Chambas y *Visión de un artista mexicano sobre Francia*, de Rodolfo Morales.

En Bellas Artes está *De la Piedra al aerosol*, de Alfredo Segatori.

En la estación UAM-I, *Vida académica de la UNAM*, de Patricia Torres Ortiz.

En Garibaldi encontramos el mural *Viva la libertad*, de Colectivo Boa Mistura del Centro Cultural España.

En Garibaldi, *100 años de revueltas* de Mamboska, Blacksay, C. Ifackoe A.S., Nat Calixan y Spook; *Disorderline TSFCrew*, de Prince Stein Brinks Milouz, Supra 360 y Spray Paint, y *Acamonchi*, de Acamonchi Art (Metro CDMX, Murales)

Línea 9. La “Línea café”

Inaugurada en dos etapas.

- 26 de agosto de 1987- Inaugurado el tramo de Pantitlán a Centro Médico
- 29 de agosto de 1988- Inaugurado el tramo de Centro Médico a Tacubaya.

Fig. 46. Gráfica de la Línea 9 del STC



Fuente: STC. Gobierno de la CDMX

Actualmente la línea tiene 13 km., 033 metros de longitud y 12 estaciones de las cuales 5 son de correspondencia, 2 son terminales y 7 son de paso (Metro CDMX, Línea 9). Se calcula que de enero a marzo del 2024, 18,293,977 de personas utilizaron esta Línea del STC Metro (Metro CDMX, Afluencia de estación por línea).

La línea 9 se ideó como un apoyo a la Línea 1, con la finalidad de ofrecer una alternativa más rápida a los usuarios, ya que tiene menos estaciones Metro CDMX, Línea 9).

El arte en la Línea 9

En la estación Chabacano está el mural *Urbanohistorias del rock mexicano*, de Jorge Flores Manjarrez. (Metro CDMX, Murales)

Hallazgos arqueológicos en la Línea 9

En la estación Pantitlán se encontraron restos de fauna pleistocénica, como algunos fragmentos de un mamut.

En Tacubaya se encontró un fogón y alineamientos de piedra que sugerían unas habitaciones con data del Posclásico Tardío.

En Roa Bárcena se descubrieron evidencias de cuatro muros que formaban parte de una unidad habitacional sobre una chinampa.

En la zona de Tacubaya se encontraron vestigios de construcciones habitacionales coloniales, así como algunas osamentas humanas que correspondían con la fecha y la ubicación del Panteón de la Piedad.

En la zona de La Viga y avenida Morelos se hallaron evidencias arquitectónicas del extinto muelle del Canal de La Viga (Sánchez, Mena y Carballal, 2011).

En diciembre de 2023 se cerraron las estaciones Pantitlán, Puebla y Ciudad Deportiva, para darle mantenimiento a las estructuras y renivelar las vías del tramo elevado. Además de garantizar la seguridad de los pasajeros durante el trayecto, la renivelación de las vías hará que el viaje sea más agradable, eliminando los saltos y golpeteos y mejorando el tiempo promedio del recorrido de esa línea (El Financiero, 2 de mayo de 2024).

Al cierre de esta investigación (a finales de mayo del 2024), las estaciones aún no han sido reinauguradas y no hay fecha estimada para que se reanude el servicio (Expansión, 28 de mayo de 2024).

La Línea A

Inaugurada en su totalidad el 12 de agosto de 1991. Esta línea va de Pantitlán a La Paz. Tiene 14 km, 893 metros de longitud y 10 estaciones, de las cuales 8 son de paso, 2 son de correspondencia y 2 son terminales (Metro CDMX, Línea A. Se calcula que de enero a marzo del 2024, 17,358,224 de personas utilizaron esta Línea del STC Metro (Metro CDMX, Afluencia de estación por línea). Fue inaugurada durante el sexenio de Carlos Salinas de Gortari.

Fig. 47. Gráfica de la Línea A del STC



Fuente: STC. Gobierno de la CDMX

Hallazgos arqueológicos en la Línea A

El trazo de esta Línea quedó en la transición de la tierra firme al Lago, por lo que no se detectó ningún hallazgo arqueológico durante la construcción de esta Línea (Sánchez, Mena y Carballal, 2011).

La Línea B

Inaugurada en dos etapas. La primera el 15 de diciembre de 1999 de Villa de Aragón a Buenavista. La segunda el 30 de noviembre del 2000, de Ciudad Azteca a Nezahualcóyotl. Actualmente esta línea abarca 20 km., 278 metros de longitud y tiene 21 estaciones (Metro CDMX, Línea B). De las 21 estaciones de la Línea B, 5 son de correspondencia, 14 son de paso y 2 son terminales. Se calcula que, de enero a marzo de 2024, 31,812,923 personas utilizaron esta Línea del Metro (Metro CDMX, Afluencia por estación).

Fig. 48. Gráfica de la Línea B del STC



Fuente: STC. Gobierno de la CDMX

Línea 12. La “Línea dorada”

Inaugurada en su totalidad el 30 de octubre de 2012. Mixcoac-Tláhuac. Actualmente la Línea 12 tiene una longitud de 23.9 km, a lo largo de los cuales se reparten 20 estaciones. De las 20 estaciones de la línea, 4 son de correspondencia, dos son terminales y 15 son de paso (Metro CDMX, Línea 12). Se calcula que de enero a marzo de 2024, 21,568,620 personas utilizaron esta línea del Metro (Metro CDMX, Afluencia de estación por línea).

Fig. 49. Gráfica de la Línea 12 del STC



Fuente: STC. Gobierno de la CDMX

En el 2012, Marcelo Ebrard era el Jefe de Gobierno de la Ciudad y Felipe Calderón el presidente del país. La construcción de esta línea del Metro se inició en 2008 y tenía también que ver con los festejos del bicentenario de la Independencia de México. En la construcción colaboraron Grupo Carso e ICA (Ingenieros Civiles Asociados), mexicanos, y la empresa francesa Alstom. La construcción de esta línea del Metro costó 26,000 millones de pesos mexicanos.

Es una línea del Metro que era muy necesaria para conectar a la zona del sur y oriente con el Centro de la Ciudad. A pesar de los altos costes de construcción, la línea 12 ha resultado muy problemática para los usuarios. El 12 de marzo de 2014 se tuvieron que cerrar las estaciones de Tláhuac a Culhuacán (11 de 20 estaciones de la Línea Dorada) para tratar de arreglar los desperfectos de construcción que ya se estaban haciendo evidentes. Estos problemas se estaban presentando en el

mismo tramo elevado que se derrumbaría el 3 de mayo de 2021. En 2014 el director general de ICA, Alonso Quintana, declaró que la construcción se había hecho correctamente, pero que el problema eran los trenes, que, según él, “no eran compatibles con las vías”. La empresa española CAF, responsable de la fabricación de los trenes utilizados en la Línea 12, aseguró que los trenes cumplían con los lineamientos y requerimientos de las vías.

La consultora internacional Systra fue la encargada de realizar las averiguaciones pertinentes para identificar los problemas de la línea 12, dar un diagnóstico certero y proponer un plan de trabajo para resolver los errores y reanudar el servicio cuanto antes. El 15 de marzo de 2014 se creó la Comisión de Investigación, conformada por varios diputados, con el objetivo de “investigar las causas que originaron la suspensión temporal del servicio en once estaciones de la Línea Doce del Sistema de Transporte Colectivo Metro”. El presidente de la Comisión era el diputado Jorge Gaviño Ambriz (quien en el 2015 fue nombrado director del STCM), y el vicepresidente, el diputado Christian Von Roerich. En mayo de 2017, tras una disputa legal, el Tribunal Superior de Justicia Local dictaminó que el consorcio de empresas constructoras abonaran al gobierno capitalino una pena convencional de 2.100 millones de pesos (US\$103 millones al cambio actual), por retrasos, trabajos no ejecutados, daños y perjuicios en la construcción.

El terremoto que sacudió a la capital y a otros estados el 19 de septiembre de 2017 también dañó las mismas estructuras de la línea 12: los ya mencionados tramos elevados. Varios vecinos reportaron haber presenciado el desprendimiento de varios pedazos de la estructura, así como la presencia de grietas visibles en el concreto. Se realizaron trabajos para darle mantenimiento a estas estructuras.

Actualmente, la red del Metro tiene una longitud de 226.488 kilómetros y da servicio los 365 días del año.

Las líneas A y B conectan a la Ciudad de México con el área conurbada del Estado de México.

Las líneas 10 y 11 del Metro

Parecería que, en el trazo actual del Metro, las líneas A y B fungen como las líneas 10 y 11, respectivamente. No es así: en el Plan Maestro del Metro se consideraban dos líneas que al final, nunca se construyeron. La línea 10 se suponía viajaría de norte a sur (y viceversa), de Eulalia Guzmán a Cuicuilco, mientras que la línea 11 conectaría al Centro de la Ciudad con Ciudad Satélite, en el Estado de México (Mundo, 2024). El recorrido de la Línea 11 actualmente es cubierto por la Línea 1 del Metrobús.

Bombardier y la Constructora Nacional de Carros de Ferrocarril

En México, antes de las políticas neoliberales que vendieron las empresas estatales a empresas privadas, se tenía una amplia tradición en el uso de ferrocarriles no sólo para el transporte de carga, sino también para el de pasajeros.

Fig. 50



Fuente: Foto de A.G.S. (2024)

En Aguascalientes se encontraban los talleres de los Ferrocarriles Mexicanos que, antes de la década de 1950 se dedicaban exclusivamente a reparar y dar mantenimiento a los trenes que lo necesitaran. Sin embargo, los transportes en camiones de carga y de pasajeros, estaban cubiertos, casi en su totalidad, por empresas transnacionales como General Motors, Ford, Chrysler e International Harvester (Escamilla Trejo, 2013). Desde la década de 1920 se le había dado preferencia a los requerimientos de los transportes automotores, lo cual se puede comprobar al revisar las estadísticas y datos de tramos carreteros construidos

durante ese periodo, que son muchos más comparados con los mismos datos de redes ferroviarias.

Luego de la posguerra, el estado de las líneas ferroviarias, así como de los trenes, dejaba mucho qué desear. Además de que el parque vehicular ferroviario era antiguo y se estaba quedando obsoleto (muchas de las locomotoras ya habían pasado la marca de años de utilidad, mientras que otras se habían comprado de segunda mano a Estados Unidos o se rentaban a ese país), las líneas se encontraban sobresaturadas, lo cual, además de causar descontento en los pasajeros, provocaba fallas mecánicas y retrasos en el servicio (Escamilla Trejo, 2013). Aunado a todo esto, la falta de refacciones debido a la Segunda Guerra Mundial tuvo como consecuencia la falta de suficientes convoyes que pudieran cubrir las necesidades de la población pero también de la industria, generando la falta de carros de tren y fletes para transportar correctamente las mercancías, a la par que subieron los costos por el servicio pero sin incrementar las tarifas al usuario (Escamilla Bravo, 2013).

Con todo esto, era evidente que el país no podía depender exclusivamente de fuentes externas que proveyeran de piezas tan importantes para el correcto funcionamiento de los trenes mexicanos, que permitieran la modernización del servicio a bajo costo y que beneficiaran a la industria mexicana. Añade A. Escamilla (2020) En la industria ferroviaria mexicana “a mayor crecimiento económico mayores déficits externos; problemática que se volvió asunto prioritario para la política de desarrollo” (p. 8). Estos déficits causaron, en parte, la crisis económica de 1948, que ayudó a incrementar la necesidad por dejar de depender de las importaciones y empezar a tener industrias independientes que se mantuvieran gracias a los mismos productos nacionales.

Otro de los factores que contribuyeron al mal estado del servicio de ferrocarriles fue la preponderancia que se le dio al uso de los automóviles, construyendo carreteras para ellos y haciendo muy evidente la supuesta ventaja de los autos sobre el tren, sobre todo al desplazarse en distancias cortas. Había subsidios al uso del transporte automotriz y se promovió desde la década de 1920 la reparación y el ensamblaje

de automóviles en el país, causando una obvia ventaja en los precios de los automóviles respecto a los trenes, además de que se construyeron muchas carreteras y caminos que iban paralelos a las vías del tren. Sobre todo estas últimas carreteras generaron descontento en la población, que se preguntaba por qué se habían dedicado tantos esfuerzos económicos y humanos a construir caminos que el tren ya recorría.

Durante el sexenio de Miguel Alemán (1946-1952), Nacional Financiera (NAFINSA) y el Banco de México llevaron a cabo estudios y análisis para determinar la factibilidad de la creación de la Constructora Nacional de Carros de Ferrocarril (CNCF). La técnica estaba a la altura de las circunstancias, pero se temía que las productoras nacionales de insumos necesarios para tal empresa no fueran suficientes para el gran proyecto que se tenía en mente ya que la producción de la industria siderúrgica nacional era insuficiente. La empresa estadounidense Railway Supply Company se ofreció a cubrir el déficit con materiales importados, pero esto no concordaba con el enfoque que se le estaba dando a la creación de la CNCF. La Sociedad de Crédito Industrial defendía el argumento de que, si bien el país no estaba en condiciones para cubrir la demanda siderúrgica debido al poco desarrollo de ese sector, la creación de la CNCF crearía una obvia demanda de materiales, invitando así a que la industria siderúrgica mexicana creciera a la par.

Tanto la Confederación de Cámaras Nacionales de Comercio, Servicios y Turismo de los Estados Unidos Mexicanos (CONCANACO) como la Confederación de Cámaras Industriales de los Estados Unidos Mexicanos (CONCAMIN) propugnaban por la importación de los carros de ferrocarril necesarios para la modernización de los servicios mexicanos, proponiendo invertir de sus recursos para cubrir los gastos que estas acciones acarrearían. Por su parte, los productores locales de diferentes puntos del país, defendían la creación de la CNCF y se mostraban entusiasmados por el proyecto. Así pues, como decíamos al inicio de esta sección, en 1952 se creó la Constructora Nacional de Carros de Ferrocarril con el apoyo de NAFINSA y la expectativa de buena parte de la ciudadanía.

Además de querer lograr la independencia en la producción y mantenimiento de los ferrocarriles y las piezas que necesitaban, se buscó también la descentralización de los talleres, a la par que se quería beneficiar a zonas de escasos recursos que aprovecharían ampliamente a la incipiente industria. Para la edificación de los talleres de la CNCF se eligió a Irolo, Hidalgo, lugar a 100 kilómetros de distancia de la Ciudad de México cerca de la otra compañía estatal dedicada al transporte (Diesel Nacional/ DINA) que se había establecido allí en 1951.

Esta decisión, sin embargo, generó nuevas problemáticas. La zona no contaba con suficiente desarrollo urbano, lo cual no la hacía atractiva para los trabajadores especializados que se quería atraer de otros Estados. Fue así que, un poco sin querer, la CNCF generó también la creación de una nueva ciudad: Ciudad Sahagún.

Ya se estaba construyendo la ciudad que daría la bienvenida a los nuevos trabajadores de la CNCF, pero había otro problema que se debía atender urgentemente. La ubicación de los talleres de la CNCF se hallaba lejos de las zonas productoras de los materiales siderúrgicos que mayoritariamente se encontraban al norte del país, además de que Irolo no contaba con las vías de comunicación necesarias para el transporte de dichos insumos. Considero desconcertante la falta de planeación o de visión integral que estos problemas hacen evidentes. Se quería lograr una industria colaborativa entre los diferentes eslabones productivos de la cadena, pero tal parece que no se tomaron en cuenta las circunstancias que harían posible la colaboración.

Un viaje. El boleto del Metro

Aquí describiré una experiencia muy de nicho: Te encuentras en una librería “de viejo”. Llevas casi una hora rebuscando entre los libros de 10 pesos, curioseando con cuidado los volúmenes más costosos. Tomas un libro que te llamó la atención y lo abres en cualquier página para leer un poco y decidir si lo llevarás contigo a tu casa. El libro se abre en una página, ayudado por un separador improvisado que el dueño anterior dejó olvidado: ¡es un boleto del Metro! Es rosa. O amarillo. O naranja.

Encontraste un tesoro.

Recién inaugurado el Metro de la Ciudad de México, y hasta principios del 2024, el método de ingreso era por boletos con una cinta magnética que se depositaban en los torniquetes. En 1969, recién inaugurado el Metro, los boletos costaban un peso y eran de color naranja. Poco después el costo era de \$1.20 por boleto o \$5 si se compraba una tira completa, de 5 boletos.

En 1972 se emitió el primer boleto conmemorativo, con motivo del Año de Juárez. A este boleto, muy codiciado entre la comunidad de coleccionistas de boletos, se le conoce como el “Juárez blanco”. Los boletos del Metro, pedacitos pequeños de cartón que se compraban sólo para usarse, no han recibido mucha atención. Es gracias a la comunidad de coleccionistas que contamos con información más exhaustiva, pero tampoco cien por ciento completa.

La diversidad de papeles que se usaron para imprimir los boletos, causó variación en los colores de impresión en algunas series e incluso los tamaños de los propios boletos. Los primeros boletos del Metro que se vendieron recién inaugurado el Metro, eran de color naranja muy saturado y estaban impresos en Francia.

Fig. 51. El primer boleto que se vendió para ingresar al STC en 1970



Fuente: Ernesto Castro Calderón (2024)

Desde 1980 se inició la impresión de los primeros boletos mexicanos, que eran elaborados por la Corporación Mexicana de Impresión (COMISA). Aunque la

calidad era mucho más baja que los boletos de factura francesa, la técnica poco a poco se fue afinando hasta lograr la impresión de boletos muy bonitos.

Fig. 52. El codiciado “Juárez Blanco”, emitido en 1972



Fuente: Ernesto Castro Calderón (2024)

La mayoría de la información sobre los boletos, la conocemos gracias a los coleccionistas que han dedicado gran parte de su vida a atesorar estos pequeños rectángulos de cartoncillo.

Fig. 53. Los primeros boletos impresos en México



Fuente: Ernesto Castro Calderón (2024)

A partir del 2008 se comenzó a emitir con mayor frecuencia los boletos conmemorativos, aprovechados también como publicidad. Fue sobre todo durante el gobierno de Miguel Ángel Mancera cuando se emitió la mayor cantidad de diseños diferentes. Desde el inicio de la presidencia de Andrés Manuel López Obrador se dejaron de emitir nuevos diseños, e incluso se continuó utilizando el boleto del aniversario 51 del Metro.

Se decidió que el 29 de febrero de 2024 sería el último día de uso de los boletos magnéticos, dando paso al uso exclusivo de la Tarjeta de Movilidad Integrada para el ingreso al STC Metro (Carranza, 2024). Con la modernización del método de entrada al Metro, se acabó la producción de boletos que por mucho tiempo fueron una de las características de este medio de transporte.

¿Los vas a extrañar?

La accesibilidad en el Metro

El término “accesibilidad” se refiere a las adaptaciones con las que un lugar o servicio cuenta, con la finalidad de adecuarse a las necesidades de las personas con discapacidades. Estas adecuaciones son muy diversas y pueden ser la señalética en Braille, las escaleras eléctricas, los elevadores y las guías podotáctiles, entre otras. Estas adaptaciones son necesarias en todos los rincones de la Ciudad, pues garantizan que todas las personas puedan ejercer su derecho al libre tránsito, así como desplazarse con total libertad y seguridad.

En el Metro, algunas de estas adecuaciones son:

Asientos reservados en todos los vagones. La persona que lo necesite puede pedir el asiento reservado si es que está ocupado por un usuario sin discapacidad visible o invisible, aunque se acostumbra a ceder el asiento en cuanto el usuario se percata de que alguien necesita el asiento.

Fig. 54. Señalética de los asientos reservados en el Metro



Fuente: Fotografía de A. G. S. (2024)

Escaleras eléctricas. Actualmente presentes en la mayoría de las estaciones de la red del Sistema de Transporte Colectivo. Son adecuadas para aquellos usuarios con necesidades diferentes de desplazamiento, así como para las personas de la tercera edad. En fechas recientes se ha destinado gran parte del presupuesto de mantenimiento para dejar en óptimas condiciones las escaleras eléctricas (recordemos los incidentes relacionados con las escaleras mecánicas en la estación Polanco). Las escaleras son especialmente necesarias en estaciones subterráneas tan profundas como las de la línea 3. Sin embargo, debemos tener en cuenta que muchas veces las escaleras no se encuentran en funcionamiento por diversas razones. Así pues, se están vulnerando los derechos de las personas que, debido a la enorme cantidad de escaleras, no pueden hacer uso de este transporte.

Elevadores. Al menos hasta el 2022, las siguientes estaciones contaban con elevador/es:

Línea 1

- Insurgentes (dirección Pantitlán)
- Sevilla (En ambos andenes)
- Cuauhtémoc (En ambos andenes)
- Salto del Agua (En ambos andenes)
- Merced (En ambos andenes)
- Balbuena (En ambos andenes)
- Boulevard Puerto Aéreo (En ambos andenes)
- Moctezuma (En ambos andenes)
- Pantitlán (En ambos andenes)
- Zaragoza (dirección Zaragoza)
- Pino Suárez (En ambos andenes)
- Salto del Agua (En ambos andenes)
- Balderas (dirección Observatorio)
- Observatorio (En ambos andenes)

Línea 2

- Pino Suárez (dirección Cuatro Caminos)
- Zócalo (En ambos andenes)
- Xola (En tres andenes)
- Taxqueña (En tres andenes)
- Ermita (dirección Taxqueña)
- Chabacano (En cuatro andenes)

- Pino Suárez (Dirección Cuatro Caminos)
- Zócalo (sobre la calle)
- Revolución (En ambos andenes)
- Cuatro Caminos (En ambos andenes)

Línea 3

- Balderas (En el andén dirección Universidad)
- Universidad (En ambos andenes)
- Copilco (En ambos andenes)
- Zapata (En ambos andenes)
- Universidad (En el andén dirección Universidad)
- Centro Médico (Andén dirección Universidad)
- Etiopía (En ambos andenes)
- Hospital General (En ambos andenes)
- Balderas (En ambos andenes)
- Juárez (En ambos andenes)
- La Raza (En ambos andenes)

Línea 5

- La Raza (En ambos andenes)
- Autobuses del Norte (En ambos andenes y en la salida)
- Politécnico ((En ambos andenes y en la salida)

Línea 6

- El Rosario (En ambos andenes)

Línea 7

- El Rosario (En ambos andenes)

Línea 8

- Constitución de 1917 (En ambos andenes y en la salida norte)
- Atlalilco (En ambos andenes)
- Iztacalco (En tres andenes)
- Chabacano (En ambos andenes)
- Oceanía (En ambos andenes)
- Coyuya (En tres andenes)

Línea 9

- Centro Médico (En tres andenes)
- Velódromo (En dirección Tacubaya)
- Ciudad Deportiva (En tres andenes)
- Chabacano (En ambos andenes)

Línea 12- Es la única línea que tiene elevadores en ambas direcciones, en todas las estaciones.

- Mixcoac

- Insurgentes Sur
- Hospital 20 de Noviembre
- Zapata
- Parque de los Venados
- Eje Central
- Ermita
- Mexicaltzingo
- Atlalilco
- Culhuacán
- San Andrés Tomatlán
- Lomas Estrella
- Calle 11
- Periférico Oriente
- Tezonco
- Olivos
- Nopalera
- Zapotitlán
- Tlaltengo
- Tláhuac

Línea A

- Pantitlán (En ambos andenes)
- Tepalcates (En ambos andenes)

- Santa Marta (En el andén dirección La Paz)
- La Paz (En el andén, la salida y el paradero)

Línea B

- San Lázaro (En ambos andenes)
- Ciudad Azteca (En ambos andenes)
- Plaza Aragón (En ambos andenes)
- Ecatepec (En ambos andenes y en la salida)
- Villa de Aragón (En tres andenes)
- San Lázaro (En ambos andenes)
- Buenavista (En ambos andenes)

Fig. 55. Elevador en Metro Universidad, 2024.



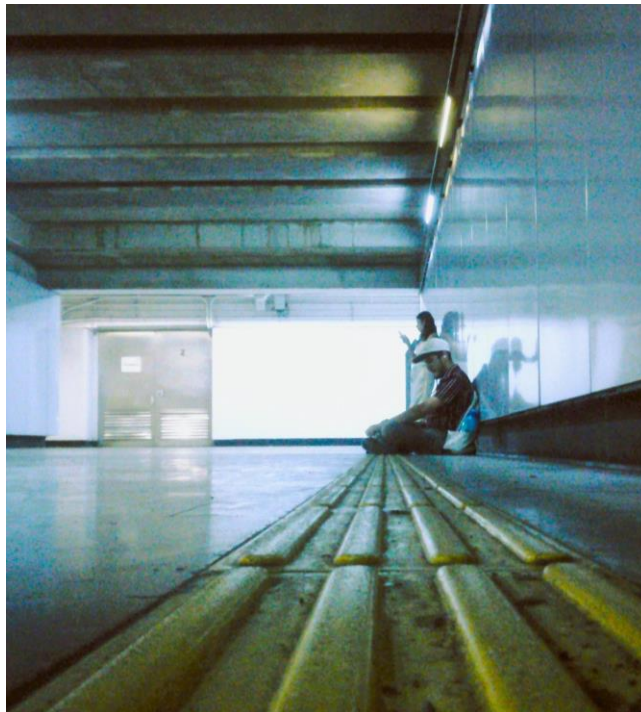
Fuente: Foto de A.G.S. (2024)

Como podemos ver, aún hay muchas estaciones de la Red del Metro que no cuentan con elevadores. Es de suma importancia exigir la colocación de estas adecuaciones para que las personas con alguna discapacidad, así como también las personas de la tercera edad, puedan hacer uso del Metro con total libertad.

Ingreso a perros guías y guías podotáctiles. Las guías podotáctiles son aquellas que permiten a los usuarios con discapacidades visuales desplazarse por las instalaciones del Metro, a través de seguir las con su bastón. La mayoría de las estaciones de la red cuentan con estas guías en el piso de los andenes y las escaleras. Sin embargo, a veces los mismos usuarios son quienes imposibilitan o dificultan el uso de las guías al sentarse en el piso.

El acceso con perros guía está totalmente permitido en todas las estaciones de la red del Metro. Se recomienda a los usuarios no tratar de interactuar con los animales de servicio, ya que esto puede distraerlos de su labor.

Fig. 56. “Cómodamente”



Fuente: Foto de A.G.S (2024)

Para que estas adecuaciones sean eficientes, y que además se vayan haciendo otras que son también muy apremiantes, es vital que los usuarios del Metro estemos conscientes de las diferentes necesidades que pueden tener los demás respecto a la movilidad. Sabemos que estás cansado de esperar en el pasillo, pero por favor, ¡No te sientes en el piso donde están las guías podotáctiles! No utilices los elevadores si no lo necesitas y no te subas a los vagones exclusivos del Metro.

Vagones exclusivos para mujeres

Desde el 2007 se delimitó el tercer vagón de los convoyes del Metro para uso exclusivo de las mujeres y niños menores de 12 años, con la finalidad de disminuir los incidentes de acoso sexual que sufrían las usuarias de este transporte. Esta iniciativa fue parte de la campaña “Acoso Cero”, promovida por Marcelo Ebrard, quien era entonces Jefe de Gobierno de la Ciudad. Cuando revisamos notas de la época, podemos darnos cuenta de la confusión que existía entre los usuarios sobre los vagones exclusivos, ya que no era muy claro en qué horarios y cuáles eran los vagones que se debían dejar para el uso exclusivo de las mujeres y los niños menores de 12 años.

Fig. 57. Señalética sobre los vagones exclusivos (2019)



Fuente: fotografía de A.G.S. (2019)

En 2016 se cambió el sistema de vagones exclusivos, para declararlos restringidos en todo el horario y todos los días para los varones mayores de 12 años. En todas las líneas, los vagones exclusivos para mujeres son los dos primeros del tren, excepto en la línea Rosa del tramo de Pantitlán a Pino Suárez donde los vagones exclusivos son los dos últimos.

Esta regla del Metro aplica también para adultos mayores u hombres con alguna discapacidad, quienes tienen prohibido el ingreso a los vagones exclusivos. Los hombres mayores de 12 años con alguna discapacidad, o los hombres de la tercera edad, deben viajar en los vagones mixtos y tienen preferencia de uso de los asientos reservados.

No olvidemos que esta medida no es un privilegio, sino un intento por garantizar a las mujeres su derecho a moverse por la Ciudad libremente, sin acoso sexual.

Fig. 58. Señalética de los vagones exclusivos en los andenes del Metro



Fuente: Fotografía de A.G.S. (2024)

Centro de Transferencia Canina

Desde 2017, este es un albergue a donde son canalizados todos los perritos y otros animales que son rescatados de las instalaciones del Metro. En este lugar reciben atención especializada, para que, luego de ser dados de alta, sean puestos en adopción responsable. Este albergue se mantiene con donaciones, ya que no recibe presupuesto. Se encuentra al norte de la Ciudad, en la alcaldía Azcapotzalco.

Leyendas del Metro

A lo largo de la historia de este medio de transporte han surgido leyendas acerca de espíritus, animales fantásticos que habitan en los túneles y que solo aparecen para asustar a los usuarios, estaciones secretas y túneles que conectan los edificios clave de la ciudad como Los Pinos, residencia que, hasta el sexenio de Enrique Peña Nieto, era la casa del presidente en turno.

Nuestro Metro cierra todos los días, puntualito a las 12 de la noche. El último tren que da servicio suele pasar seguido del silbato del guardia en turno, que le avisa a los pasajeros que es su última oportunidad de llegar a sus casas sin contratiempos. O bien, si la pantallita que se encuentra arriba de la cabina del conductor está en funcionamiento, el usuario podrá leer ahí: “último tren”. En cuanto pasa este último convoy (incluso, a veces, un ratito antes), se cierran las puertas de las estaciones del Metro y se acaba el servicio del día. Quedan dentro las personas que trabajan en esos puestos que muchas veces pasan desapercibidos: los policías, las personas de limpieza y de mantenimiento, las taquilleras. Es en especial entre estas personas que se cuentan las leyendas de los espantos del Metro, aunque también podemos encontrar recuentos de experiencias paranormales que, sobre todo en internet, comparten los ciudadanos.

Al fin y al cabo, estar en las entrañas de la Tierra, de noche, ya no es tan común en esta época moderna. La noche sirve de alimento para la imaginación o, dirían otras personas menos escépticas que quien escribe estas líneas, agudiza los sentidos. A la par de los trabajos de mantenimiento y de limpieza, los trabajadores del Metro

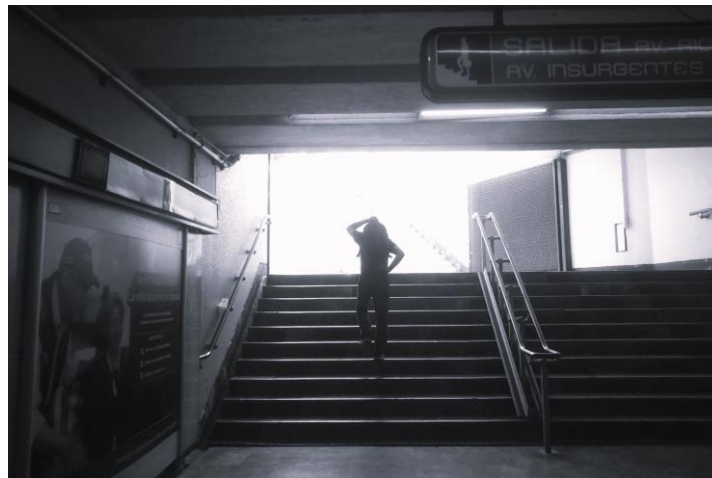
cuentan cómo los han “espantado”. Adjudican estos sucesos a diversas razones, como a las ánimas de quienes han perdido la vida en las vías del tren subterráneo, a los estudiantes asesinados en 1968.

Yo recuerdo que alguna vez me contaron que (la típica historia de “al primo de un amigo...”) Una persona me contó que conocía a otra que trabajaba en las obras de la línea 12. Esa persona le platicó que en las excavaciones se habían encontrado, dentro de la tierra muy profundo, construcciones antiguas, con torres y almenas. Construcciones hechas de piedra amarilla, que no se parecían a nada que ninguno de los trabajadores hubiera visto antes, silenciosas y sobrenaturales. La historia terminaba, como casi todas las narraciones de este tipo, abrupta y misteriosamente, entornando los ojos y bajando la voz: “Les hicieron prometer que no dirían nada...”. En la línea 12, cerca del Museo de la Caricatura Mexicana, por las escaleras del transbordo hacia la línea 3 que uno debe tomar para ir a la dirección Indios Verdes, hay unos ventanales grandes, de forma triangular, que permiten asomarse a las entrañas de la construcción del Metro. Algún propósito de ingeniería tendrán estos ventanales, pero como lo desconozco, no tengo una razón que disminuya el aura de misterio que tiene el lugar detrás del vidrio: una vista que uno no puede observar todos los días, montículos de tierra amarilla muchos metros debajo de la superficie, bañados de una luz ambarina que solo ilumina ciertas zonas y que deja en la absoluta oscuridad a las demás. La historia que me contaron, en la que no creo pero que me gustaría creer, está acompañada de la imagen mental que tengo de ese lugar, que solo he visto por breves momentos al hacer el trayecto hacia mi destino.

La historia de la ciudad desconocida en las entrañas de la Ciudad, con sus torres que imagino muy agudas, la historia que digo no creer, a veces aparece en mis sueños y me fascina durante el día posterior a la aventura onírica. Pensar que hay lugares tan transitados, que recorremos cotidianamente pero que realmente no conocemos del todo, me lleva a soñar despierta. El Metro no deja de ser, como diría el personaje Mario Hugo de la serie chilena *31 Minutos*, un lugar “hermoso y desconocido”.

Estas historias sobrenaturales son el reflejo de la idiosincrasia de los habitantes de la Ciudad de México, en donde la agitación con la que transcurre el ritmo de la vida diaria está salpicada con el realismo mágico y con la sensación de que la historia no se ha ido del todo: en nuestro amado y odiado Metro transita la modernidad de los repetidores de señal de internet que permiten que los viajeros se enteren de las últimas noticias en *Facebook*, o que platicuen con sus conocidos por *WhatsApp* mientras se trasladan de estación a estación, pero también se encuentran los recuerdos de esos estudiantes anónimos (que murieron de formas que no se especifican nunca en las historias contadas en susurros) durante la matanza de Tlatelolco en 1968, la infaltable Llorona que se aparece en todos los rincones de la Ciudad de México (¿no será que la dichosa Llorona no es siempre la misma alma en pena, sino que es el fantasma de todas las mujeres víctimas de feminicidio a las que no se les ha hecho justicia, me pregunto yo, que soy totalmente escéptica, por supuesto?), los avistamientos de criaturas fantásticas que resultan más interesantes que la realidad de un tlacuache perdido y rescatado. Nuestra Historia, en verdad, no se ha ido del todo. Vive en las paredes del Metro que, si nos detenemos a escuchar, nos cuentan una parte diferente de la historia: en los murales que captan algunos sucesos cotidianos, en los mosaicos de vivos colores de la línea 8.

Fig. 59. Escaleras de salida del Metro, 2024



Fuente: Foto de A.G.S. (2024)

Para la realización de esta investigación consultamos el texto *Historias cotidianas del Metro de la Ciudad de México* (2018), en donde se compilaban, entre otras cosas, anécdotas de espantos ocurridas dentro de las instalaciones de este transporte, además de algunas menciones sobre las cosas que ocurren cotidianamente. Es aquí cuando podemos hacer un enlace entre *Historias cotidianas del Metro* y nuestro apartado de “Incidentes”. A continuación, citamos íntegramente uno de los relatos que se compilan en dicho texto.

Los fetos

Aquí sucede de todo. Aquí, hasta usuarios y visitantes (no sé cómo los llamen) han venido a dejar fetos o los dejan en las tasas de los baños de aquí. De aquí a que hacen las averiguaciones [policiales]. Hay veces que sí han llegado a encontrar a la mamá. O sea, a la chava, que luego, pues como es rutina, vienen siendo de los pueblos que, pues están embarazadas, e imagino que no tienen otra solución que abortar.

*María del Refugio Navarro, 60 años, trabajadora
de limpieza de la estación Universidad (p. 363)*

Una de las noticias para nuestro apartado de “Incidentes” era sobre un bebé recién nacido encontrado en uno de los baños de la estación del metro Constitución de 1917, así que utilizaremos esta anécdota como una introducción para nuestro próximo apartado.

La vida y la muerte en el Sistema de Transporte Colectivo Metro

En el Sistema de Transporte Colectivo Metro viajan diariamente 2.5 millones de personas en promedio (FIA, 2022). Por la enorme afluencia de personas, es comprensible también la gran cantidad de sucesos que se presentan día con día. Extravío de objetos, robos “discretos” (perpetrados por los denominados *carteristas*), riñas y pleitos, pero también enamorados que se dan el “sí” en los pasillos mientras esperan su tren, nacimientos dentro de las instalaciones del Metro y niños que tranquilos juegan mientras llegan a su destino.

Nacimientos en el Metro de la Ciudad de México

En promedio nacen dos bebés al año dentro de las instalaciones del Metro de la Ciudad de México todos los años. Estos nacimientos en un lugar tan poco probable para tal suceso, ocurren, en algunas ocasiones, debido al súbito inicio del trabajo de parto, lo cual impide a las mujeres llegar antes del nacimiento a una clínica u hospital. Empero, se han presentado algunos casos en los que la madre estaba en el Metro, desplazándose hacia un hospital para dar a luz. En estas últimas instancias, se ha subrayado la injusticia de tener que recorrer largas distancias para recibir atención médica, además de la imposibilidad de pagar un taxi u otro transporte en teoría más rápido, pero también más caro.

Los nacimientos que tienen lugar dentro del Metro son atendidos por el personal de Seguridad Industrial e Higiene, quienes están preparados para estos acontecimientos, además de recibir apoyo de la Policía Bancaria e Institucional y el ERUM. Estos equipos cuentan con capacitación para poder ayudar a las mujeres que lo necesiten. Luego del alumbramiento, la nueva mamá y su bebé son trasladados por el ERUM a algún hospital o clínica cercana a las inmediaciones de la estación donde haya ocurrido la emergencia.

Y, que quede claro: No, los bebés que nacieron dentro de las instalaciones del Metro no viajarán gratis de por vida en este transporte.

2017

En la estación Candelaria, en septiembre, una mujer dio a luz a un varón. Ambos fueron llevados al hospital más cercano, en donde se reportaron estables.

2018

En agosto se encontró a una bebé abandonada en el baño del metro Cuatro Caminos.

2019- 5 nacimientos

En el 2019 los nacimientos fueron:

En abril, en Indios Verdes.

En mayo, en Chabacano de la línea 8, donde una niña de 14 años dio a luz a su bebé en el cubículo del Inspector Jefe de Estación, luego de pedir ayuda.

En julio, en la estación Zócalo, una mujer de 20 años se acercó al personal de la estación luego de empezar a sentir contracciones. Su bebé nació en la Jefatura de Estación, apoyado por el personal de Seguridad Industrial e Higiene, así como de los policías.

En septiembre, en Pantitlán de la Línea 9, el mismo equipo de Seguridad Industrial e Higiene del Metro, apoyó a una pasajera de 15 años de edad, para dar a luz a su bebé, que nació en el cubículo del Inspector Jefe de Estación.

En noviembre, en Plaza Aragón de la Línea B, una pasajera de 21 años fue apoyada por la Jefa de Estación y por una policía de la PBI, quienes atendieron el parto.

Todos los bebés nacidos en 2019 en las instalaciones del Metro, así como sus mamás, fueron reportados como saludables y trasladados inmediatamente a centros hospitalarios, donde recibieron atención médica especializada.

2020- 2 nacimientos

Fue en julio de 2020 (en medio de la contingencia sanitaria), cuando ocurrió el primer nacimiento de ese año dentro de las instalaciones del Metro. El bebé nació en la estación Romero Rubio de la Línea B. La pasajera, de 17 años, fue apoyada por elementos de Seguridad Industrial e Higiene, así como por paramédicos del ERUM. La niña y su bebé, reportados estables, fueron trasladados al Hospital Materno Infantil Inguarán. Todas las personas que apoyaron a la nueva mamá guardaron en todo momento las medidas sanitarias requeridas durante la pandemia del COVID- 19.

Fig. 60. Nacimiento de un bebé en el STC



Fuente: *STC Metro*

2021. Ningún nacimiento reportado dentro de las instalaciones del Metro

2022

En marzo nació, en la estación Taxqueña de la línea 2, la primera bebé del año dentro de las instalaciones de este transporte. La mamá dio a luz en el cubículo del Jefe de Estación, apoyada por el personal de Seguridad Industrial e Higiene. Posteriormente, tanto la mamá como su bebé fueron trasladadas a un hospital cercano por elementos del ERUM.

En agosto de 2022 nació el segundo bebé del año en las instalaciones del Metro. Esto sucedió en la estación Eugenia, de la Línea 3. La pasajera pidió ayuda al percatarse de los síntomas del trabajo de parto, y fue apoyada por elementos de la Policía Bancaria e Industrial, quienes la trasladaron al cubículo de primeros auxilios de la estación y solicitaron una ambulancia.

2023

En el 2023 nacieron cuatro bebés en las instalaciones del Metro.

El primer bebé nacido en las instalaciones del Metro en 2023, fue en febrero, en la estación Pantitlán, de la línea A. La madre de 32 años, fue apoyada por elementos de la Policía Auxiliar de la SSC y personal de Seguridad Industrial e Higiene de este transporte, y dio a luz en el cubículo del Inspector Jefe de Estación.

En julio, en Acatitla de la Línea A, una niña de 17 años fue apoyada por el personal de la estación, luego de iniciar las contracciones. Su bebé y ella fueron trasladadas a un hospital cercano para recibir atención médica, pero fueron reportadas como estables por el personal del ERUM, que las trasladó a la clínica.

En marzo, de nuevo en Pantitlán pero ahora de la línea 9, una usuaria de 29 años fue apoyada por dos mujeres de la Policía Auxiliar, quienes solicitaron ayuda a los paramédicos. No se especifica en dónde nació el bebé, pero sí que estaba saludable y que, tanto el bebé como la mamá fueron trasladados a un hospital cercano.

En la estación Guelatao, en agosto, una mujer entró en labor de parto en la entrada de la estación. Los vigilantes del Metro rápidamente alertaron a los paramédicos,

quienes atendieron a la usuaria a dar a luz a su bebé. Ambos fueron trasladados a un hospital cercano y fueron reportados como saludables y estables.

Por cuestiones de protección de datos y de derechos humanos, no es posible encontrar mucha información al respecto de las mamás o los bebés nacidos dentro del Metro, pero nos llama la atención que muchas de las mujeres que dieron a luz dentro del STC, eran muy jóvenes. ¿Habría alguna correlación o solo es una coincidencia?

Fig. 61. Pasajeros en el metro, 2024



Fuente: Foto de A.G.S. (2024)

Suicidios en el metro de la Ciudad de México

En 2016 se estableció el protocolo “Salvemos vidas” a través del cual se capacita al personal del Metro para poder identificar a personas con potencial riesgo suicida y realizar contención para ayudar a estos usuarios. Desde la creación del protocolo se ha atendido a 620 personas en posible riesgo suicida, la mayoría de las cuales fueron canalizadas a dependencias de salud pública para recibir atención especializada (Metro CDMX, 24 de julio de 2023).

Según cifras oficiales, de enero de 2018 a diciembre de 2022, al menos 202 personas perdieron la vida luego de arrojarse a las vías del Metro (D. Santiago, 2022). Estos sucesos son denominados “hechos relevantes” entre el personal del STC Metro, y son atendidos con todo un protocolo que se despliega en cuanto se identifica el desafortunado suceso. La persona es rescatada de las vías lo antes posible (se encuentre o no con vida), luego de que la corriente eléctrica se desactiva y los pasajeros que viajaban en el tren, así como quienes se encuentran en los andenes, son desalojados. Además, inmediatamente se hace cambio de conductor, para que el conductor original reciba atención psicológica lo antes posible. El personal del Metro trabaja lo más rápido posible para restablecer el servicio en el menor tiempo. Aproximadamente, el rescate de la persona le lleva a los trabajadores del Metro, 17 minutos.

Luis Lamah, coordinador de Protección Civil del Metro, dijo en una entrevista con *Expansión* (2022) que los protocolos se adaptan según las necesidades de la situación. En todo momento se tiene presente el bienestar físico y emocional de los usuarios, de la persona y de los trabajadores del STC Metro (D. Santiago, 2022). Se tiene un acuerdo con la Fiscalía, tanto de la Ciudad de México como del Estado de México, que permite que el cuerpo sea retirado de las vías sin necesidad de que un perito lo apruebe (trámite que sí es requerido para retirar cuerpos en la vía pública), con la finalidad de reanudar el servicio lo antes posible.

En promedio, 45 personas al año se quitan la vida en las instalaciones del Metro. Si tú o alguien que conoces está teniendo pensamientos suicidas o está batallando con la depresión, pide ayuda, no te sientas solo/a. Comunícate a la Línea de la Vida

(disponible las 24 horas, los 365 días del año) lo antes posible: 800 911 2000 (Secretaría de Salud, 2021). Si por desgracia te tocó que el servicio se demore por algún *hecho relevante*, suplicamos encarecidamente evitar comentarios del tipo: “Ay, ¿Por qué eligió la hora pico para hacer su *show*?”. Un poquito de empatía, por favor.

Sucesos/ Incidentes en el Metro

A continuación vamos a tratar los temas menos agradables. No queremos propiciar el morbo ni decir que el Metro es un lugar terrible. Simplemente, estos hechos desafortunados ocurrieron dentro de las instalaciones del Metro, así como otros sucesos felices ocurrieron también (como los nacimientos, por ejemplo). El Metro no se reduce a estos hechos tristes y escabrosos, pero estos hechos forman parte de la historia de este medio de transporte. Invitamos a los lectores a aprender sobre estos temas con la finalidad de honrar a las víctimas y para reflexionar acerca de cuáles son las situaciones que propician estos eventos.

20 de octubre de 1975. Poco tiempo después de inaugurado el STC se dio el primer accidente, cuando dos trenes de la Línea 2 chocaron cerca de la estación Viaducto. Este accidente dejó 70 heridos y 31 muertos. Poco después de este hecho, se implementó el Piloto Automático en todos los trenes.

28 de septiembre de 1995. Ernesto Cruz Jiménez, policía judicial, abrió fuego en un vagón del Metro en la estación La Raza, contra las personas que tuvieron la mala fortuna de viajar con él. Como resultado, Aurora Martínez López y Juan Banda Serrano perdieron la vida y 5 personas más fueron heridas.

A pesar de que su defensa se basó en un estado mental depresivo, durante el proceso se demostró que las circunstancias en el momento no disminuían su responsabilidad en el crimen. En 1998 fue sentenciado a 50 años de prisión.

Fig. 62. Viñeta de José Hernández



Fuente: *La Jornada* (29 de septiembre de 1995)

18 de septiembre de 2009. Luis Felipe Hernández Castillo, de 38 años en ese momento, decidió comenzar a pintar una de las paredes del andén de la estación Balderas. Uno de los elementos de seguridad, el policía Víctor Manuel Miranda Martínez, se acercó a Hernández Castillo y le llamó la atención por estar haciendo una pinta en la pared. Ante esta confrontación Luis Felipe Hernández sacó una pistola y abrió fuego, disparándole al oficial Miranda Martínez. Enseguida cundió el pánico entre las personas que se encontraban en el andén, quienes empezaron a correr para alejarse de la situación. Esteban Cervantes Barrera, albañil de profesión que se encontraba en el lugar, se acercó y comenzó a forcejear con Hernández Castillo, tratando de arrebatarle el arma. Al final, otros elementos de la policía lograron aprehender a Luis Felipe Hernández, pero tanto Esteban Cervantes como Víctor Miranda perdieron la vida. También resultaron heridas 5 personas más, que

recibieron atención médica. Luego del incidente, Luis Felipe Hernández fue llevado al hospital para ser atendido por las heridas sostenidas y luego fue llevado al Ministerio Público (A. Salgado, 2009).

Al finalizar el juicio por los hechos cometidos en la estación Balderas, Luis Felipe Hernández fue sentenciado a 151 años de prisión, así como a pagar retribución monetaria a las familias de sus víctimas. Se instituyó la Medalla al Mérito Ciudadano Esteban Cervantes Barrera. Las víctimas mortales Víctor Manuel Miranda y el propio Esteban Cervantes fueron los primeros en recibir este reconocimiento establecido para homenajear a quienes llevan a cabo actos heroicos en el Metro de la Ciudad.

A raíz de este suceso, se implementaron detectores de metales en las estaciones de mayor afluencia. Estos detectores estaban siempre resguardados por dos elementos de la policía, quienes se aseguraban de que la mayoría de los usuarios pasaran a través de estos portales. Con el tiempo, las reglas se fueron relajando, los policías al lado de los detectores de metales desaparecieron y las máquinas cayeron en desuso. En algunas estaciones aún podemos encontrar estos detectores de metales, ya sin uso. En el 2015 se inauguró en la estación el mural “El valor frente a la indiferencia”, del artista mexicano Alfredo Nieto Martínez, en honor de los valerosos actos de Esteban Cervantes y Víctor Miranda.

2 de abril de 2014. En la estación del Metro Copilco, unos estudiantes de derecho en estado de ebriedad empujaron a uno de ellos a las vías, provocándole la muerte.

4 de marzo de 2014. Luego de una riña en la estación Bellas Artes, Jorge Iván Rivas Ríos atacó con una navaja a una pareja, resultando en la muerte de Carlos Martínez y en heridas de Mariana Morales. Jorge Iván fue sentenciado a 33 años de cárcel y al pago de indemnización a sus víctimas y a sus familias.

4 de mayo de 2015. Choque de trenes en el descenso que conecta a la estación Terminal Aérea con Oceanía, 12 personas heridas. Se determinó que el accidente se debió a un error humano, ya que el conductor omitió cambiar el modo de conducción a piloto automático.

Diciembre de 2015. Se desprendieron las escaleras de la estación Nativitas de la línea 2 del metro, sin caer del todo. Este hecho dejó 3 heridos, no de gravedad, que inmediatamente recibieron atención médica. Luego de este incidente, se dio mantenimiento a 42 escaleras ubicadas en diferentes estaciones de la Línea 2 del Metro. Desde entonces se comenzó a hacer más evidente la falta de mantenimiento en las instalaciones del Sistema de Transporte Colectivo.

11 de marzo de 2020. Choque de trenes en la terminal de Tacubaya. El conductor que intentaba estacionar el convoy, perdió el control del tren y se estrelló, en reversa, con otro tren que se encontraba detenido en el andén. 41 heridos y un muerte.

9 de enero de 2021. Incendio en el Centro de Control del Metro, ubicado en el Centro Histórico. Una mujer, miembro de la Policía Bancaria e Industrial, perdió la vida, y más de 30 trabajadores resultaron intoxicados. Se suspendió el servicio en 6 de las líneas del Metro (de la 1 a la 6). El servicio en las líneas 1, 2 y 3 fue restablecido el 13 de enero, mientras que el resto de las líneas reanudó labores a principios de febrero de ese mismo año. Fue la primera vez, en los 51 años de la existencia de este transporte, que se interrumpió el servicio.

3 de mayo de 2021. A las 10 de la noche, un tren que se desplazaba por las vías elevadas de las estaciones Los Olivos y Tezonco de la línea 12, cayó hacia la avenida Tláhuac luego del derrumbe de la estructura. 26 muertos y 80 lesionados.

Este derrumbe tuvo lugar luego de meses de especulación sobre la integridad de la estructura del tramo elevado del Metro. Desde el 2017 Jorge Gaviño, quien era entonces el director del Metro de la Ciudad de México, ya había declarado que la línea 12 de dicho transporte tenía problemas estructurales que requerían de mantenimiento y atención.

7 de enero de 2023. Choque en la estación Potrero. Más de 57 heridos y un muerto.

24 de octubre de 2023. Accidente en escaleras eléctricas de la estación Polanco.

El busto de Corona del Rosal

Durante muchos años se pudo ver en la Glorieta de Insurgentes un busto de bronce con la efigie de quien fuera Regente de la Ciudad: Alfonso Corona del Rosal. Siempre se trató de un personaje polémico por las implicaciones que tuvo en la matanza de estudiantes de Tlatelolco en 1968. Sin embargo, hasta el 2016 ningún gobierno había retirado o declarado nada públicamente sobre esa estatua que ensalzaba el legado de Corona del Rosal. En 2016 se iniciaron los trabajos de remodelación y mantenimiento, momento en el que se retiró el busto de Corona del Rosal para someterlo a procesos de restauración y, supuestamente, devolverlo a su lugar de origen en la Glorieta. A partir de marzo de 2017 podemos encontrar algunas notas periodísticas que preguntan en dónde está el dichoso busto.

Parece que se aprovechó el alboroto de la remodelación de la Glorieta para desaparecer el homenaje a tan controvertido personaje de la política mexicana. Al día de hoy, en 2024, la Glorieta sobrevive sin el busto de Corona del Rosal.

¿Qué le habrá pasado a la escultura? ¿En casa de quién estará? ¿O se oxidará, olvidado, en algún taller de chatarra? ¿Alguien extrañará ver a quien fuera el Regente de la Ciudad en medio del trajín diario? El busto de Corona del Rosal pasa a formar parte de otras piezas emblemáticas de la Ciudad, ahora perdidas, como el famoso Cohete de Tlatelolco, que tenía varias resbaladillas y se encontraba en la Primera Sección.

Fig. 63. El busto de Corona del Rosal que se encontraba en la Glorieta de Insurgentes



Fuente: *Wordpress*

Las placas conmemorativas de Díaz Ordaz

En el 2018, con motivo del aniversario 50 de la matanza de Tlatelolco, el gobierno de Miguel Ángel Mancera tomó la decisión de quitar las placas conmemorativas que mencionaban al ex presidente Díaz Ordaz, que había en las estaciones del metro Pino Suárez, Balderas, Insurgentes, Zócalo e Hidalgo y en la Plaza de Armas de la Magdalena Mixhuca.

El suceso fue *trending topic* durante un par de días en la red social antes llamada *Twitter*, en donde los usuarios se manifestaron tanto a favor, como en contra. Algunos, a favor de quitar las placas que homenajearan al “asesino de estudiantes”, mientras que quienes estaban en contra argumentaban que no se puede borrar la historia.

El Jefe de Gobierno, José Ramón Amieva, aclaró que se reemplazaría las placas conmemorativas por otras que celebraran las fechas de inauguración, pero sin mencionar el nombre de ningún funcionario actual o del pasado.

Fig. 64. Placa de Gustavo Díaz Ordaz en el STC



Fuente: Forbes

Personalidades del Metro

Mauricio Nares, el “Wolverine” del Metro

Fue en el 2015 cuando por primera vez, usuarios del Metro *hicieron viral* en redes sociales a Mauricio Nares, conductor del Metro que no solo llama la atención por su aspecto físico, sino por su sincera amabilidad y la calidez del servicio que ofrece diariamente a los pasajeros de la *limusina naranja*.

Mauricio Nares utiliza el sistema de bocinas para comunicarse con los pasajeros, deseándoles un buen día y previniéndolos sobre el clima en el exterior. Quienes han tenido la fortuna de encontrarlo, enfatizan su buena actitud y espontaneidad, que mejoran el viaje cotidiano.

Fig. 65. Mauricio Nares, el “Wolverine” del Metro



Fuente: Atracción 360

Dinorah Fernández, la Voz Institucional del Metro

Desde el 2010, la locutora Dinorah Fernández es quien graba todos los anuncios recurrentes que escuchamos durante nuestros recorridos, así como los avisos de la

próxima estación de los trenes nuevos de la Línea 1 de la Línea 12 (Reforma, La voz del metro). En su entrevista con Reforma, Dinorah irradia entusiasmo y gusto por su trabajo y por el Metro. Dinorah comenzó trabajando en el Metro no como locutora, sino como un elemento de la Gerencia de Seguridad Institucional, en donde asistía directamente a los usuarios con alguna dificultad dentro de las instalaciones del STC. “Me tocó enseñar a usar adecuadamente las escaleras, atender desmayos y hasta partos como parte de un trato muy directo con el usuario”, dijo en una entrevista con el Excélsior en el 2013 (F. Pazos, 2013).

La próxima vez que viajes en Metro y escuches los avisos dentro del tren, recuerda el nombre de Dinorah Fernández.

Fig. 66. Dinorah Fernández, la voz del Metro



Fuente: *Reforma*

Oficina de Objetos Extraviados

En la estación Candelaria, sobre el pasillo que hace transbordo hacia la línea 4, se encuentra la Oficina de Objetos Extraviados. A esta oficina llegan, como su nombre lo indica, las pertenencias que los usuarios dejaron olvidadas en las instalaciones del STC.

Según una nota del Gobierno de la Ciudad de México publicada en enero del 2023 (Metro de CDMX, 3 de enero de 2023), son muy variados los objetos que llegan a esta Oficina: pasaportes, maletas y mochilas, teléfonos celulares, secadoras de cabello, cascos de motocicleta y juguetes, entre otras cosas. Para reclamar el objeto, el usuario debe acudir con una identificación a la Oficina de Objetos Extraviados, en donde se le solicitará una descripción detallada del artículo para comprobar su pertenencia.

Cada año la Oficina de Objetos Extraviados participa en el programa Reciclatrón, en donde se entregan los objetos electrónicos no reclamados, para desecharlos sustentablemente.

Para quien desee recuperar sus pertenencias, estos son los datos de la Gerencia de Atención al Usuario. Teléfonos: 55-56-27-46-43; 55-89-26-07-32 y 55-89-26-07-27, en un horario de 09:00 a 15:00 horas de lunes a viernes, o bien contactar el apoyo mediante el correo electrónico: objetos.extraviados@metro.cdmx.gob.mx

Cada mes se publica la lista de Objetos Extraviados en el portal del Metro de la CDMX, en donde se describen someramente los objetos resguardados en la Oficina. Les dejamos el enlace por si quieren curiosarse o encontrar alguna cosa que se les perdió en el Metro: https://www.metro.cdmx.gob.mx/oficina-de-objetos-extraviados/objetos-extraviados-febrero_2024

Fig. 67. Oficina de Objetos Extraviados, metro Candelaria, 2023



Fuente: Metro CDMX (3 de enero de 2023)

Las películas filmadas dentro del Metro

En 1989 se rodó en la Ciudad de México la película *Total Recall* (1990, más traducida al español como *El vengador del futuro*), estelarizada por Arnold Schwarzenegger. Las estaciones elegidas para las tomas fueron Chabacano y también la estación Insurgentes, en donde el director aprovechó la estética futurística de las instalaciones para grabar una secuencia de persecución. Aunque los letreros fueron cambiados para aparentar ser el Metro de Nueva York, el ojo entrenado puede fácilmente reconocer los pasillos de las estaciones del Metro de nuestra Ciudad. Además, algunas personas “comunes y corrientes” sirvieron de extras.

Fig. 68. Comparativa escena de *Total Recall* con estación de metro Chabacano en la actualidad, 2024



Fuente: Reddit (2024)

El Wi- Fi en el Metro

En el 2017 se ofreció por primera vez el servicio de internet gratuito a los usuarios de la Línea 7 del Metro, línea que va de El Rosario a Barranca del Muerto. En ese momento el Jefe de Gobierno era Miguel Ángel Mancera. La inversión fue de 1800 millones de pesos.

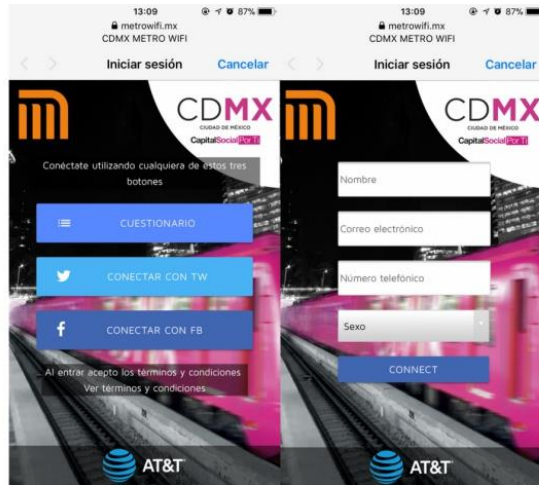
Fig. 69. ¿A qué dedicarían su tiempo los pasajeros si no hubiera Wi-Fi?



Fuente: Foto de A.G.S. (2024)

El Wi-Fi del Metro permite al usuario conectarse durante 30 minutos, tiempo promedio del recorrido en la línea, luego de lo cual la sesión se cierra automáticamente.

Fig. 70. Wi-Fi en el Metro de la CDMX, 2017



Fuente: *El País* (8 de diciembre de 2017)

¿Tarifa diferenciada en el Metro?

En mayo de 2024, la propuesta de la Ley del Sistema Metro fue anunciada por uno de los candidatos durante el tercer debate entre los contendientes a Jefe de Gobierno. Esta iniciativa propone el establecimiento de una tarifa diferenciada que cobre el pasaje dependiendo del número de estaciones que el usuario se desplace. Aunque en fechas posteriores al debate, y respondiendo a las críticas que desató esta propuesta, se aclaró que la iniciativa busca que se cobre menos de \$5 (la tarifa establecida actualmente) a las personas que viajen menos de 10 estaciones, la mecánica del cobro propuesta por la Ley del Sistema Metro es complicada y en efecto, no beneficiaría a las personas de menores recursos.

En la CDMX una de las problemáticas más urgentes en la actualidad, es la subida del precio de las rentas debido a la gentrificación de las colonias, lo cual ha provocado que las personas deban dejar su lugar de origen para irse a vivir a la periferia de la Ciudad. Además, la excesiva centralización que sigue estando presente, fuerza a los ciudadanos a tomar trabajos lejos de sus hogares debido a la falta de oportunidades cerca de sus lugares de origen o sus domicilios (P. Venegas, 2023).

Diferentes personajes de la política mexicana, así como de la ciudadanía, se han pronunciado en contra de la Ley del Sistema Metro, aduciendo que la tarifa diferenciada sería una antesala de la privatización del Metro, abriendo la puerta para que la iniciativa privada lucre con este sistema de transporte público masivo.

Palabras finales

El Metro de la Ciudad de México es un gran sistema de transporte, que se convierte en muchas cosas más. El Metro se parece mucho a la Ciudad donde se encuentra: es grande y ruidoso, en apariencia hostil pero que oculta muchas ternezas.

Se quedan en el tintero muchas otras anécdotas y datos curiosos del Metro, pero deseo que estas páginas hayan sido de una lectura disfrutable.

Fuentes y referencias

- Aguilar, I. (2023). Cuáles han sido los accidentes más aparatosos de la historia del Metro de la CdMx. *Infobae*. Recuperado de: <https://www.infobae.com/mexico/2023/10/24/cuales-han-sido-los-accidentes-mas-aparatosos-en-la-historia-del-metro-de-la-cdmx/>
- Aldaz, P. (1 de octubre de 2018). Retiran del Metro placas con el nombre de Díaz Ordaz. *El Universal*. Recuperado de: <https://www.eluniversal.com.mx/metropoli/cdmx/retiran-del-metro-placas-con-el-nombre-de-gustavo-diaz-ordaz/>
- Archivo General de la Nación. (3 de septiembre de 2016). AGN recuerda la inauguración del Metro, vía El Nacional, *Archivo General de la Nación*. Recuperado de: <https://www.gob.mx/agn/articulos/agn-recuerda-la-inauguracion-del-metro-via-el-nacional>
- Ávila, L. (25 de diciembre de 2023). En el 2023, cuatro bebés nacieron en estaciones del Metro de la Ciudad de México. *Posta*. Recuperado de: <https://cdmx.posta.com.mx/mexico/en-el-2023-cuatro-bebes-nacieron-en-estaciones-del-metro-de-la-ciudad-de-mexico/vl1529214>
- Bolaños, Á. & Gómez, L. (5 de octubre de 2007). Pone en marcha GDF el programa Acoso Cero contra el abuso sexual en el Metro. *La Jornada*. Recuperado de: <https://www.jornada.com.mx/2007/10/05/index.php?section=capital&article=044n1cap>
- Brown, C. (11 de marzo de 2021). Una inversión para nuestro futuro: el financiamiento del Metro de la Ciudad de México. *Nexos*. Recuperado de: <https://labrujula.nexos.com.mx/una-inversion-para-nuestro-futuro-el-financiamiento-del-metro-de-la-ciudad-de-mexico/>
- Carranza, E. (19 de febrero de 2024). Un viaje: sobre el último boleto magnético del Metro. *Arquine*. Recuperado de: <https://arquine.com/un-viaje-sobre-el-ultimo-boleto-magnetico-del-metro/>

- Carrasco, P. (2 de agosto de 2022). Operan 15 mafias de vagoneros en el Metro. *La Prensa*. Recuperado de: <https://www.la-prensa.com.mx/metropoli/operan-15-mafias-de-vagoneros-en-el-metro-8677931.html>
- Cartwright, M. (31 de enero de 2023). Reina Victoria, *World History*. Recuperado de: <https://www.worldhistory.org/trans/es/1-21483/reina-victoria/>
- Castro, E. (2024), *Catálogo de Boletos del Metro*. Edición propia.
- Chávez, V. (19 de diciembre de 2015). Se caen las escaleras del Metro Nativitas. *Chilango*. Recuperado de: <https://www.chilango.com/ciudad/se-caen-las-escaleras-del-metro-nativitas-hay-dos-heridos/>
- Clío. (7 de mayo de 2020). *Documental. El Metro, una historia subterránea*, YouTube. Recuperado de: <https://www.youtube.com/watch?v=nfWl3NygyPc>
- CNDH México. (7 de julio de 2023). Nace Miguel Henríquez Guzmán, promotor del derecho a la democracia en México. *CNDH México*. Recuperado de: https://www.cndh.org.mx/sites/default/files/documentos/2023-07/FRN_AGO_04-1.pdf
- ConArque. (1 de diciembre de 2016). Arqueología en el metro de la Ciudad de México (Parte I). *ConArque*. Recuperado de: <https://conarquemx.wordpress.com/2016/12/01/arqueologia-en-el-metro-de-la-ciudad-de-mexico-parte-i/>
- Consejo Nacional de la Cultura y las Artes. (2017). Uso de lenguaje inclusivo, persona en situación de discapacidad, Sección de Participación, Género e Inclusión. Gobierno de Chile. Recuperado de: <https://www.cultura.gob.cl/wp-content/uploads/2017/01/guia-recomendaciones-lenguaje-inclusivo-discapacidad.pdf>
- Díaz, G. (s./f.). ¿Conocen los orígenes del Anillo Periférico?, *Relatos e Historias de México*. Recuperado de: <https://relatosehistorias.mx/nuestras-historias/conocen-los-origenes-de-anillo-periferico>

- Domínguez, C. (2021). 1948. Represión de la rebelión ferrocarrilera. *Historias* (105). INAH. Recuperado de:
<https://revistas.inah.gob.mx/index.php/historias/article/view/17334/18559>
- Eduardo Rodríguez (2019), *María Félix: el Metro de la CDMX es mío (...)*, YouTube. Recuperado de: <https://www.youtube.com/watch?v=f-UuUIQeRnU>
- FIA. (14 de octubre de 2022). ¿Cuánta gente viaja en el Metro de la CDMX al día?, *Fuerza Informativa Azteca*. Recuperado de:
<https://www.tvazteca.com/aztecanoticias/cuanta-gente-viaja-metro-cdmx-dia-pde>
- Gamboni, D. (2009). *The Underground and the Virgin of Guadalupe*. Anales del Instituto de Investigaciones Estéticas. UNAM. Recuperado de:
<https://www.analesiie.unam.mx/index.php/analesiie/article/view/2295>
- García, C. (8 de marzo de 2019). ¿Desde cuándo y por qué hay vagones del Metro para mujeres? *El Universal*. Recuperado de:
<https://www.eluniversal.com.mx/metropoli/cdmx/desde-cuando-y-por-que-hay-vagones-del-metro-para-mujeres/>
- Gobierno de la Ciudad de México (s./f.). Fideicomiso del Metro. *Metro CDMX*. Recuperado de: <https://www.metro.cdmx.gob.mx/acerca-del-metro/fideicomiso>
- Gobierno de la Ciudad de México. (11 de julio de 2020). Nace el primer bebé del año en el Metro CDMX. *Metro CDMX*. Recuperado de:
<https://www.metro.cdmx.gob.mx/comunicacion/nota/nace-el-primer-bebe-del-ano-en-el-metro-cdmx>
- Gobierno de la Ciudad de México. (17 de julio de 2023). Nace bebé en la estación Acatitla de la Línea A. *Metro CDMX*. Recuperado de:
<https://www.metro.cdmx.gob.mx/comunicacion/nota/nace-bebe-en-la-estacion-acatitla-de-la-linea>

Gobierno de la Ciudad de México. (19 de junio de 2019). Hace 52 años se inició la construcción de la Red del Metro. *Metro CDMX*. Recuperado de:
<https://metro.cdmx.gob.mx/comunicacion/nota/hace-52-anos-inicio-la-construccion-de-la-red-del-metro>

Gobierno de la Ciudad de México. (22 de agosto de 2022). Nace bebé en el Metro, es el segundo del año. *Metro CDMX*. Recuperado de:
<https://www.metro.cdmx.gob.mx/comunicacion/nota/tarjeta-informativa-nace-bebe-en-el-metro-es-el-segundo-del-ano>

Gobierno de la Ciudad de México. (24 de julio de 2023). El programa “Salvemos vidas” del metro, ha logrado contener a 620 personas con posible riesgo suicida. *Metro CDMX*. Recuperado de:
<https://www.metro.cdmx.gob.mx/comunicacion/nota/el-programa-salvemos-vidas-del-metro-ha-logrado-contener-620-personas-con-posible-riesgo-suicida>

Gobierno de la Ciudad de México. (3 de enero de 2023). Más de 1500 objetos extraviados registró el Metro durante 2022. *Metro – CDMX*. Recuperado de:
<https://www.metro.cdmx.gob.mx/comunicacion/nota/mas-de-mil-500-objetos-extraviados-registro-el-metro-durante-el-2022>

Gobierno de la Ciudad de México. (30 de noviembre de 2019). Cumple el Túnel de la Ciencia 31 años de divulgar información Científica y Tecnológica en el Metro CDMX. *Metro CDMX*. Recuperado de:
<https://www.metro.cdmx.gob.mx/comunicacion/nota/cumple-el-tunel-de-la-ciencia-31-anos-de-divulgar-informacion-cientifica-y-tecnologica-en-el-metro-cdmx>

Gobierno de la Ciudad de México. (31 de diciembre de 2019). En el año 2019, se registraron los nacimientos de cinco bebés en el Metro de la CDMX. *Metro CDMX*. Recuperado de:
<https://www.metro.cdmx.gob.mx/comunicacion/nota/en-el-ano-2019-se-registraron-los-nacimientos-de-cinco-bebes-en-el-metro-de-la-cdmx>

- Gobierno de la Ciudad de México. (31 de marzo de 2022). Nace niña en la estación Tasqueña del Metro. *Metro CDMX*. Recuperado de: <https://www.metro.cdmx.gob.mx/comunicacion/nota/nace-nina-en-la-estacion-tasquena-del-metro>
- Gobierno de la Ciudad de México. (s.f.). Centro de Transferencia Canina. *Metro CDMX*. Recuperado de: <https://www.metro.cdmx.gob.mx/centro-de-transferencia-canina>
- Gobierno de la Ciudad de México. (s.f.). Lance Wyman y la comunicación visual en el Metro. *Metro CDMX*. Recuperado de: <https://www.metro.cdmx.gob.mx/iconografia>
- Gobierno de la Ciudad de México. (s.f.). Para leer de boleto. *Metro CDMX*. Recuperado de: <https://www.metro.cdmx.gob.mx/mas-informacion/para-leer-de-boleto>
- Gobierno de la Ciudad de México. (s.f.). Servicios que ofrece el Metro a las personas con discapacidad. *Metro CDMX*. Recuperado de: <https://www.metro.cdmx.gob.mx/tramites-y-servicios/accesibilidad-en-estaciones>
- Godínez, S. (28 de abril de 2024). ¿Sabías que hay un museo dentro del Metro? Aquí puedes visitarlo. *El Universal*. Recuperado de: <https://www.eluniversal.com.mx/metropoli/sabias-que-hay-un-museo-dentro-del-metro-aqui-puedes-visitarlo/>
- Gómez, L. (27 de febrero de 2024). Sentencian a dos involucrados en el cártel inmobiliario; ya suman cuatro. *La Jornada*. Recuperado de: <https://www.jornada.com.mx/noticia/2024/02/27/capital/sentencian-a-dos-involucrados-en-cartel-inmobiliario-ya-suman-cuatro-1869>
- Hernández, S., González, R., & Bravo, E. (15 de mayo de 2024). Pretende el PAN abrir la puerta a la IP para que participe en el manejo del Metro. *La Jornada*. Recuperado de: <https://www.jornada.com.mx/2024/05/15/capital/031n1cap>

<https://metrodecdmx.com/lineas-metro-cdmx/linea-5/>

López, R. (2 de octubre de 2023), Uruchurtu, la sombra del regente de hierro.

Proceso. Recuperado de:

<https://www.proceso.com.mx/nacional/2023/10/2/uruchurtu-la-sombra-del-regente-de-hierro-315951.html>

Mediateca INAH. (2 de septiembre de 2022). El metro. *INAH*. Recuperado de:

https://mediateca.inah.gob.mx/islandora_74/node/5486

Montejo, E. (17 de febrero de 2024). Ríos entubados en la Ciudad de México: el pasado lacustre sepultado bajo el concreto. *National Geographic*.

Recuperado de: <https://www.ngenespanol.com/ecologia/rios-entubados-en-la-ciudad-de-mexico-el-pasado-lacustre-sepultado/>

Mundo, R. (17 de abril de 2024). ¿Por qué no se construyeron las líneas 10 y 11 del Metro de la CdMx? Esta es la razón. *Infobae*. Recuperado de:

<https://www.infobae.com/mexico/2024/04/18/por-que-no-se-construyeron-las-lineas-10-y-11-del-metro-de-la-cdmx-esta-es-la-razon/>

Nájar, A. (10 de mayo de 1998). Todo el Metro. *La Jornada*. Recuperado de:

<https://www.jornada.com.mx/1998/05/10/mas-najar.html>

Osegueda, R. (s./f.) Línea 1 del Metro, historia y estaciones. *México Desconocido*.

Recuperado de: <https://www.mexicodesconocido.com.mx/linea-1-del-metro-historia-y-estaciones.html>

Pazos, F. (8 de marzo de 2013). Dinorah Fernández es la voz amable del Metro.

Excélsior. Recuperado de:

<https://www.excelsior.com.mx/2013/03/08/887931>

Pérez, C. (16 de noviembre de 2022). Elevadores en el Metro. *Fuerza Informativa Azteca*. Recuperado de:

<https://www.tvazteca.com/aztecanoticias/elevadores-metro-cdmx-donde-como-usar-capq>

Perló, M. (2023), *Uruchurtu, El regente de hierro*. Instituto de Investigaciones sociales. UNAM.

- Quintero, J. (20 de diciembre de 2015). Se desprende escalera en la estación Nativitas del Metro; hay 3 lesionados. *La Jornada*. Recuperado de: <https://www.jornada.com.mx/2015/12/20/capital/028n2cap>
- Ramírez, S. (10 de junio de 2022). Los tesoros del Metro que se plasmaron en sus íconos. *Expansión*. Recuperado de: <https://politica.expansion.mx/cdmx/2022/06/10/los-tesoros-del-metro-que-se-plasmaron-en-sus-iconos>
- Redacción. (10 de agosto de 2015). Curvas con más fallas en la Línea 12 ya fueron desarmadas. *Más por Más*. Recuperado de: <https://www.maspormas.com/cdmx/curvas-con-mas-fallas-en-linea-12-ya-fueron-desarmadas/>
- Redacción. (12 de octubre de 2022). Metro Balderas línea 3: la historia del doble asesinato que conmocionó a la CdMx. *La Silla Rota*. Recuperado de: <https://lasillarota.com/metropoli/2022/10/12/metro-balderas-linea-3-la-historia-del-doble-asesinato-que-conmociono-la-cdmx-396763.html>
- Redacción. (13 de septiembre de 2016) El boleto del Metro debería costar 3 pesos más: Jorge Gaviño., *López Dóriga*. Recuperado de: <https://lopezdoriga.com/nacional/el-boleto-del-metro-deberia-costar-3-pesos-mas-jorge-gavino/>
- Redacción. (16 de enero de 2022). The Beatles: El día que un regente de México canceló su concierto por considerarlos un mal ejemplo. *Infobae*. Recuperado de: <https://www.infobae.com/america/mexico/2022/01/16/the-beatles-el-dia-que-un-regente-de-mexico-cancelo-su-concierto-por-considerarlos-un-mal-ejemplo/>
- Redacción. (16 de marzo de 2011). Un viaje al mundo del Metro de la Ciudad de México. *BBC News Mundo*. Recuperado de: https://www.bbc.com/mundo/noticias/2011/03/110316_galeria_mexico_metro_en

Redacción. (18 de octubre de 2022), ¿Quién es la voz que anuncia la próxima estación? *Radio Fórmula*. Recuperado de:

<https://www.radioformula.com.mx/cdmx/2022/10/18/metro-cdmx-quien-es-la-voz-que-anuncia-la-proxima-estacion-735763.html>

Redacción. (19 de febrero de 2021). Incendio del Centro de Control del Metro fue por un cortocircuito. *Forbes México*. Recuperado de:

<https://www.forbes.com.mx/noticias-incendio-metro-de-cdmx-se-origino-por-cortocircuito/>

Redacción. (2 de mayo de 2024). ¡Ya llegó, ya está aquí!: ¿Cuál es la fecha de apertura de la línea 9 del Metro? *El Financiero*. Recuperado de:

<https://www.elfinanciero.com.mx/cdmx/2024/05/02/linea-9-metro-cuando-abren-estaciones-pantitlan-puebla-ciudad-deportiva/>

Redacción. (20 de diciembre de 2023). Los 10 Metros más antiguos del mundo.

Civitatis. Recuperado de: <https://www.civitatis.com/blog/metros-antiguos-mundo/>

Redacción. (2023). Línea 2 del metro de la CDMX. *México Real*. Recuperado de:

<https://mr.travelbymexico.com/976-linea-2-del-metro/>

Redacción. (23 de mayo de 2017). El regente de hierro que modernizó al Distrito Federal. *El Universal*. Recuperado de:

<https://www.eluniversal.com.mx/entrada-de-opinion/colaboracion/mochilazo-en-el-tiempo/nacion/sociedad/2017/05/24/el-regente-de/>

Redacción. (24 de febrero de 2023). Metro CDMX: nació el primer bebé del 2023 en la estación de Pantitlán. *Infobae*. Recuperado de:

<https://www.infobae.com/mexico/2023/02/24/metro-cdmx-nacio-el-primer-bebe-del-2023-en-la-estacion-de-pantitlan/>

Redacción. (25 de mayo de 2017). Reabre “Un paseo por los libros en la CDMX.

Eje Central. Recuperado de: <https://www.ejecentral.com.mx/reabre-un-paseo-por-los-libros-en-la-cdmx>

Redacción. (27 de marzo de 2024). ¿Por qué los trenes del Metro son de color naranja?, *Excélsior*. Recuperado de:

<https://www.excelsior.com.mx/comunidad/historia-color-naranja-metro-cdmx/1643460>

Redacción. (27 de octubre de 2022). Torre Lationamericana: por qué el emblemático rascacielos de la CDMX ha soportado tantos sismos. *Infobae*.

Recuperado de: <https://www.infobae.com/america/mexico/2022/10/27/torre-latinoamericana-por-que-el-emblematico-rascacielos-de-la-cdmx-ha-soportado-tantos-sismos/>

Redacción. (28 de agosto de 2019). Muere jefe de la estación San Cosme.

Aristegui Noticias. Recuperado de:

<https://aristeginoticias.com/2908/kiosko/hombre-en-metro-san-cosme-se-niega-a-retirarse-del-anden-exclusivo-para-mujeres-discute-con-jefe-de-estacion-y-lo-arroja-a-las-vias-foto/>

Redacción. (28 de marzo de 2024). La línea 9 del Metro retrasa su reapertura hasta nuevo aviso. *Expansión*. Recuperado de:

<https://politica.expansion.mx/cdmx/2024/05/28/reapertura-linea-9-metro-se-retrasa>

Redacción. (3 de abril de 2024). Atención jubilados y pensionados: esa será la nueva prioridad en el Metro de CDMX. *El Cronista*. Recuperado de:

<https://www.cronista.com/mexico/actualidad-mx/atencion-jubilados-y-pensionados-esta-sera-la-nueva-prioridad-en-el-metro-de-cdmx/>

Redacción. (4 de mayo de 2021). Accidente en la Línea 12: I controvertida historia de la línea del Metro que colapsó y provocó decenas de muertos y heridos.

BBC Mundo. Recuperado de: <https://www.bbc.com/mundo/noticias-america-latina-56980066>

Redacción. (5 de diciembre de 2017). ¿Cómo funciona el Wi-Fi en el Metro de la CDMX?, *El Universal*. Recuperado de:

<https://www.eluniversal.com.mx/techbit/como-functiona-el-wifi-en-el-metro-de-la-cdmx/>

Redacción. (6 de julio de 2022). Desde una tesis hasta la foto de una quinceañera (...). *Infobae*. Recuperado de:

<https://www.infobae.com/america/mexico/2022/07/06/desde-una-tesis-hasta-la-foto-de-una-quinceanera-esta-es-la-lista-de-objetos-perdidos-del-metro-de-la-cdmx/>

Redacción. (8 de enero de 2023). Choque en Línea 3 del Metro. *El Financiero*.

Recuperado de: <https://www.elfinanciero.com.mx/cdmx/2023/01/08/choque-en-linea-3-del-metro-tramo-la-raza-potrero-tenia-reporte-por-senalizacion/>

Redacción. (s.f.), Guillermo Ceniceros. Pintor, escultor y muralista, *México Desconocido*. Recuperado de:

<https://www.mexicodesconocido.com.mx/guillermo-ceniceros-pintor-escultor-y-muralista.html>

Redacción. (s.f.). Esta es la estación del Metro de la CDMX (...). *México Desconocido*. Recuperado de:

<https://www.mexicodesconocido.com.mx/estacion-del-metro-de-la-cdmx-donde-arnold-schwarzenegger-filmo-una-pelicula.html>

Redacción. (s.f.). Línea 5 del Metro CDMX. *Metro de CDMX*. Recuperado de:

Reforma. (4 de septiembre de 2019). La voz del Metro | Metro Medio siglo.

Reforma. Recuperado vía Twitter:

<https://x.com/Reforma/status/1169256300821340160>

Restrepo. I. (8 de octubre de 2018). Ahora falta saber toda la verdad. *La Jornada*.

Recuperado de: <https://www.jornada.com.mx/2018/10/08/opinion/022a2pol>

Rodríguez, A. (2011). La “librería más grande de América Latina” cumple 14 años en el pasaje Zócalo- Pino Suárez, *La Jornada*. Recuperado de:

<https://www.jornada.com.mx/2011/02/24/cultura/a04n1cul>

Rodríguez, A. (31 de octubre de 2023), ¿Sabes qué son los caminos guía para las personas ciegas?, *Dado*. Recuperado de:

<https://www.dado.com.co/post/dado-te-muestra-el-camino-pisos-podot%C3%A1ctiles>

- Ruiz, E. (2013). Memorias de la censura o Uruchurtu, el regente de hierro. *Contralínea*. Recuperado de: <https://contralinea.com.mx/opinion/memorias-de-la-censura-uruchurtu-el-regente-de-hierro/>
- Salgado, A. (19 de septiembre de 2009). *Sujeto desata balacera en andén de la estación Balderas del Metro*. *La Jornada*. Recuperado de: <https://www.jornada.com.mx/2009/09/19/capital/045n1cap>
- Sánchez, L. (11 de julio de 2022). Inicia modernización de la Línea 1 del Metro CDMX. *Noticieros Televisa*. Recuperado de: https://noticieros.televisa.com/ultimas-noticias/inicia-modernizacion-de-linea-1-del-metro-cdmx/?itm_source=parsely-api
- Sánchez, L. (30 de agosto de 2018). Abandonan a bebé en baños del Metro Cuatro Caminos. CDMX. *Noticieros Televisa*. Recuperado de: <https://noticieros.televisa.com/ultimas-noticias/bebe-abandonado-en-metro-cuatro-caminos-cdmx/>
- Sánchez, L. (31 de enero de 2018). Quitan busto sin permiso. *Excélsior*. Recuperado de: <https://www.excelsior.com.mx/expresiones/2018/01/31/1217165>
- Sánchez, M., Mena, A., & Carballal, M. (2010). Investigación arqueológica en la construcción del Metro, *INAH*. Recuperado de: [https://arqueologia.inah.gob.mx/imagenes/publicaciones/publicaciones\(69251\)-640.pdf](https://arqueologia.inah.gob.mx/imagenes/publicaciones/publicaciones(69251)-640.pdf)
- Santiago, D. (20 de mayo de 2020). El Metro de la CDMX logra optimizar el 97% de las escaleras eléctricas. *Expansión*. Recuperado de: <https://politica.expansion.mx/cdmx/2022/05/20/metro-cdmx-optimiza-el-97-de-las-escaleras-electricas>
- Santiago, D. (22 de diciembre de 2022). Decesos por arrojamientos, una decisión que activa protocolos en el Metro. *Expansión*. Recuperado de: <https://politica.expansion.mx/cdmx/2022/12/22/suicidios-metro-cdmx-2022>

- Sarabia, D. (2 de septiembre de 2019). El Metro arqueólogo. *Reforma*. Recuperado de: <https://www.reforma.com/el-metro-arqueologo/ar1759171>
- Segura, E. (14 de julio de 2023). ¡El Zócalo de CDMX tenía fuentes! ¿Por qué las quitaron y dónde están ahora?, *Chilango*. Recuperado de: <https://www.chilango.com/ciudadania/otros-ciudadania/el-zocalo-de-cdmx-tenia-fuentes-por-que-las-quitaron-y-donde-estan-ahora/>
- Segura, E. (2 de mayo de 2023). ¡Un cráneo en el metro! El histórico descubrimiento del Hombre de Balderas. *Chilango*. Recuperado de: <https://www.chilango.com/agenda/otros/hombre-de-balderas-craneo-met/>
- SUN. (21 de diciembre de 2010). El Metro de la Ciudad de México, un museo underground. *El Informador*. Recuperado de: <https://www.informador.mx/Cultura/El-Metro-de-la-Cuidad-de-Mexico-un-museo-undergraund-20101221-0139.html>
- Tapia, T. (2022). Películas que no sabías que se filmaron en el Metro de la CDMX- *Dónde ir*. Recuperado de: <https://www.dondeir.com/cine-y-tv/peliculas-que-se-filmaron-metro-cdmx/2021/10/>
- Tío Tacu (2019), *¿Cómo es ser conductora del Metro?*, YouTube. Recuperado de: <https://www.youtube.com/watch?v=sy6519F3xYk>
- Xentural. (5 de septiembre de 2015). *Construcción del STC Metro Línea 1, 1967*, YouTube. Recuperado de: <https://www.youtube.com/watch?v=jk0kanRhR70>
- Yorokubu. (19 de julio de 2014). El hombre que pintó México en iconos. *Animal Político*. Recuperado de: <https://animalpolitico.com/2014/07/el-hombre-que-pinto-mexico-en-iconos>

Imágenes

Construcción de la Torre Latinoamericana, *Patarata* <https://patarata.com.mx/la-torre-latinoamericana/>

Anuncio de Coca- Cola, History Oasis
<https://www.google.com/url?sa=i&url=https%3A%2F%2Fwww.historyoasis.com%2Fpost%2Fsign-of-good-taste&psig=AOvVaw26PQMMSB5ZVApaoNNo4T27&ust=1717371208035000&source=images&cd=vfe&opi=89978449&ved=0CBMQ3YkBahcKEwiwydHLyLuGAXUAAAAAHQAAAAAQCO>

Tranvía de mulitas, *Pinterest*
<https://www.pinterest.com.mx/pin/502925483372891034/>

Los Beatles, *Beatlemanía México Blogspot*
<http://mexicobeatlemania.blogspot.com/p/mexico-censuro-the-beatles.html>

Jorge Sandías, Estación Copilco, *Instagram*
https://www.instagram.com/p/B5tjT4eIVa6/?utm_source=ig_embed&ig_rid=bc2d8a4c-db70-42ea-a3e7-d8dab0002663

El perfil del tiempo en Copilco, *El Souvenir*. <https://elsouvenir.com/arte-metro-cdmx/el-perfil-del-tiempo-en-copilco-foto-mxcity-2/>

Rich R., Instituto del Petróleo, *Foursquare*
<https://fr.foursquare.com/v/metro-instituto-del-petr%C3%B3leo-l%C3%ADneas-5-y-6/4bb2f22214cfd13acc8d15ab?openPhotoid=512624c3e4b0d86e32a46ba4>

Departamento del Distrito Federal. (29 abril 1967). Decreto por el que se crea el organismo dscentralizado “Sistema de Transporte Colectivo”, para concluir, operar y explotar un tren rápido, con recorrido subterráneo y superficial, para el transporte colectivo en el Distrito Federal. *Diario Oficial de la Federación*.

PfcRed. (2024). Total Recall (Chabacano Metro Station, Mexico City). *Reddit*.
https://www.reddit.com/r/FilmingLocations/comments/18skpth/total_recall_chabacano_metro_station_mexico_city/?rdt=56500

Darinka Rodríguez. (8 de diciembre de 2017). ¿Funciona bien el Wi-Fi gratuito de la línea 7 del Metro de la Ciudad de México?. *El País. Verne*.

Es una investigación de análisis del Partido Acción Nacional en la Ciudad de México.

Registro ante el Instituto Nacional de Derechos de Autor en trámite

Partido Acción Nacional en la Ciudad de México

Durango No. 22, Col. Roma, C.P. 06400, México, CDMX.