

# **Gobernando bajo la Ciudad. Etnografía sobre la economía política del comercio popular en el espacio subterráneo.**

**Erick Serna Luna<sup>1</sup>**

## **Presentación**

El objetivo de esta investigación es comprender cómo se gobierna el comercio popular en el Metro de la Ciudad de México. Una actividad que ha sido prohibida por los Reglamentos del Sistema de Transporte Colectivo (STC Metro) y por las Leyes que desde 1984 tratan de ordenar la Justicia Cívica en la Ciudad de México. No obstante, día con día es un fenómeno que persiste en todas las estaciones de Red. Para conocer cómo se gobierna el comercio popular en el Metro, realicé una intensa etnografía multisituada<sup>2</sup> que retoma mi experiencia como trabajador informal y mi experiencia urbana de usuario/consumidor del Metro. El hallazgo principal es que el comercio popular en el espacio subterráneo se gobierna a partir de la negociación, contingente y dinámica, entre los diversos órdenes que luchan por la apropiación de los plusvalores que generan las aglomeraciones del Metro.

## **Un doctorando en el subterráneo. La experiencia como fuente de conocimiento**

Parto de una propuesta metodológica que combina la experiencia personal (Mills, 1961; 2004) y la experiencia urbana (Giglia, 2003), que me sitúa como un observador, que por su extracción social y su pasado como vendedor en un mercado popular, dentro de la postura de la geografía feminista, sería un *betwenness* (Fourniller, 2009). Es decir, que, sin pertenecer del todo, entiende las dinámicas y formas de ser de las personas que habitan en los espacios sociales populares. Esto me permitió dialogar con la tradición de la informalidad de Hart (1973; 2010), quien entiende que las actividades económicas populares no tienen una forma racional. En oposición, pienso que tienen una forma, pero, está no le era visible por sus propias condiciones sociales de posibilidad como observador, por eso las denominó informales desde el punto de vista de la racionalidad.

---

<sup>1</sup> Erick Serna Luna. Centro de Estudios Demográficos, Urbanos y Ambientales-El Colegio de México. Gobierno y espacio público. Contacto: [eserna@colmex.mx](mailto:eserna@colmex.mx)

<sup>2</sup> Esto me permitió construir una etnografía multisituada que se divide en el período del 2014 al 2017, como usuario consumidor de las Líneas del Metro: 1, 3, 6, 7, 5, 9 y A. Después, como vendedor en los vagones de la Línea 2 del mes de julio a septiembre del 2017. Aprovechando mi ejercicio activo en la Sociedad Civil, también asistí a diversas reuniones con autoridades y líderes del Metro, de marzo a abril del 2017. Observaciones que complementé con entrevistas semi-estructuradas, charlas, con líderes, vendedores, policías y funcionarios.

## **El leviatán de mil brazos: la relación entre los órdenes que gobiernan el Metro**

Como en otros mercados populares, el comercio popular del espacio subterráneo se gobierna a partir de un contingente cambio en la “balanza del poder” (Elias, 1998). En el que la negociación es la constante de un histórico vaivén, desde 1984 hasta la actualidad, entre la criminalización y persecución del comercio popular y su tolerancia. El cual es integrado por los siguientes órdenes.

Por un lado, el orden económico de los valores que produce la explotación de las plusvalías de un espacio con 5 millones de usuarios que son potenciales consumidores. Por ello, las leyes que prohíben el comercio popular; pero existe un primer punto de negociación con las policías que, por la rentabilidad del negocio de la ley, deciden ejecutar las leyes o no en contra de los comerciantes. Después, está el orden de las organizaciones que regulan el trabajo de las y los vendedores, como las formas de negociación con policías y autoridades. Por último, el orden cotidiano del vagón, el pasillo y el andén, que es la razón incorporada del oficio que tiene cada vendedor, tanto de las formas económicas como de las formas de evasión y negociación de la ley<sup>3</sup>.

### **La tolerado y lo ilegal. El espacio social de la regulación en el espacio subterráneo**

Para ubicar las actividades comerciales en relación con los órdenes que las integran, partí del reconocimiento de la heterogeneidad de actores y actividades económicas que explotan las plusvalías del espacio subterráneo. Que se muestran en la imagen 1.

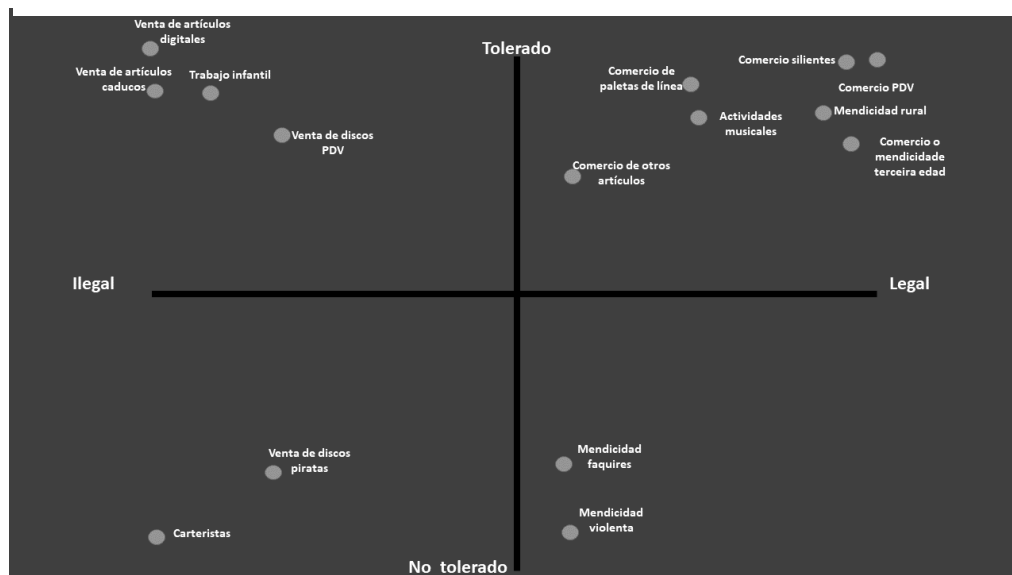
Hablar de las divisiones de la tolerancia y la ilegalidad, permite construir un espacio jurídico moral, sobre las desiguales formas en las que se gobiernan las actividades comerciales, con base en las personas que las desempeñan. Ya que existen actividades que, por las características socio morales de las personas que las ejecutan, como indígenas o personas con discapacidad, son toleradas y no perseguidas, como otras que son realmente ilegales, como la venta de discos; o menos toleradas, como la mendicidad de ciertos grupos de personas. Esta categorización contrasta con la descripción fenoménica de las actividades populares por

---

<sup>3</sup> Ese conocimiento práctico (Berger y Luckmann, 1976) que se aprende a través del cuerpo (Wacquant, 2009) en la vida cotidiana del Metro

el lugar en el que se desarrollan, como sería llamarlos meramente *pasilleros*, *vagoneros*<sup>4</sup> o simplemente, informales (Ruíz, 2011; Pérez, 2013; Alonso, 2015).

*Ilustración 1 Mapa Legal y moral del comercio popular bajo la ciudad*



Fuente: Elaboración propia

### **La riqueza bajo la ciudad. Las economías del comercio popular bajo la ciudad.**

El espacio subterráneo, con sus más de 5 millones de usuarios al día, es un espacio urbano que genera altas plusvalías que se explotan económicamente de manera formal, popular, incluso, ilegal. Esta explotación múltiple se debe a que la producción de estas plusvalías, es ciega (Topalov, 1979), es decir, nadie controla quién la produce ni quiénes pueden adueñarse de las riquezas que genera.

Para efectos de este resumen, me remitiré a presentar los dos tipos de economías populares que, actualmente, explotan mayoritariamente el espacio subterráneo: las economías globales y de los mercados grises<sup>5</sup>, pues, son las que se presentan mayoritariamente en el espacio

<sup>4</sup> Aunque, más allá de la nomenclatura, existe una distinción importante entre vender en el vagón o en los pasillos. Y es que, en el vagón, las personas se encuentran cautivas en el espacio por dos o tres minutos, el tiempo que dura el trayecto de una estación a otra. Mientras que en los pasillos, el comercio es estático y son los usuarios-consumidores quienes se mueven, como es normal en el comercio popular de otros espacios urbanos.

<sup>5</sup> Las principales economías populares que he identificado son: economías morales; economías grises; economías globales; economías estéticas y economías ilegales.

subterráneo y muestran un mayor grado de compenetración con las cadenas productivas de los circuitos globales de “la globalización desde debajo” con los mercados asiáticos (Alba, Et. Al, 2015; Serna, 2017); y los mercados formales de las mercancías que no logran realizarse en el consumo de los autoservicios y tiendas de conveniencia, y antes de caducar, son vendidas, por un precio menor a su costo original de mercado, en el mercado popular del subterráneo.

### **Negociar la Ley**

La Ley de Cultura Cívica es la base jurídica para prohibir y castigar el comercio popular al interior del STC Metro, con base en sus artículos, 24, 25 y 26. Mismos que son empleados por los Oficiales de las distintas corporaciones policiacas para remitir a los comerciantes populares que venden en el Metro; para presentarlos ante los Jueces Cívicos que, conforme al Derecho, están obligados a ejecutar las sanciones correspondientes.

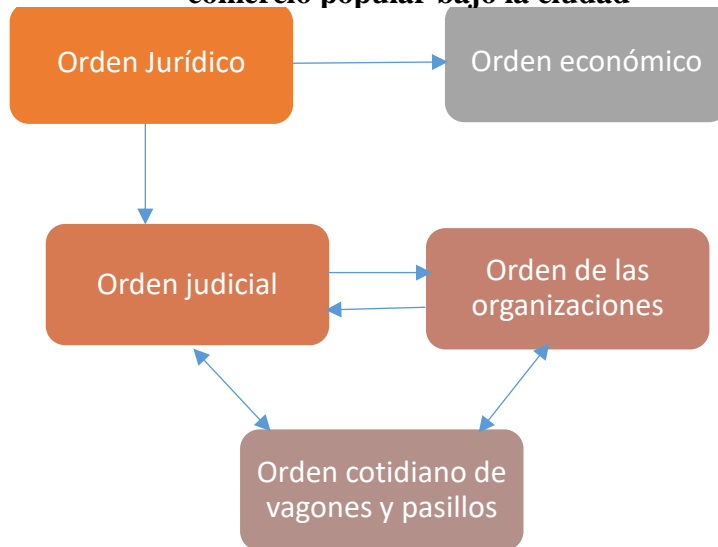
No obstante, los líderes que tenían una instrucción educativa media, los vendedores, a partir de 1998, comenzaron a esgrimir distintos Derechos, como el Derecho al Trabajo o los Derechos Humanos, para que no fueran remitidos o se les conmutarán las multas. Lo cual, logró que fueran entendidos como “trabajadores no asalariados”, y se les multará con la infracción mínima, menos el tiempo que dura el proceso en el Juzgado Cívico<sup>6</sup>.

Otras formas de evitar las remisiones surgen de los saberes prácticos de los comerciantes. La Ley de Cultura Cívica especifica sólo pueden ser remitidos si la infracción es “flagrante”. Por ello, los vendedores usan bolsas negras que encubren sus mercancías. Antes de subirse a los vagones, supervisan que no haya policías dentro del vagón. Ya dentro del vagón, vuelven a mirar al hacia el andén, y no comienzan a vender hasta que se han cerrado las puertas. Estos y otros saberes prácticos, como silbidos, señas y miradas sirven para alertar y evadir las remisiones de los policías.

---

<sup>6</sup> Dejando el cobro de la multa en 67 pesos y dos horas en espera de la audiencia con el Juez Cívico.

**Ilustración 2 Relación de órdenes que gobiernan el comercio popular bajo la ciudad**



Fuente: Elaboración propia

### **(In) Gobernar bajo la Ciudad**

El gobierno del espacio subterráneo se dirime en una constante negociación entre los órdenes políticos, económicos y jurídicos, con los órdenes cotidianos del subterráneo: el de los líderes, el de los vagones y el del lucro de la aplicación de la ley. Su control es contingente e impredecible, por la derrama económica que genera, tanto para comerciantes como para las autoridades<sup>7</sup>, y a las empresas, como por los intereses políticos que se derivan de contar con un chivo expiatorio para justificar las acciones de la política urbana de seguridad y recuperación de espacios públicos y por contar con un voto cautivo en las épocas de comicios.

<sup>7</sup> Ganancias de los “impuestos negros” (Dewey, 2016) y “el lucro de la ley” obtenidas por la suspensión y aplicación de la Ley que permiten el comercio en las estaciones y vagones del Metro

## **Bibliografía**

Alba, C.; Lins Ribeiro, G. y Mathews, G. (2015) “La globalización desde abajo. La otra economía mundial”, FCE-COLMEX, México, DF.

Alonso, L. (2015) “Vagoneros. Economía informal en la Ciudad de México”, Trabajo de fin de máster en Investigación Antropológica y sus Aplicaciones. Departamento de Antropología Social y Cultural. Facultad de Filosofía. UNED

Berger, P y Luckmann T. (1976) “La construcción social de la realidad”. Buenos Aires Amorrortu.

Dewey, M. (2016) “Porous borders. The study of illegal markets from a sociological perspective” MPIfG Discussion paper 16/2 Max Planck Institut pp. 1-11

Elias, Norbert (1998) “La civilización de los padres y otros ensayos”, Bogota, Norma Editorial

Fourniller, J. (2009) “Trying to return home: A trinidadian’s experience of becoming a “native” ethnographer” Qualitative inquiry” Volume 15 Number 4. April 2009 Pp. 740-765

Giglia, A. (2003), “Como hacerse antropólogo en la ciudad de México”, Alteridades 13 núm. 26, julio-diciembre, 2003, pp. 87-102

GODF, (2009) “Ley de cultura Cívica del Distrito Federal” 31 de mayo del 2004. Ciudad de México

Hart, K. (1973) “Informal Income Opportunities and Urban employment in Ghana”, The journal of moderna frican studies, Vol. 11, No. 1 (Mar.1973)

Pérez, Trejo, Hugo (2013), Economía subterránea en el subterráneo: estudio de caso de la línea 2 del metro de la ciudad de México (Tasqueña-Cuatro Caminos), tesis de licenciatura en Sociología, México, Facultad de Ciencias Políticas y Sociales, Universidad Nacional Autónoma de México.

Ruíz de los Santos, S. R. (2011) “La identidad y acción colectiva en los vagoneros del metro”, en Enrique de la Garza Toledo (Coord) Trabajo no clásico, organización y acción colectiva. Tomo I. México, UAM Iztapalapa-Plaza y Valdés editores.

Serna Luna E. (2017) “La China subterránea. Las mercancías de origen chino en el STC Metro”, Tercer Seminario Internacional América Latina y el Caribe y China. México UNAM.”.

Topalov, C. (1979) “La Urbanización Capitalista, algunos elementos para su análisis”, Edicol, México

Wacquant, L. (2009) “Entre las cuerdas. Cuadernos de un aprendiz de boxeador.”, Siglo XXI, Buenos Aires.