UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO
FACULDADE DE FILOSOFIA, LETRAS E CIÊNCIAS HUMANAS
DEPARTAMENTO DE LETRAS MODERNAS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM LÍNGUA ESPANHOLA E
LITERATURAS ESPANHOLA E HISPANO-AMERICANA

CAMILA DE LIMA GERVAZ

Próxima Estação: Tucuruvi. Próxima Parada: Chapultepec. Relações
Entre Línguas, Memória e a Cidade. Por Uma Análise Enunciativo-
Discursiva dos Nomes das Estações do Metrô da Cidade do México e
São Paulo.

SÃO PAULO
2018

CAMILA DE LIMA GERVAZ

Próxima estação: Tucuruvi. Próxima parada: Chapultepec. Relações entre línguas, memória e a cidade. Por uma análise enunciativo-discursiva dos nomes das estações do metrô da Cidade do México e São Paulo.

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Língua Espanhola e Literaturas Espanhola e Hispano-Americana do Departamento de Letras Modernas da Universidade de São Paulo para a obtenção do título de Mestre em Letras.

Área de Concentração: Línguas Estrangeiras Modernas – Espanhol

Orientador: Prof. Dr. Adrián Pablo Fanjul

De acordo,

PROF. DR. ADRIÁN PABLO FANJUL

São Paulo

2018

Autorizo a reprodução e divulgação total ou parcial deste trabalho, por qualquer meio convencional ou eletrônico, para fins de estudo e pesquisa, desde que citada a fonte.

Catálogo na Publicação
Serviço de Biblioteca e Documentação
Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo

G386p Gervaz, Camila de Lima
Próxima estação: Tucuruvi. Próxima parada:
Chapultepec. Relações entre línguas, memória e a
cidade: Por uma análise enunciativo-discursiva dos
nomes das estações do metrô da Cidade do México e São
Paulo. / Camila de Lima Gervaz ; orientador Adrián
Pablo Fanjul. - São Paulo, 2018.
176 f.

Dissertação (Mestrado)- Faculdade de Filosofia,
Letras e Ciências Humanas da Universidade de São
Paulo. Departamento de Letras Modernas. Área de
concentração: Língua Espanhola e Literaturas Espanhola
e Hispano-Americana.

1. Políticas Linguísticas. 2. Língua Espanhola. 3.
Semântica Enunciativa. I. Fanjul, Adrián Pablo,
orient. II. Título.

GERVAZ, C.L. **Próxima estação: Tucuruvi. Próxima parada: Chapultepec. Relações entre línguas, memória e a cidade.** Por uma análise enunciativo-discursiva dos nomes das estações do metrô da Cidade do México e São Paulo.

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Língua Espanhola e Literaturas Espanhola e Hispano-Americana do Departamento de Letras Modernas da Universidade de São Paulo para a obtenção do título de Mestre.

Área de Concentração: Línguas Estrangeiras Modernas – Espanhol

Orientador: Prof. Dr. Adrián Pablo Fanjul

Aprovada em:

Banca examinadora

Prof. Dr. : _____

Julgamento: _____

Instituição: _____

Assinatura: _____

Prof. Dr. : _____

Julgamento: _____

Instituição: _____

Assinatura: _____

Prof. Dr. : _____

Julgamento: _____

Instituição: _____

Assinatura: _____

Prof. Dr. : _____

Julgamento: _____

Instituição: _____

Assinatura: _____

Dedico esse trabalho ao meu avô, Cristiano, quem teceu a diário as narrativas com as quais cresci e tomei gosto pelas Letras. Aos meus pais pelo trabalho incansável e paciência que me permitiram chegar até aqui. À Carolina pela alegria que trouxe à minha vida e ao Antônio, companheiro amoroso de jornada.

AGRADECIMENTOS

Aos meus avós, especialmente ao meu avô Cristiano quem, mesmo sem ter podido se alfabetizar, foi capaz de me ensinar o amor pelas Letras através do encanto de seus contos.

Aos meus pais, Cláudio e Célia, por tudo o que tiveram que passar – e do que tiveram que se privar – para permitir que eu pudesse escolher meu caminho e à minha irmã, Carol, quem tem me ensinado o significado de sororidade.

Ao Antônio, por tudo o que representa em minha vida. Pelo apoio, carinho, paciência, cafés e tudo o que se fez necessário para que esse trabalho fosse possível.

Ao Prof. Dr. Adrián Pablo Fanjul, pela orientação, pela confiança em meu trabalho e por tudo o que me ensinou ao longo desse percurso enquanto docente, pesquisador e ser humano.

À Prof^a Dr^a María Teresa Celada pela leitura atenta, pela interlocução e pelo carinho.

À Prof^a Dr^a Fernanda Castelano Rodrigues e ao Prof. Dr. José Antonio Flores Farfán cujas contribuições foram indispensáveis para a realização desse trabalho.

À Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior, pela concessão da bolsa de mestrado e pelo apoio financeiro para a realização desta pesquisa.

Aos colegas da agora ENALLT nas pessoas de Maristela, Edite, Patricia, Noemí, Anelly, e também a Hortencia, Arturo, Itzel, Raúl, e Martha que fizeram com que eu me sentisse *apapachada* em minha estadia no México.

Às amigas e aos amigos que souberam com paciência apoiar o meu trabalho. Lilian, Juliana, Janaína, Felipe – entre tantos outros – vocês tornaram esse caminho mais leve e menos solitário.

Senti saudades de um ontem impossível de se tornar hoje novamente
(Daniel Munduruku)

RESUMO

GERVAZ, C. L. **Próxima estação: Tucuruvi. Próxima parada: Chapultepec. Relações entre línguas, memória e a cidade.** Por uma análise enunciativo-discursiva dos nomes das estações do metrô da Cidade do México e São Paulo, 2018. 176 f. [dissertação] São Paulo: Faculdade de Filosofia Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo; 2018.

O objetivo desta pesquisa foi configurar os espaços de enunciação e identificar quais elementos do passado da Cidade de México e de São Paulo são recortados como memoráveis e quais são apagados ou silenciados. Para isso, foi constituído um corpus de análise que se compõe, por um lado, dos textos que acompanham os nomes das estações das linhas do metrô da Cidade do México, e por outro, dos estudos realizados para a Companhia do Metropolitano de São Paulo, nos quais se elencam possíveis nomes para as estações do metrô desta cidade. Após a organização e fundamentação teórica do corpus, foram selecionados os dados considerados mais significativos para o emprego dos conceitos teóricos a partir daquilo que o corpus oferecia para as análises contidas nesta dissertação. Vale salientar que houve o intento de selecionar apenas as estações que consideramos mais emblemáticas para os tópicos que se vinculam às relações entre línguas. Em ambos os casos, o corpus nos permitiu observar a distribuição dos nomes pelos espaços historicamente constituídos da cidade e a forma como essas designações evidenciam relações entre línguas e diferentes recortes sobre o que é tido como memorável em cada um desses espaços de enunciação. A nossa pesquisa nos permitiu compreender um pouco mais sobre o funcionamento desses espaços de enunciação e das relações entre línguas que se dão em tais espaços, bem como as relações de disputa entre as instituições que tratam de afirmar o pertencimento dos excluídos. Pudemos observar como os nomes dos espaços na cidade são espaços de disputa, assim como o próprio direito à palavra, que se vê submetido a uma divisão própria do político. Observamos tanto uma relação – disputa – entre a língua nacional hipostasiada e outras línguas – também de alguma forma hipostasiadas, bem como entre variedades de uma mesma língua, nas quais o conflito pelo direito à palavra se corporificava e se relacionava a questões sociolinguísticas, o que nos permitiu pensar em outras relações com o espaço urbano e os nomes na cidade.

PALAVRAS-CHAVE: Relações entre línguas; Semântica Enunciativa; Políticas Linguísticas, Estudos Comparados entre espanhol e português brasileiro.

ABSTRACT

GERVAZ, C. L. Next station: **Tucuruvi. Próxima parada: Chapultepec. Language relationships, memory and the cities.** Towards a discursive analysis of Mexico City and São Paulo metro stations. 176 f. [thesis] São Paulo: Faculdade de Filosofia Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo; 2018.

The purpose of this research was to set the spaces of enunciation as well to key out which elements of the past of Mexico City and São Paulo's likewise are taken as memorable and which are not unnoticed or hushed up. In order to take apart and figure it out, a comparative corpus was comprised, which consists, on the one hand, of the texts that attached Mexico City metro station names, and on the other one, of the studies developed and published for the Companhia do Metropolitano de São Paulo, by which at least three viable names are listed for each subway station in this city. After finished the corpus arrangement and theoretical basis, we chose meaningful data for the use of theoretical concepts based on what the corpus offered to us. It must be emphasized that there was an attempt to select only the most emblematical stations for the topics that are related to language relationship concept. In both cases, the corpus allowed us to take note of distribution of names by the spaces historically shaped of the city and the way through these designations convey relationships between languages and different key out on what is weighed as memorable in each of these spaces of enunciation. Our research has built up our understanding about the functioning of these spaces of enunciation as well the language relationships that take place in such spaces, and also some conflicts between institutions that try to affirm the belonging of excluded people. We could observe how the place names in the city are spaces of dispute, as well as the own right to the word, that is submitted to a division of the political field. We observed both a disputed relationship between the hypostatized national language and other ones - also somewhat hypostatized, as well as between varieties of the same language, in which the conflict over the right to the word was embodied and connected to sociolinguistic issues, allowing us to think about another possible settings between urban space and the names in the city.

KEY WORDS: Language relationships; Enunciative semantics; Language policies; Comparative studies between Spanish and Brazilian Portuguese.

LISTA DE IMAGENS

Figura 1	Intervenções do coletivo Redretro nas estações Normal e Viveros/Derechos Humanos no metrô da cidade do México	14
Figura 2	Fotos do chapéu de Clémentis.	19
Figura 3	Referências utilizadas por Wyman e sua equipe para a elaboração dos ícones das estações	29
Figura 4	Mapa das estações da Linha 01	33
Figura 5	Glifo toponímico de Xonacatlan	47
Figura 6	Glifo de Pantitlán presente no Códice Boturini	50
Figura 7	Mapa das estações da Linha 02	52
Figura 8	Mapa das estações da Linha 03	68

LISTA DE TABELAS

Tabela 1	Datas das inaugurações das estações da Linha 01 da Cidade do México	34
Tabela 2	Datas das inaugurações das estações da Linha 02 da Cidade do México	52
Tabela 3	Datas das inaugurações das estações da Linha 03 da Cidade do México	68
Tabela 4	Datas das inaugurações das estações da Linha 01 do metrô da Cidade de São Paulo	78
Tabela 5	Relação das alternativas de nomes para as estações da Linha 01	83
Tabela 6	Datas das inaugurações das estações da Linha 03 do metrô da Cidade de São Paulo	92
Tabela 7	Relação das alternativas de nomes para as estações da Linha 03	99

SUMÁRIO

Introdução e objetivos.....	14
1. Fundamentação Teórica	18
2. Metodologia e Procedimentos	23
3. A Cidade do México	27
3.1. Linha 01	33
3.1.1. Moctezuma	34
3.1.2. Pino Suárez	36
3.1.3. Isabel la Católica	38
3.1.4. Cuahémoc	41
3.1.5. Chapultepec	44
3.1.6. Juanacatlán	46
3.1.7. Tacubaya	48
3.1.8. Pantitlán	50
3.2. Linha 02	52
3.2.1. Tasqueña	53
3.2.2. Nativitas	55
3.2.3. Villa de Cortés	56
3.2.4. Popotla	59
3.2.5. Cuitláhuac	62
3.2.6. Tacuba	64
3.2.7. Panteones	65
3.2.8. Cuatro Caminos	66
3.3. Linha 03	68
3.3.1. Tlatelolco	69
3.3.2. La Raza	70
3.3.3. Indios Verdes	71
3.3.4. Copilco	73

4. A Cidade de São Paulo	75
4.1. Linha 01	78
4.1.1. Dos critérios adotados, ou as formas da forma	80
4.1.2. As estações, ou, a lista tríplice de alternativas de nomes	82
4.1.2.1. Estação 02	83
4.1.2.2. Estação 03	84
4.1.2.3. Estação 04	85
4.1.2.4. Estação 05	86
4.1.2.5. Estação 06	87
4.1.2.6. Estação 08	89
4.1.2.7. Estação 09	90
4.1.2.8. Estação 12	91
4.2. Linha 03	92
4.2.1. São Paulo: a Cidade que não pode parar	93
4.2.2. Dos critérios adotados para a escolha dos nomes	96
4.2.3. As estações	98
4.2.3.1. Estação 01	99
4.2.3.2. Estação 02	100
4.2.3.3. Estação 04	101
4.2.3.4. Estação 05	102
4.2.3.5. Estação 12	103
Considerações Finais	104
Referências Bibliográficas	109
Anexos	112

INTRODUÇÃO E OBJETIVOS

Este projeto de pesquisa, planejado em 2015, esteve inicialmente motivado pelas intervenções de um grupo intitulado *Redretro – Sistema de Transporte Onírico*. Trata-se de um movimento artístico e político que reivindica o espaço público como espaço da coletividade, da reflexão e da crítica. O que nos chamou especialmente a atenção foi uma série de intervenções realizadas por este grupo de artistas na sinalética do metrô da capital federal mexicana. Valendo-se de seus conhecimentos de design e munidos da sua criatividade e adesivos elaborados com perfeição, as y os operador@s¹ alteravam o nome e/ou o ícone das estações. Deste modo, a estação Guerrero se transforma na estação *43 Guerreros*, assim como a estação Normal se transforma em *Normalistas*, em uma clara referência à desapareição forçada dos quarenta e três estudantes da *Escuela Normal Rural de Ayotzinapa*, que ocorreu em setembro de 2014. Do modo similar, a estação *Viveros/Derechos Humanos* se transforma em um protesto visual que corporifica o questionamento que se faz presente naquele momento: *¿Derechos Humanos?*

Figura 1: Intervenções do coletivo Redretro nas estações Normal e Viveros/Derechos Humanos no metrô da cidade do México

¹ Assim são chamados as e os artistas que fazem parte do coletivo Redretro – Sistema de Transportes Onírico.

Tais intervenções se mostraram muito interessantes na medida em que suscitavam reflexões relacionadas ao processo de designação (GUIMARÃES, 2005) e nos permitiam observar como aquele espaço enunciativo com o qual trabalharíamos se configurava. Entretanto, naquele momento não conseguíamos vislumbrar algo que nos permitisse estabelecer critérios para configurar um corpus que se mostrasse equilibrado, pois por um lado não encontrávamos no metrô de São Paulo materiais similares àqueles produzidos pelo STC, o que ainda nos incutia muitas dúvidas referentes ao grau de comparabilidade real que seria possível estabelecer entre os dois espaços de enunciação e a problemática do caráter oficial e do locutor-institucional que se fazia presente nas designações implementadas para as estações de metrô de cada uma dessas cidades.

Por conta de uma pesquisa que realizamos na Cidade do México no ano de 2016, houve mudanças teóricas e metodológicas, após a descoberta e contato direto com materiais desenvolvidos pelo Centro de Investigación y Estudios Superiores en Antropología Social (CIESAS), mais especificamente, pelo prof. Dr. José Antonio Flores Farfán, um dos pesquisadores responsáveis pelo Laboratorio de Lengua y Cultura Victor Franco (LLCVC). Trata-se, no que se refere especificamente a esta pesquisa, do material audiovisual e impresso intitulado “Las machincuepas del tlacuache”, obra que, a partir de um universo lúdico característico do público infanto-juvenil ao qual se destina, introduz os leitores nas relações da língua náhuatl com a toponímia mexicana. Nesta obra, são apresentados aspectos linguísticos e culturais da presença da língua náhuatl na variedade mexicana de espanhol e na própria cultura mexicana.

O acesso a estes materiais foi possível graças à aproximação com os pesquisadores daquele centro de investigação dado que, durante os meses de março e julho do ano de 2016, pudemos acompanhar os trabalhos e pesquisas ali desenvolvidas, o que incluiu visitas a campo em comunidades indígenas, o acesso ao acervo de materiais produzidos pelo centro, a participação no processo de desenvolvimento de tais materiais, a assistência e participação em aulas, bem como discussões teóricas, que contribuíram para o desenvolvimento desta pesquisa.

Ainda no semestre em questão ministramos, em colaboração, dois cursos intersemestrais de formação de professores, organizados pelo então Centro de Enseñanza de Lenguas Extranjeras (CELE) da Universidad Autónoma de México (UNAM), atual Escuela Nacional de Lenguas, Lingüística y Traducción (ENALLT), sendo um deles, o segundo, notadamente significativo para a pesquisa, porque consistiu em um curso sobre o português brasileiro e suas relações com outras línguas. Nesse curso foi possível compartilhar com os demais docentes inquietudes e experiências sobre como o português brasileiro e o espanhol mexicano estão atravessados pelas línguas originárias, dentro e fora dos metrô.

Em 2016, a qualificação contribuiu, sobretudo, para um melhor enquadramento teórico que conciliasse os textos oriundos das duas metrópoles. Optou-se, conseqüentemente, por seguir as recomendações das membros da banca e apurar as leituras justamente sobre o que se vinculasse às relações entre línguas que eram evidenciadas e aquelas que eram apagadas nos textos sobre as estações dos metrô estudados, que constituíam o nosso corpus. Foram fundamentais para esse trabalho as leituras de textos sobre tais tópicos, desenvolvidas na disciplina “Legislação linguística e discurso. Relações de línguas: Brasil no contexto da América Latina” ministrada por Fernanda Castelano Rodrigues e María Teresa Celada.

Depois de considerar vários lugares de comparação possíveis, decidiu-se por buscar aspectos urbanos a serem comparados e a diversidade linguística nos pareceu um parâmetro viável, dado que é um traço comumente marcante de grandes cidades como as duas em questão. Portanto, nosso objetivo geral nesta dissertação é analisar relações entre línguas no âmbito específico da denominação das estações de metrô nessas cidades.

Esta dissertação está constituída pela sequência de quatro capítulos, através dos quais se buscou organizar, fundamentar e analisar o corpus elaborado durante esta pesquisa. Primeiramente, serão descritos os embasamentos teóricos e alguns procedimentos metodológicos para o tratamento e estudo dos dados coletados.

Nos capítulos terceiro e quarto, o leitor terá contato com análises dos dados linguísticos considerados mais significativos para nossos objetivos a partir daquilo que o corpus oferecia. Novamente, vale salientar que houve o intento de selecionar apenas as estações que consideramos mais interessantes para os tópicos que se vinculam às relações entre línguas, de modo a evitar análises repetitivas. A ordem que seguimos foi apresentar primeiramente as observações sobre estações da Cidade do México e posteriormente sobre São Paulo.

1. FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

Eduardo Guimarães propõe, em seus trabalhos, uma abordagem semântica que não se reduz à estrutura formal da linguagem verbal. Assim sendo, suas análises sobre as designações (GUIMARÃES, 2005), por exemplo, consideram primeiramente a materialidade linguística e histórica bem como os lugares sociais a partir dos quais a enunciação se produz e as posições de sujeito que a atravessam. Além disso, seus estudos, dos quais nos valemos neste trabalho, buscaram adequar criticamente a formulação teórica à realidade brasileira, especialmente nas definições divulgadas na Enciclopédia das línguas do Brasil da Universidade Estadual de Campinas. Neste estudo tomamos liberdade para expandir tais reflexões ao contexto latino-americano, ao agregarmos a capital mexicana no nosso escopo:

“Observa-se: as línguas indígenas, por exemplo, o tupi, o guarani, o xavante, etc não têm relações de parentesco lingüístico com o português. E o que interessa pensar quando se fala das línguas do Brasil tem a ver com a relação de todas as línguas entre si, mas muito especificamente das línguas com o português como língua oficial do Estado, com todas conseqüências que isto traz. Por exemplo, o ensino se dá na língua do Estado (o Português), os livros são publicados também nesta língua, a imprensa é nesta língua, etc.” (GUIMARÃES, 2007)

A língua dos sistemas metropolitanos de transporte tende também a ser a língua oficial do Estado. Ocorre que, por via da leitura atenta ao corpus, constituído por textos que versam sobre processos e produtos das designações das estações de metrô, pode-se notar tensões entre o português e outras línguas, somadas a conflitos entre suas diferentes variedades:

“Dentre as variedades do português do Brasil, goza de prestígio e é tomado como norma, como padrão, o português usado pelo segmento da população que tem bastante escolaridade – o português culto. É a chamada “norma culta”. É essa variedade que é ensinada na escola, que é usada nos documentos oficiais e em livros, jornais, revistas, televisão e rádio. Considerando-se a extensa área do país, e a existência de vários centros urbanos importantes, de onde emana a norma culta, reconhece-se que essa norma culta apresenta algumas diferenças de região para região. Não há, pois, uma única norma culta vigente em todo o país.(...)” (GUIMARÃES, 2007)

O mesmo pesquisador nos fala de um *espaço de enunciação* e de uma temporalidade que se instaura no e pelo *acontecimento discursivo*. Este acontecimento se produz enquanto diferença em si mesmo: algo só pode ser considerado acontecimento na medida em que recorta um passado como memorável e abre em si uma latência de futuro. É acontecimento, porque instala a sua própria temporalidade. Este acontecimento, portanto, não se dá no tempo, mas temporaliza: “o passado não é um antes mas um memorável recortado pelo próprio acontecimento que tem também o futuro como uma latência de futuro.” (GUIMARÃES, 2005, p.14). Trata-se de um memorável que, estruturado no *esquecimento*, constrói *lembranças*.

Por outra parte, desde a década de 1980, a memória se torna um conceito cada vez mais central na análise do discurso de cunho materialista. A relação entre a subjetividade, ordem do discurso e memória é indagada por COURTINE (1999) de um modo particularmente instigante para o que aqui nos propomos.

Sintetizado em uma digressão a respeito de uma fotografia feita no dia do discurso de Klement Gottwald, um dirigente tchecoslovaco que usava por ocasião do referido discurso o chapéu de Vlado Clémentis, que anos mais tarde foi enforcado por traição política e, por essa razão, apagado das fotos que registraram a fala de Gottwald, Courtine estuda e examina seu conceito através do efeito do político nos recortes da memória.

Figura 2: Fotos do *chapéu de Clémentis*. Fonte: Centro educacional de Ciência e Tecnologia da Universidade de Tel Aviv

Partindo da interpretação segundo a qual o apagamento da imagem de Clémentis ocorre no âmbito discursivo, COURTINE articula o estudo dos fenômenos de repetição, lembranças e esquecimentos realizados por sujeitos atravessados por condições históricas e políticas (COURTINE, 1999, p. 16).

Assim como no episódio narrado por Courtine (1999), sobre o chapéu de Clémentis, metáfora do papel da memória registradas nas fotos anteriores, o nosso propósito, enquanto estudiosos da linguagem, seria o de repor certas lacunas, ou apontar os vestígios de tais esquecimentos uma vez que, como o próprio autor destaca, é na ordem do discurso que se dão tais desaparecimentos.

É possível, portanto, entender as designações das estações de metrô imersas num espaço no qual o político se manifesta de diferentes maneiras, já que ali coexistem, convivem e estão em constante disputa diferentes temporalidades. São, dentro desses pontos de vista, acontecimentos que se reescrevem e se ressignificam nas cidades por via dos recortes enviesados de memória.

Sendo assim, a contradição de uma normatividade que estabelece desigualmente uma divisão do real e a afirmação de pertencimento dos não incluídos, definição dada por GUIMARÃES (2005) para o político ou a política pode ser, de algum modo, identificada com a divisão social e relações estabelecidas em uma cidade em suas diferentes camadas de memórias, muitas vezes sobrepostas entre si.

Para as reflexões que produziremos, nos centraremos em nosso objeto de estudo, que está constituído pelos nomes das estações de metrô das cidades do México e São Paulo. Isto é, tomaremos como corpus de nossa análise essa materialidade linguística, que inclui o nome dado à estação e um texto que apresenta a justificativa de tal escolha, ou que consiste em uma explicitação do significado de tal nome.

Baseados em GUIMARÃES (2005), para quem o estudo dos nomes das ruas – e aqui consideramos possível estender tais considerações ao estudo do nome das estações de metrô –, pode ser visto “*como mais um modo de questionar as posições informacionais no modo como tratam a relação da linguagem com as coisas, com o mundo*” (p.43), discutiremos as relações entre línguas manifestadas, ou silenciadas, neste espaço institucional, a saber, o metrô. Ainda que se atribua um caráter informacional e possamos relacionar os textos analisados, de certa forma, a gêneros como entrada de enciclopédia, o que nos interessa destacar é a forma como o político, no sentido dado por Guimarães ao termo, se presentifica em tais textos na diferentes maneiras de selecionar o que é memorável na história das duas metrópoles.

Torna-se fundamental ressaltar que, embora tais relações entre as línguas, conforme o embasamento teórico de Guimarães e a reflexão de BAGNO (2011), que referiremos depois, sejam políticas, evidenciando assimetrias nos usos e estatutos das mesmas, há uma tentativa de apagamento do político, principalmente no âmbito discursivo, tal como já discutido anteriormente.

Por meio da materialidade linguística também é possível comparar diferentes línguas sob aspectos que transcendam as suas estruturas gramaticais. Deste modo, em seus verbetes da *Enciclopédia das línguas do Brasil* (2007), problematizando o comparatismo histórico surgido e divulgado no século XIX e ainda vigente em muitos discursos filológicos, Guimarães (2007) cunha o conceito de “relações entre línguas”. Através dele, observamos diferentes relações de poder entre línguas. Nosso corpus nos ofereceu, por exemplo, algumas situações de análise, conforme os espaços de enunciação estudados nesta pesquisa:

- a) Língua nacional e língua materna: no Brasil, a consolidação do português como língua nacional se inscreve em relação às línguas indígenas, responsáveis por designações importantes na cidade de São Paulo (principalmente com as línguas guarani e tupinambá) e também comparada a outras variantes da língua portuguesa que não são ensinadas na escola. Os documentos coletados no corpus a respeito dos processos de designação do metrô paulistano revelam algumas arbitrariedades e alguns critérios relacionados, por exemplo, a um português popular falado pelos virtuais usuários que seria diferente daquele usado pela norma padrão;
- b) Língua oficial e língua nacional: no caso mexicano, os dados mais recorrentes estão vinculados ao espanhol mexicano e as línguas originárias desse país. A língua náhuatl se configurou numa relação muito especial e oscilante ao longo dos textos das estações publicados pela STC, recebendo diversas qualificações.

A partir das reflexões de GUIMARÃES (2005 e 2007), nosso estudo sobre as relações entre línguas nas linhas metroviárias das duas cidades, sobretudo de São Paulo também se baseou no conceito de línguas como “hipóstase” (BAGNO, 2011). Trata-se de uma reflexão sobre a representação que se cria sobre a norma de uma língua, de modo a naturalizar a ideia de uma suposta identidade entre o real do funcionamento linguístico e a representação estável e normatizada de uma língua.

A distinção entre “língua” e “dialeto”, por exemplo, se situa em textos do século XX como o de HAUGEN (1966, p. 97), no qual ambos são investigados sob um viés histórico, desde a Grécia antiga, sobretudo com o que culminou no conceito clássico de *koiné*. O autor ainda afirma que a palavra “língua” foi sendo definida ao longo dos séculos em uma posição de superioridade por critérios históricos e políticos.

De modo complementar à reflexão do linguista norueguês, há uma tendência a anular o político presente nas relações entre línguas, diferenciando por exemplo, uma língua nacional das locais, dos supostos “dialetos”, “corruptelas”, entre muitos outros termos possíveis. A hipóstase, de acordo com trabalho de BAGNO (2011), vem a ser uma parte do processo de institucionalização das línguas, acompanhado de uma naturalização de uma falsa relação de correspondência entre uma língua e sua respectiva normatização, por gramáticos e também por seus usuários comuns:

(...) para se falar de uma língua, é preciso construí-la, fabricá-la, forjá-la, dar um nome a ela, atribuir-lhe propriedades, características, índole. E esse é um trabalho empreendido não somente pelo linguista, em suas pretensões de objetividade científica, mas também (e talvez sobretudo) pelos falantes comuns, em suas práticas de higiene verbal, de mitificação e mistificação coletiva dos bens simbólicos, de construção do imaginário social acerca da própria cultura a que pertencem e dos mitos de origem que lhe dão raízes históricas e memória comum. (BAGNO, 2011, p.357)

Ou seja, relações de diferenciação e proximidade entre línguas também estão em jogo quando se leva em consideração aspectos históricos e políticos. Semelhantemente, as designações das estações dos metrô são sujeitas a tais dinâmicas discursivas. Nessas designações se materializam, portanto, relações entre as línguas oficiais e hegemônicas, o espanhol no México e o português no Brasil, e outras variantes na heterogeneidade desses espaços de enunciação.

Apresentados os traços principais do referencial teórico adotado, no capítulo seguinte descreveremos os procedimentos seguidos para constituir o corpus da pesquisa e os lineamentos metodológicos.

2. METODOLOGIA E PROCEDIMENTOS

Constituímos um corpus de análise que se compõe, por um lado, dos textos que acompanham os nomes das estações das linhas do metrô da Cidade do México, e, por outro, dos estudos realizados para a Companhia do Metropolitano de São Paulo nos quais se elencam possíveis nomes para as estações do metrô desta cidade que se encontram em construção. Em ambos os casos, o corpus nos permitiu observar a distribuição dos nomes pelos espaços historicamente constituídos da cidade, bem como a forma como essas designações evidenciam relações entre línguas e diferentes recortes sobre o que é tido como memorável em cada um desses espaços de enunciação.

Para a compreensão da relação “*de cada nome com aquilo que nomeia fora do texto, na cidade*”, e, “*do processo enunciativo que produziu cada nomeação*” (Guimarães, op.cit, p. 44), analisaremos, como já mencionamos, as descrições dadas aos nomes das estações, publicadas na página oficial do STC e também afixada nas estações de metrô da Cidade do México, e os relatórios e estudos de nomenclatura realizados por, ou para a Cia do Metropolitano de São Paulo.

Cabe salientar, como forma de explicar a constituição de nosso corpus, os procedimentos adotados ao longo deste percurso, bem como os materiais encontrados e organizados para análise. A motivação para esta pesquisa se deu quando, por meio de uma viagem, tomamos contato com o sistema de transporte metroviário da Cidade do México. O que nos chamou a atenção naquele momento foi a presença de um ícone utilizado para identificar cada uma das estações, bem como a presença, em grande parte dos casos, de textos explicativos, também disponibilizados na página oficial do órgão público encarregado pela administração daquele sistema de transporte, o Sistema e Transportes Colectivos (STC), sobre os nomes adotados em cada um dos aparelhos. Nestes textos institucionais pudemos constatar uma preocupação que nos pareceu, a princípio, etimológica, sobretudo no que se refere aos nomes das estações de origem indígena.

Diante de tal realidade, após nosso regresso à cidade de São Paulo, passamos a observar os nomes das estações do sistema de transporte metroviário da capital paulista. Igualmente pudemos encontrar nesta cidade a presença de nomes de origem indígena. Não havia, porém, ao menos não de forma acessível, informações sobre o possível significado ou origem desses nomes. Outro fato que se somou à inquietude foi o caso da adoção do nome “Faria Lima” para uma estação da linha amarela em detrimento da referência que efetivamente identificava o local para os moradores: Largo da Batata.

Passamos a realizar, então, uma pesquisa sobre o procedimento adotado pela Companhia do Metropolitano de São Paulo, ou Metrô, para a designação das estações, ou alguma informação sobre os critérios adotados quando da escolha dos nomes das futuras estações. Em nossa busca por tais informações, tivemos acesso à Biblioteca Neli Siqueira², especializada em transportes que foi criada, atendendo à determinação de transparência exigida em órgãos públicos, para reunir o acervo técnico sobre o metrô de São Paulo. Ao longo do tempo, a biblioteca se tornou referência sobre a questão dos transportes e expandiu o seu acervo. É válido esclarecer que se trata de uma biblioteca pública, cuja sede se encontra em um edifício administrativo pertencente ao Metrô.

Deste modo, ao tomar conhecimento do acervo disponível nesta biblioteca, fomos em busca de documentos ou materiais que se assemelhassem àqueles que havíamos encontrado na página oficial do STC. Embora tenhamos constatado que não havia materiais de divulgação sobre os nomes das estações de metrô da cidade de São Paulo similares aos encontrados sobre as estações mexicanas, nos deparamos com um material que se mostrou igualmente produtivo e que nos permitia estabelecer um grau de comparabilidade e uniformidade entre os materiais que analisaríamos.

² Foi encontrado apenas um texto biográfico sobre quem foi Neli Siqueira, na versão da página desta biblioteca traduzida para o inglês, disponível em: <https://biblioteca.metrosp.com.br/index.php/enus/neli-en>. Acesso em 18/16/2018.

Trata-se dos relatórios e estudos de nomenclatura realizados para o Metrô da cidade de São Paulo. Neles é possível observar um breve histórico da cidade, da região na qual se instala a estação, bem como propostas de nomes para o aparelho e a justificativa para a sua adoção. Além disso, encontramos um documento normativo que estabelece os critérios que devem reger a escolha dos nomes das estações e mesmo a forma de tais nomes. Semelhante descoberta se mostrou significativa para o tipo de análise que desenvolvemos, ao nos permitir, de certa forma, elucidar o produto e o processo de designação das estações de metrô.

Tal materialidade linguística também nos permite repor as lacunas dos esquecimentos que se produzem como forma de silenciar os conflitos, caracterizando o espaço de enunciação enquanto político. A divisão deste espaço, as disputas pela palavra e o lugar ocupado pela(s) línguas e pelos falantes. O que caracterizaria esse usuário do sistema, para quem é dirigido o texto explicativo, ou, o que está pressuposto na justificativa da escolha dos nomes das estações? Por que aparecia com tanta reiteração, no caso paulistano, a “necessidade” de que os nomes fossem curtos e de “fácil” pronúncia para usuários caracterizados como menos instruídos? Também se mostra interessante que esse corpus nos permite compreender a memória que se constrói da cidade. Ou, dito de outra forma, aquilo que se recorta como memorável e que acaba por construir a imagem da cidade.

Deste modo, nosso corpus inicial foi constituído pelos textos explicativos das 195 estações de metrô da Cidade do México, bem como dos relatórios e estudos de nomenclatura de cada uma das linhas de metrô da cidade de São Paulo, aos quais pudemos ter acesso mediante consulta ao acervo da Biblioteca Neli Siqueira. É necessário frisar que não foi possível encontrar os documentos que se referissem a todas as estações do metrô paulistano. Ainda assim, pudemos encontrar um conjunto significativo de materiais, apresentados nos anexos desta dissertação.

Dentro desse corpus selecionamos, com o critério explicitado na Introdução, aqueles casos de denominação que nos pareceram de maior relevância para a discussão sobre relações entre línguas que é nosso objetivo nesta dissertação, e que vamos apresentando nos dois capítulos que seguem.

El Metro es la ciudad, y en el Metro se escenifica el sentido de la ciudad, con su menú de rasgos característicos: humor callado o estruendoso, fastidio docilizado, monólogos corales, silencio que es afán de comunicarse telepáticamente con uno mismo, tolerancia un tanto a fuerzas, contigüidad extrema que amortigua los pensamientos libidinosos, energía que cada quien necesita para retenerse ante la marejada, destreza para adelgazar súbitamente y recuperar luego el peso y la forma habituales. En el Metro, los usuarios y las legiones que los usuarios contienen (cada persona engendrará un vagón) reciben la herencia de corrupción institucionalizada, devastación ecológica y supresión de los derechos básicos y, sin desviar la inercia del legado, lo vivifican a su manera. El "humanismo del apretujón". (MONSIVÁIS, 2001.)

3. A CIDADE DO MÉXICO

O ano de 1967 marca a criação do *Sistema de Transporte Colectivo* (STC), empresa de participação estatal cujo objetivo é o de construir, operar e administrar o recorrido subterrâneo e superficial do transporte coletivo da Cidade do México, ou o metrô, que teve sua construção iniciada nesse mesmo ano. O projeto inicial prevê a implementação de três linhas que compreenderão em seus traçados a região central e coração da metrópole. Metrópole esta que se prepara para receber os Jogos Olímpicos do ano de 1968.

Para receber os Jogos Olímpicos, e como forma de celebrar a realização da primeira edição de tal evento na América Latina, as autoridades responsáveis abrem um concurso para a criação do logotipo que identificará o evento. Um jovem designer estadunidense recém casado se inscreve para o concurso, e, após uma breve estadia de duas semanas a título de teste, desenha o símbolo que conformará a identidade visual dos Jogos Olímpicos de 1968 realizados nas cidades do México e Acapulco.

O vencedor do concurso, Lance Wyman, não apenas fica a cargo do desenho do logo do evento, mas propõe uma ideia inovadora para toda a identidade visual do evento baseada em suas concepções a respeito do design: dada a possibilidade de escolher a língua oficial que estaria presente na sinalética entre inglês, espanhol e francês opta por não escolher nenhuma destas. O designer propõe o uso de uma linguagem não verbal mediante a adoção de ícones que identificassem cada uma das modalidades, os espaços onde as competições ocorreriam e mesmo as informações mais elementares como áreas de entrada e saída e os lugares nos estádios, por exemplo.

Wyman, em sua conferência intitulada “*Icons beyond any language*”³, argumenta que em um evento de grande porte como o que se realizava na capital mexicana, dada a quantidade de estrangeiros falantes de outras línguas que não fossem o espanhol, e acrescentaríamos que mesmo para aqueles que compreendessem o espanhol a dificuldade residiria na especificidade da variedade mexicana, mais especificamente nesse caso, a relação dessa língua com uma língua em especial presente na toponímia da cidade: a língua náhuatl.

³ Trata-se de uma conferência no formato TED (Technology; Entertainment; Design) ministrada na cidade do México em 27 de fevereiro de 2016 disponibilizada na rede social youtube e que pode ser acessada em: <https://www.youtube.com/watch?v=IFF9i-gOO7w>. (Acesso em 17/06/2018)

O sucesso da identidade visual das Olimpíadas de 1968 e o trabalho de Wyman com o desenvolvimento de ícones que prescindissem em muitos casos da linguagem verbal levaram as autoridades capitalinas a convidarem o designer para a realização de um novo trabalho em solo mexicano: a criação de ícones que identificassem cada uma das futuras estações do metrô. Por se tratar de um novo sistema de transporte completamente desconhecido pela população, e, somado a isso as altas taxas de analfabetismo, a proposta de uma identificação não verbal favoreceria a compreensão e adesão a esse novo meio de transporte por parte da população em geral.

Vale ressaltar que, embora não apresente o mesmo sistema pictográfico, o metrô de São Paulo em seus primórdios apontou a possibilidade da instalação de painéis nas paredes das estações, que representassem a região na qual se encontra o usuário desse meio de transporte realizando, para isso, *“o aproveitamento de edifícios mais destacados (...) sendo o nome uma coisa material, poderá ser representado na parede da estação com um painel fotográfico, facilitando o reconhecimento do local”* (REIS FILHO, 1972, p. 08). Deste modo, ainda que no subterrâneo, o passageiro poderia identificar pelas imagens das edificações de destaque em que lugar da cidade – e de seu trajeto – estaria.

No desenvolvimento dos ícones que identificassem cada uma das estações pertencentes às três linhas iniciais, Lance Wyman buscou referências em edificações de destaque nas imediações das estações, em elementos da paisagem ou relacionados à vida cotidiana mencionados por moradoras e moradores como constitutivos da identidade local, bem como fontes históricas (Figura 03). Na já referida conferência, Wyman destaca as suas idas ao Museu Nacional de Antropologia na Cidade do México onde teria entrado em contato com o passado pré-hispânico e colonial daquela cidade, elemento que retomaremos posteriormente por se mostrar relevante para a nossa análise.

Figura 03: Referências utilizadas por Wyman e sua equipe para a elaboração dos ícones das estações. (Extraído de: <http://www.lancewyman.com/projects?id=88>. Acesso em 18/06/2018)

No que se refere a essa modalidade de transporte, além do papel dos ícones⁴, merece destaque a importância da própria instalação desse complexo sistema de transportes na cidade, uma vez que as obras para a sua implementação produzem um grande impacto na configuração do espaço urbano, e, neste caso, uma vez mais estamos diante de uma situação muito peculiar. A atual Cidade do México, capital do país, está construída sobre os cimentos de uma antiga cidade tão grande quanto a atual: a grande Tenochtitlán.

Soterrada pela metrópole que se ergueu sobre as suas ruínas, pois durante o processo de Conquista e período colonial a antiga Tenochtitlán foi derrubada para servir de material para a construção da nova cidade, as escavações e obras que supunham a instalação do novo meio de transporte produziram nesta cidade um outro efeito para além do já esperado caos no espaço urbano: qualquer alteração no solo poderia implicar o ressurgimento da antiga cidade asteca.

Desata-se com isso uma grande polêmica, e mesmo um embate que será inflamado pelos meios de comunicação, em que o progresso que supõe a instalação de um sistema de transporte moderno – e a essas alturas necessário – nessa cidade se vê, como se diria em espanhol, *obstaculizado* pela necessidade de se recuperar e resgatar o passado, a memória e os possíveis vestígios arqueológicos que permitiriam o estudo e uma maior compreensão sobre o passado mexicano. Podemos encontrar

⁴ No seu site oficial o STC dedica uma página ao papel de Lance Wyman na elaboração dos ícones das estações das três primeiras linhas de metrô e consequentemente na conformação da identidade visual desse meio de transporte. A seção “Lance Wyman y la comunicación visual en el Metro” se encontra disponível em: <http://www.metro.cdmx.gob.mx/iconografia>. (Acesso em 20/06/2018)

essa polêmica na crônica do jornalista e romancista Vicente Leñero publicada em dezembro de 1995 no diário *El País Semanal*⁵:

“Difícil, y urbanísticamente polémico, escarbar por la zona del centro donde habían quedado sepultados los residuos milenarios de las edificaciones aztecas. Cualquier excavación, ahí, se convertía en descubrimiento arqueológicamente que hacía pegar, el grito, con razón, a historiadores y arqueólogos: cómo diablos destruir nuestro tesoro prehispánico por un maldito Metro; cómo atreverse a profanar la historia, a provocar a los dioses indígenas.

Por tales protestas se volvió necesario, en ocasiones, torcer, curvar los túneles, modificar las estaciones para lograr dejar a salvo un monumento. O anular una línea y cambiarla de rumbo y emprender alternativos vericuetos. En realidad, lo que se hizo en tales casos fue tapar con un parche los ojos de la historia y reclamar: “Voy derecho y no me quito”. Ahí, en esa zona del centro, se rompió y profanó lo que hubo que romper y profanar; se rescataron unas cuantas piezas para llevar a los museos y calmar a los arqueólogos...y ni modo, ya estuvo, perdón por la osadía.

El Metro cruzó por fin la zona de conflicto y salió disparado hacia puntos lejanos del norte y del oriente. Las primeras tres líneas del Metro ciudadano (azul, color de rosa y verde) fueron solamente inauguradas en septiembre de 1969.

Nada catastrófico ocurrió. No se hundió la ciudad en el fango del antiguo pantano, ni los dioses indígenas, que se sepa, lanzaron maldiciones desde el más allá histórico.

O metrô, como um *gusano anaranjado*, que penetra nos solos da cidade, acaba por trazer à tona as construções, e conseqüentemente, a memória da cidade antiga. O Instituto Nacional de Antropología e Historia, ou INAH, responsável pelo desenvolvimento de pesquisas relacionadas à Arqueologia e ao Patrimônio histórico do país, destaca a importância de tais obras, que permitiram a escavação de locais nos quais não se havia podido trabalhar até então. Em sua página institucional, o órgão anuncia que mais de 20.000 peças foram resgatadas devido às obras do metrô⁶. Silencia-se, evidentemente, os danos e prejuízos sofridos ao longo desse processo.

⁵ Um fragmento desta crônica foi incluído na obra “El metro es de todos”, publicação realizada pelo STC e disponibilizada em sua página, na seção “Cultura”: <http://www.metro.cdmx.gob.mx/mas-informacion> (Acesso em 20/06/2018), porém é possível ter acesso à versão integral da crônica na página: <http://www.elbarrioantiguo.com/el-gusano-azteca/> (Acesso em 20/06/2018)

⁶ Um exemplo disso é o que pode ser encontrado na página <http://www.inah.gob.mx/es/boletines/1686-metro-parteaguas-de-hallazgos>. (Acesso em 18/06/2018).

O STC, de sua parte, em sua seção intitulada “Hallazgos Arqueológicos⁷” de sua página oficial, apresenta um texto sobre a pirâmide dedicada à divindade Ehécatl, encontrada durante as escavações para a construção da estação Pino Suárez, que acabou adotando a descoberta como referência para a elaboração do seu ícone ou pictograma. Observamos, deste modo, como algumas referências pré-hispânicas são incorporadas à sinalética, ou sinalização, da metrópole atual.

Serão tomadas como referências as construções de destaque, os aspectos da identidade local que incluirão elementos que fazem parte da tradição como, por exemplo, os códices e glifos e, de alguma forma, será possível revitalizá-los no percurso que chamamos de “dos ícones ao glifos” pois, na medida em que se incorpora – como se se tratasse de algo moderno ou inovador – o elemento visual na comunicação institucional e sinalização do metrô, o que se dá na realidade é um retorno a uma tradição anterior, que faz parte da identidade mexicana, que se constituiu e construiu – e constrói – apoiada nas representações gráficas, da palavra pintada (FLORES FARFÁN, 2006 b).

Para a composição de nosso corpus, analisamos as entradas referentes às 195 estações de metrô da Cidade do México e, dado o propósito de nosso trabalho, isto é, de discutir as relações entre línguas – atendendo especialmente às relações entre a(s) língua(s) nacional(is), e as demais línguas que se fazem presentes nos dois espaços de enunciação analisados – que se dão nesses contextos, optamos por um recorte que compreendesse inicialmente as entradas que apresentassem em sua materialidade linguística a expressão de tais problemáticas.

Entretanto, à medida que íamos realizando a análise de tais entradas, observamos que outra questão saltava a nossos olhos e se mostrava pertinente para nossa análise uma vez que se manifestava de forma reiterada nos textos descritivos de diferentes estações: observamos como se materializavam nesses textos a referência a elementos de um passado recortado como memorável e definidor de uma identidade *mexiquense*⁸. Deste modo, optamos por um recorte que privilegiasse as estações que fizessem referência a esse passado pré-hispânico.

⁷ Essa seção pode ser consultada em: <http://www.metro.cdmx.gob.mx/hallazgos-historicos> (Acesso em 18/06/2018).

⁸ Os gentílicos que se formam tomando como base o termo mexicana referem-se, por um lado ao país, isto é, mexicano, e, por outro lado, à Cidade do México, mexiquense.

Semelhantemente, ao levar em conta os ícones, uma vez que muitos dos textos das entradas são construídos em função de uma tradução ou explicação dos mesmos, decidimos privilegiar as três linhas iniciais cujos pictogramas foram – em sua maioria – elaborados pela equipe de Lance Wyman, durante as décadas de 1960 e 1970. Contudo, como este trabalho é também comparativo, ao nos dedicarmos à análise dos estudos de nomenclatura das estações de metrô da cidade de São Paulo, e, na tentativa de estabelecer um parâmetro de comparação que nos permitisse a configuração de um corpus balanceado, optamos por incluir em nossa análise em ambos os casos as linhas iniciais. Desta forma, em nosso corpus, no que se refere à Cidade do México, analisamos as linhas 01, 02 e 03.

Para melhor ilustrar nossa análise, que se baseia essencialmente no trabalho de GUIMARÃES (2005), cujo objetivo é o de configurar o espaço de enunciação com o qual trabalhamos, assim como as relações de línguas que se estabelecem em tal espaço, incluímos o mapa de cada uma das linhas. Além disso, devido à particularidade já destacada, isto é a presença de ícones atribuídos a cada uma das estações, optamos por apresentar os três elementos que compõe a identificação de cada um desses aparelhos: o nome da estação, o ícone que a particulariza e o texto apresentado na página do STC - eventualmente afixado nas próprias estações – que compõe o corpus analisado.

Dado que se destacou em nossa leitura e análise do corpus a presença de um passado recortado como memorável, conforme mencionado anteriormente, tomamos como ponto de partida a análise de BRENIŠÍNOVÁ (2016), quem, baseando-se no trabalho de Wyman, classifica os nomes e ícones das estações em quatro períodos históricos da capital mexicana, a saber, a) Império Asteca, b) Conquista espanhola, c) Libertadores e fundadores e d) Era Moderna. Em nossa análise, recuperaremos tal divisão e problematizaremos a forma como as diferentes temporalidades se expressam na narrativa da cidade, que se constrói nos textos analisados.

3.1. LINHA 01

A linha 01, inaugurada em 1969, possui atualmente 20 estações (Figura XX), sete das quais possuem interligação com outras linhas. Ou seja, são entradas que serão duplicadas pois quando a linha mais recente se conecta à anterior, o ícone e o texto descritivo produzidos anteriormente são incorporados à nova linha.

Figura 04: Mapa das estações da Linha 01

Para nossa análise, consideramos as entradas disponibilizadas na página do STC das estações Moctezuma, Pino Suárez, Isabel la Católica, Cuauhtémoc, Chapultepec, Juanacatlán, Tacubaya e Pantitlán. Apresentamos o nosso recorte de acordo com a ordem cronológica de entrega das estações, conforme informações disponibilizadas na página do organismo oficial (Tabela 01).

Tabela 01: Datas das inaugurações das estações da Linha 01 da Cidade do México

<i>Data da inauguração</i>	<i>Trecho</i>	<i>Quantidade de estações</i>
04/09/1969	Zaragoza – Chapultepec	16
11/04/1970	Chapultepec – Juanacatlán	1
20/11/1970	Juanacatlán – Tacubaya	1
10/06/1972	Tacubaya – Observatorio	1
22/08/1984	Zaragoza – Pantitlán	1

3.1.1. Moctezuma

El ícono de la estación representa el penacho de Moctezuma II, Xocoyotzin. Moctezuma I es el quinto rey de la dinastía de los aztecas, gobernó de 1440 a 1469. Durante su reinado castigó con mano dura toda clase de crímenes y dio a su corte un maravilloso esplendor.

En 1447, la ciudad de Tenochtitlán sufrió una serie de inundaciones a causa de un terrible temporal. Moctezuma ordenó que se construyeran obras de defensa, iniciando así la construcción de un gran dique que tenía 13 km de largo por 15 de espesor, en las inmediaciones de Ecatepec. Otra de sus grandes edificaciones fue el acueducto de Chapultepec, en cuyas rocas, se esculpió su efigie.

El sucesor de este rey fue su hijo Axayácatl en 1469, el cual siguió expandiendo su dominación en gran parte de Centroamérica. En 1479, toma el poder su hermano Tizoc, quien construyó diferentes templos importantes como Huitzilopochtli (dios de la guerra) y a Tláloc (dios de la lluvia). Su sucesor, Ahuízotl, inauguró los templos hechos por su hermano, recolectó más de 20 mil almas para ser sacrificadas.

En 1502, toma el poder Moctezuma II quien gobernó Tenochtitlán con relativa tranquilidad, hasta el momento en que llegaron los conquistadores españoles. Su gobierno alcanzó niveles muy elevados de sofisticación en todos los ámbitos, pero el carácter temeroso y sumiso de Tlatoani, hizo que la conquista española fuera consumada a pesar de la resistencia de Cuitláhuac y Cuauhtémoc, últimos jerarcas mexicas.

Nesta estação observamos, como será um padrão para os textos sobre os nomes da maior parte das estações de metrô da Cidade do México, a explicitação da referência adotada para a elaboração do ícone ou pictograma que a identifica. É interessante observar que embora se trate de um nome de origem náhuatl, este não será traduzido como tampouco o será o epíteto que o acompanha, diferentemente do que ocorre em Cuahtémoc.

No *Diccionario del náhuatl en el español de México*, organizado por MONTEMAYOR (2007), encontramos a entrada *xocoyote* que pode se referir ao filho ou filha mais nova (*“benjamín o más chico de los hijos”*), ou ao membro da família mais jovem que leva o nome de um antepassado (*“igualmente se aplica al último o más reciente de los que llevan un mismo nombre”*). O mote *Xocoyotzin* poderia estar composto por esse termo acrescido do sufixo diminutivo honorífico *-tsiin*⁹ da língua náhuatl, de modo a indicar o Moctezuma mais jovem, Moctezuma II, em oposição ao seu antepassado, Moctezuma I¹⁰.

Tal interpretação, isto é, a de que o mote ou epíteto de Moctezuma II aparece para distingui-lo de seu antepassado, pode ser corroborada com o corpus analisado já que se atribui a representação, e portanto o penacho ou cocar, a Moctezuma II, porém imediatamente se produz um movimento de ruptura no texto mediante a referência ao antecessor deste governante, Moctezuma I. A partir desse momento o texto deixa de ter um caráter mais descritivo ou referencial, o que caracterizaria as demais entradas, e passa a descrever a genealogia do governante que batiza a estação.

⁹ Conforme FARFÁN (2014)

¹⁰ Uma interpretação similar pode ser encontrada em um artigo da revista *Arqueología Mexicana* dedicado aos *tlatoanis mexicas* (Especial 40) consultado em sua versão online. “*También conocido como Moctezuma el Joven o Moctezuma II. El significado de Moctezuma aún no está claro; además de “el que se muestra enojado” se han sugerido otras interpretaciones como “señor que se enoja”, “el que se enoja señorialmente” o “el que se pone sañudo o ceñudo”. El glifo para este nombre es un tocado real, normalmente acompañado con una orejera de turquesa. El mote de Xocoyotzin, “el Joven”, no tiene glifo y más parece ser un apelativo para distinguirlo de su abuelo, Moctezuma Ilhuicamina. Nacido en 1467, fue hijo de Axayácatl, el sexto tlatoani mexica, y hermano de Cuitláhuac, quien lo sucedió en el trono.*” Texto disponível em <https://arqueologiamexicana.mx/mexico-antiguo/moctezuma-xocoyotzin-el-que-se-muestra-enojado-el-joven-1502-1520>. Último acesso em 19/06/2018.

É interesante observar que, ao recuperar o antepassado homônimo, se destaca o seu caráter e forma de governo: “*castigó con mano dura toda clase de crímenes*” o que “dio a su corte un maravilloso esplendor” em contraste com seu sucessor, quem devido a seu “*carácter temeroso y sumiso*” “hizo que la conquista española fuera consumada”. Constrói-se, desse modo, uma oposição entre as duas figuras que partilham um nome: Moctezuma.

A nossa hipótese para a construção dessa oposição é a de que se constrói a imagem de uma figura que contrariaria o caráter temeroso e beligerante, posto como característico dos Astecas. Ou seja, a figura de Moctezuma II simbolizaria a fraqueza que teria permitido a queda do império, algo que pode ser destacado tanto na construção de uma oposição entre a postura deste governante a de Cuitláhuac ou Cuahtémoc, que teriam resistido à conquista, como nas demais alusões que serão realizadas às figuras de Moctezuma, Cuitláhuac ou Cuahtémoc nas estações Villa de Cortés, Popotla, Chapultepec e Peñon Viejo, ademais daquelas que homenageiam os últimos *jerarcas mexicas*.

3.1.2. Pino Suárez

El ícono de la estación representa la pirámide de Ehécatl (dios del viento). En la cultura azteca Ehécatl era tan venerado como Tláloc o Quetzalcóatl.

La pirámide es descubierta durante las excavaciones para la construcción de la estación Pino Suárez y señala el límite sur de la gran Tenochtitlán.

José María Pino Suárez, revolucionario, vicepresidente de la República, abogado, periodista, poeta y escritor, funda el diario El Peninsular, en donde escribe en contra de la tiranía que sufrían los campesinos, pugnando por su mejoría.

Afiliado al partido antirreleccionista, participó en la campaña política de Francisco I. Madero; al estallar la revolución, se le nombra gobernador de Yucatán. Muere asesinado junto con el presidente Madero.

De forma similar às demais estações, o texto que acompanha o nome e ícone atribuído à estação destaca inicialmente a referência tomada para a elaboração do pictograma. Neste caso é interessante destacar que o ícone não se refere ao nome da estação e tampouco ao nome da *colonia* ou *delegación*¹¹ na qual se insere, como é o caso da estação anterior, mas a uma construção que se vincula a um passado remoto. Trata-se da Pirâmide dedicada à divindade dos ventos, Ehécatl.

A referência adotada para a elaboração do ícone – quase anedótica¹² – aparece textualizada mediante a explicitação – sobre a forma de narrativa ou explicação – que é realizada após sua apresentação: “*El ícono (...) representa la pirâmide*” e “*La pirâmide es descubierta*”. É interessante observar como se incorpora ao texto a descoberta realizada, mesmo que isso signifique uma descontinuidade no texto, já que se passará imediatamente à figura de Pino Suárez, ex-presidente que nomeia uma rua nas adjacências da estação.

A anedota que se relaciona ao ícone da estação poderia nos permitir a construção de uma metáfora que nos auxiliará na análise de nosso corpus: o espaço urbano da atual Cidade do México se constrói sobre os cimentos da antiga e *gran Tenochtitlán*, que se encontra soterrada sob a metrópole atual. Uma obra como a de construção do metrô, que supõe a escavação, acabou trazendo para a superfície algo que estava oculto. E é sobre essa metáfora – a interpretação segundo a qual camadas refletem diferentes temporalidades e que coexistem superpostas –, que vamos construir a nossa leitura de imagem de cidade projetada, ao menos inicialmente, nos textos institucionais que acompanham os nomes das estações em um processo de construção de uma história dessa cidade, ou ao menos um imaginário sobre ela.

¹¹ A divisão territorial e administrativa da Cidade do México se dá em *Delegaciones* compostas por *Colonias*. O designativo *barrio* se vincula a bairros antigos – normalmente pré-hispânicos (ao recuperar a ideia dos *campan*) ou a regiões marginalizadas (cf. entrada del *Diccionario del Español de México*: barrio s.m 1 Zona de una ciudad, delimitada por su ubicación geográfica, por alguna característica de la gente que vive en ella, por alguna peculiaridad suya o por su historia: policía de barrio, barrio de Tepito barrio obrero, barrio judío. 2 Zona pobre de una ciudad. 3 Barrios bajos. Aquellos en donde habita gente de mal vivir: “Traficaba en los barrios bajos, y ahí quedó”. Disponível em: <http://dem.colmex.mx/>)

¹² Em uma entrevista ao ser questionado sobre o seu ícone favorito, Lance Wyman afirma que “‘Uno de mis iconos favoritos es el de la estación Pino Suárez, un exvicepresidente de México que fue asesinado’, confiesa una anécdota con cinco décadas de solera Wyman. “Por un buen rato nos fue muy difícil dar con una idea para la estación, pero justo descubrieron una pirâmide azteca en el lugar en ese momento. Acabé utilizando la pirâmide, que se encuentra en exhibición permanente en la estación. Me sentí como si estuviéramos recibiendo ayuda de los aztecas””. Disponível em: <https://www.yorokobu.es/el-hombre-que-pinto-mexico-en-iconos/>. Último acesso em 19/06/2018

3.1.3. Isabel la Católica

La imagen de la estación representa una de las carabelas de Cristóbal Colón. Isabel la Católica nace en 1451 y fallece en 1504, habiendo sido reina de Castilla desde 1474 hasta su muerte. Se casa en 1469 con Fernando.

En 1479, Fernando es proclamado rey de Aragón, empezando así el reinado de los Reyes Católicos, hecho decisivo en el camino de la unidad española y uno de los más relevantes de la historia de España (término de la reconquista, descubrimiento de América, anexión de Navarra, reorganización económica, renacimiento cultural, establecimiento de la Inquisición, expulsión de los judíos, etcétera).

Gracias a las gestiones de su confesor Juan Pérez, prior del Monasterio de la Rábida (provincia de Huelva), le concede ayuda económica al marino genovés, Cristóbal Colón, con la finalidad de encontrar un camino nuevo y más corto para llegar a las Indias.

El viaje culmina con el descubrimiento de América, el 12 de octubre de 1492. Isabel tuvo grandes errores, siendo uno de los más notables el establecimiento de la Inquisición en España, así como la expulsión de todos los judíos. Por esos motivos el pueblo la bautiza con el apelativo de La Católica.

Nesta estação observamos, de forma similar ao que acontece em grande parte dos textos que acompanham os nomes das demais estações, a ausência de informações que poderíamos chamar referenciais. Isto é, não se explicita que a estação sobre a qual se enuncia as informações relacionadas ao ícone, por exemplo, toma seu nome de uma rua, avenida, praça próximas, ou mesmo o nome da *colonia* ou *delegación*.

Caberia, então, que nos perguntássemos sobre qual ou quais seriam os efeitos de sentido desencadeados por tal ausência. Por um lado, poderíamos considerar que se supõe um conhecimento compartilhado com aquele que será o destinatário dos textos, isto é, o usuário das linhas de metrô, quem, por sua vez, estaria já familiarizado com essas informações referenciais. Por outro lado, poderíamos considerar que se recorta como memorável e, conseqüentemente como digno de nota na pesquisa, uma informação que é aquela que se explicita e que forma parte daquilo que consideramos que é a construção de uma narrativa da cidade, ou ao menos de uma imagem que se quer projetar sobre a cidade.

Neste caso em especial podemos destacar, considerando ainda a questão relacionada àquilo que se recorta como memorável e, por conseguinte, aquilo que se silencia ou se apaga, as informações sobre a monarca espanhola que são incorporadas ao texto que acompanha o nome da estação. O texto se inicia com a descrição do ícone da estação – seguindo o padrão dos demais textos –, que corresponde a uma das caravelas de Cristóvão Colombo. Imediatamente, o texto produz uma ruptura saltando das informações relacionadas ao ícone – em um silenciamento sobre a referência explícita ao processo de invasão e colonização da América – diretamente para o nome da estação, que corresponde ao nome da rainha espanhola e seu epíteto, *Isabel, la católica*.

O texto passa a uma breve biografia daquela que dá nome à estação, incluindo também o seu matrimônio com Fernando de Aragão, o que permitiria, de certa forma, uma explicitação à alusão que aparece no epíteto (*La católica*), pois ambos teriam entrado para a história como os *Reyes Católicos*. O que nos interessa destacar é o silenciamento que se dá no texto ao processo de conquista e colonização, bem como aos demais processos impositivos que marcaram o reinado de tais monarcas.

O texto faz referência ao *descubrimiento de América*, à *anexación de Navarra*, enunciados sob a forma de uma enumeração que incluiria uma *reorganización económica*, um *renacimiento cultural*, o *establecimiento de la Inquisición* e a *expulsión de los judíos*. Ou seja, são enumerados os feitos que teriam possibilitado a *unidad española*. Contudo, na mesma série, são apresentados processos que implicam um grau de violência tal como o processo colonial, a disputa que culmina com a formação do Estado espanhol, o estabelecimento da Inquisição e a expulsão dos judeus junto a aquilo que é caracterizado como positivo, como a reorganização econômica e o renascimento cultural.

Além disso, é interessante destacar como o processo de invasão e colonização espanholas na América é narrado. Parte-se de uma historiografia colonial que silencia o conflito e a violência e destaca como positivo tal processo. É retomada uma série de discursos que evocam o apoio financeiro dado pela rainha ao *marino genovés*, quem buscaria um novo caminho para as Índias e cuja viagem acarretaria no *descobrimento* da América. Vale também destacar que, diferentemente do que ocorre nas estações que têm como referência elementos da cultura asteca, o processo

colonial aqui é silenciado. São apontados alguns dos “erros” da monarca, porém a colonização não é um deles.

Haveria, neste caso, um completo apagamento do processo colonizador como forma de silenciar o conflito, ou o político, conforme Guimarães (2005). Faz-se presente, ou poderíamos dizer que se manifesta de forma mais vívida, a tensão entre obediência e disputa: faz-se necessário, no caso desta estação, silenciar o processo colonizador pois este implicaria uma invalidação do nome atribuído à estação, da homenagem que se faz àquela que teria deflagrado o processo de queda do império, que é referido – e homenageado – nas demais estações. Por outro lado, o conflito aparece – sem estar silenciado ou relativizado –, quando os nomes ou ícones se referem ao universo asteca ou mexica, como veremos nas referências a Hernan Cortés, a Pedro de Alvarado ou aos espanhóis, quando acionados como forma genérica para se referir aos colonizadores.

É importante salientar que observamos uma certa similaridade na forma como são apresentados Moctezuma e Isabel la Católica. Em ambos os casos, se trata de figuras de liderança que são consideradas peças chave no processo colonial e que têm atribuídas a si características que não corresponderiam ao que se projeta ou espera de seus lugares. Isto é, o imaginário que se tem sobre estas figuras não corresponderia, ou melhor dito, haveria sido deslocado, ao se produzir os textos a partir de um lugar social de um enunciador institucional que se apresenta como universal, isto é, em termos de Guimarães, como portador de um saber que não precisa de validação.

Se, por um lado, Moctezuma é um *tlatoani*, ou seja, um imperador asteca, as características que a ele são atribuídas indicam a sua debilidade, fator decisivo para a queda do Império Asteca. *Isabel la Católica*, por outro lado, é a monarca que está à frente do processo colonial e é quem teria autorizado todos os processos de violência, que estiveram implicados na Conquista. Esta, porém, é apresentada por seu apelativo – La Católica – como forma de se enfatizar a sua relação com a religião, que foi uma das bandeiras de suas ações e são destacadas as características do apogeu de seu reinado, minimizando seus *errores*. A própria colonização não é apresentada como um destes, de modo que poderíamos afirmar que, neste par – Moctezuma/Isabel la Católica –, vemos em funcionamento o espaço de enunciação como um espaço político, conforme considerado por Guimarães, tal qual destacamos anteriormente.

3.1.4. Cuahtémoc

La figura de la estación es un águila, ya que Cuahtémoc significa "águila que cae". Cuahtémoc, último emperador azteca, asumió el trono cuando tenía 25 años de edad. En ese año, los aztecas conmemoraban el mes Texcatl; se reunían en el adoratorio del Templo Mayor, y en lo más solemne de la fiesta, se presentó Hernán Cortés, quien ordena a sus hombres que abrieran fuego. Cuahtémoc con un tremendo odio y rencor contra quienes habían osado mancillar su patria, los combate y en una semana los echa del reino, en medio de espantosa carnicería. Aquella fue la memorable Noche Triste.

Nesta estação, por sua vez, encontramos outro caso de homenagem a um dos últimos *tlatoanis* da *Mexico-Tenochtitlán*. Assim como no caso de Moctezuma e Isabel la Católica, a estação é batizada com o nome de uma avenida, que se encontra em suas adjacências. Destaca-se que, no caso específico desta estação, o ícone remete à tradução do nome em náhuatl, o que se explicita mediante a relação causal que o operador *ya que* estabelece: “*La figura de la estación es un águila, ya que Cuahtémoc significa “águila que cae”*”. Desta forma, se enuncia como explícito algo que é construído pelo e no discurso. Igualmente, cabe evidenciar que isso não ocorre nas demais estações, que são batizadas em homenagem a alguma figura que se relacione diretamente ao processo colonial. Somente a estação Netzahualcóyotl será representada com um ícone que se aproxima da tradução dada a seu nome.

Também merece atenção neste texto a caracterização que se faz de Cuahtémoc quanto a seu caráter. Isto é, são destacados os aspectos relacionados a seu temperamento e que possibilitam a construção da imagem de um guerreiro, que castiga aqueles que ferem a sua honra, consoante ao que se espera de um líder, seja este guerreiro rei honrado ou cavaleiro: “*con un tremendo odio y rencor contra quienes habían osado mancillar su patria, los combate y en una semana los echa del reino, en una espantable carnicería. Aquella fue la memorable Noche Triste*”. Cria-se uma oposição entre Hernán Cortés e Cuahtémoc, na qual o primeiro é aquele que ordena o ato de injustiça, enquanto que o segundo vem a ser o que se rebela por um motivo justo.

Além disso, no texto em questão, é apresentado um episódio que será recorrente nas estações alusivas ao processo colonial, a partir de uma perspectiva da *visión de los vencidos*¹³, ainda que esta seja uma retomada a partir de um lugar institucional – portanto, aquele que se apresenta como oficial e que acaba por minimizar ou silenciar os conflitos –, que recupera os elementos de uma identidade nacional, que se quer projetar baseada naquilo que se recorta como memorável para a conformação dessa imagem, ainda que isso signifique silenciar alguns conflitos e *afirmar o pertencimento dos não incluídos, a igualdade dos desigualmente divididos* (GUIMARÃES, 2005, p. 18).

Não poderíamos deixar de destacar em nossa análise que o corpus analisado foi coletado durante o ano de 2016, quando ocorreu nossa ida a campo para verificar algumas informações. Este trabalho se centra, portanto, nesse material. Entretanto, cabe mencionar que, durante o processo de finalização de nossa escrita, já no ano de 2018, durante a conferência final de nosso trabalho, verificamos que essa estação teve seu texto alterado na página do STC. Como não há qualquer referência à data de alteração, coerentemente com aquilo que se espera, segundo Guimarães (op. cit.) de um locutor-institucional cuja enunciação se dá como universal, isto é, aquele que enuncia como fora de qualquer temporalidade, não nos foi possível constatar quando se deu semelhante alteração.

Entretanto, nos parece relevante incluir em nossa pesquisa essa nova formulação, sem que a analisemos de forma detida uma vez que isso escaparia do processo de nossa pesquisa. A formulação atualizada seria a seguinte:

La figura de la estación es un águila, ya que Cuauhtémoc significa "águila que cae". Cuauhtémoc era hijo de Ahuizotl, fue el primero que se reveló contra Moctezuma cuando contaba con 18 años. Más tarde y tras la muerte de Cuitláhuac subió al trono de México. Cuauhtémoc fue el último emperador de Tenochtitlán. Cuando sube al trono, trata de reconstruir la ciudad, la cual se vio devastada por la peste derivada de los brotes de viruela y hambruna y busca reorganizar su ejército para enfrentar los nuevos ataques del ejército español.

El día uno serpiente del año tres caña del calendario azteca, Cuauhtémoc sale con algunos de sus jefes militares para solicitar ayuda a los pueblos circunvecinos para combatir. En el barrio Coyonacaxo sale una embarcación real que fue interceptada por los enemigos, capturan a Cuauhtémoc quien viajaba con su esposa la princesa Tecuichpo (copo de algodón). Una vez capturado Cuauhtémoc fue llevado ante Cortés, que fue torturado para confesar la ubicación del oro y el 28 de febrero de 1525 lo mandan a ahorcar junto con el cacique de Tacuba.¹⁴

¹³ Expressão que remete à obra "La visión de los vencidos" (1959), de Miguel LEÓN-PORTILLA.

¹⁴Disponível em <http://www.metro.cdmx.gob.mx/la-red/linea-1/cuauhtemoc>. Último acesso em 18/06/2019.

Embora não nos detenhamos na análise de tal entrada, gostaríamos apenas de destacar o silenciamento sobre o episódio intitulado como *Noche Triste*, bem como sobre o papel de Hernan Cortés como aquele que autoriza a violação da sacralidade da celebração, que tem lugar no Templo Mayor. Semelhante silenciamento produz um apagamento – ou seria um esquecimento? – da ação arbitrária, violenta e pouco respeitosa com as tradições e acordos pactuados entre conquistadores e conquistados¹⁵, o que legitimaria a reação dos líderes astecas em resposta a esse desagravo.

Cuahtémoc tem, então, minimizado o seu caráter e temperamento beligerante e passa a ser referido por sua tentativa de reconstruir o império. De todos os modos, se mantém o seu papel enquanto rebelde ou líder de um movimento de resistência, bem como se destaca, nessa segunda formulação, o seu papel como mártir: “*fue llevado ante Cortés, que [sic] fue torturado para confessar la ubicación del oro y el 28 de febrero de 1525 lo mandan a ahorcar junto con el caquique de Tacuba*”. O que contrasta com a figura de Cortés enquanto aquele que teria torturado o guerreiro mexica para obter informações sobre a localização do ouro, o que poderia caracterizá-lo como uma figura gananciosa.

¹⁵ Semelhantemente ao que será apresentado na entrada referente à estação Popotla.

3.1.5. Chapultepec

La silueta de la estación representa un chapulín. Chapultepec significa en nahuatl "cerro del chapulín". La pronunciación se ha mantenido casi igual que en nahuatl, pues sólo cambió el acento, en español se pronuncia con acento en la última sílaba, mientras que en náhuatl lleva el acento en la penúltima. Este bosque fue considerado lugar sagrado por los aztecas. Nezahualcóyotl, rey de Texcoco, construyó en 1428, una mansión al pie del cerro que ayudó a enriquecer su flora con ahuehuetes y multiplicó su fauna. En 1465 Moctezuma II condujo el agua de los manantiales del bosque a la ciudad. En 1530 Carlos V resolvió que el bosque y el cerro pertenecieran a la Ciudad de México, como lugar de esparcimiento de sus habitantes. En 1620, se construyó un acueducto que transportaba el agua hasta la fuente del Salto del Agua. En el lugar donde estuvieron las construcciones aztecas, se desarrolló una finca de descanso para los virreyes, iniciándose las obras en 1784 por Matías Gálvez. En 1842, se trasladó al castillo el Colegio Militar, que fue defendido por los cadetes durante la invasión norteamericana en 1847. El Castillo quedó abandonado varios años hasta que el presidente Miguel Miramón reinstaló, en 1858, el Colegio Militar. En 1864 Maximiliano suprimió el plantel y emprendió diversas obras para convertir el ala oriental en su residencia. El presidente Porfirio Díaz mejoró el edificio y restauró la parte oeste para reinstalar el Colegio y el presidente Venustiano Carranza amplió el bosque en 1919. A partir de 1934, los presidentes ya no ubican su residencia en el castillo, por lo que se destinó a Museo Nacional de México. Actualmente, el bosque consta de tres secciones.

O nome desta estação é apontado por LEÓN-PORTILLA (2010) como um dos poucos casos de permanência do topônimo desde o período pré-hispânico. Segundo o pesquisador, muitos dos nomes de origem notadamente indígena presentes na toponímia da Cidade do México não seriam parte da toponímia original, e sim uma evocação ao passado da cidade, em referência à antiga Tenochtitlán, atribuídos durante o processo de expansão da metrópole, durante o processo de conformação da identidade nacional pós independência, ou posterior à Revolução Mexicana.

Mostrou-se relevante a relação que se estabelece entre as línguas espanhola e náhuatl mediante a tradução do nome, que funciona como maneira de explicitar a origem ou criação do ícone. Sobressai no texto a permanência do nome e a pouca alteração que este sofreu em meio à castelhanização, uma vez que apenas a pronúncia é alterada. Deste modo, constrói-se uma imagem através da qual ambas

as línguas coexistiriam no espaço urbano e a sua relação teria se dado de forma equilibrada, silenciando-se todo e qualquer conflito que possa ter existido – e ainda existir – na relação entre essas línguas enquanto línguas presentes em um mesmo espaço de enunciação.

Cumprе recuperar a definição de relação entre línguas elaborada por Guimarães para a Enciclopédia das Línguas no Brasil (2007), pois, em nosso trabalho, assim como afirma o pesquisador a respeito do quadro de línguas do Brasil, o que nos interessa “*são as relações que elas têm enquanto relações históricas e políticas*” e “*como esta divisão que relaciona línguas e falantes se constitui e que consequências históricas e linguísticas traz*”. Assim sendo, o que recortamos como significativo e emblemático nesta entrada de nosso corpus é a relação supostamente harmoniosa que se constrói entre a língua náhuatl e o espanhol.

No seu trabalho Semântica do Acontecimento (2005), ao se referir à presença do inglês no nome de alguns estabelecimentos, Guimarães destaca que o espaço de enunciação do português incluiria uma relação com o inglês e que estaríamos diante de “*um embate em que o falante está dividido por sua relação com duas línguas*” (p. 19) um “*embate das línguas com o falante no espaço de enunciação*” (p. 20). De forma similar poderíamos destacar o embate que se dá entre essas duas línguas (náhuatl e espanhol), no qual se destacaria uma permanência da primeira no espaço ocupado pela segunda.

Tal relação entre línguas, que se constrói sob a forma de convivência harmoniosa, poderia nos indicar uma situação privilegiada da língua náhuatl se comparada com as demais línguas indígenas existentes naquele espaço de enunciação. Privilegia-se uma língua que é evidenciada como presente no espaço urbano e, conseqüentemente, no espaço de enunciação e se produz um apagamento tanto do conflito que se deu entre essas duas línguas, o que culminou no estabelecimento de uma delas como “a” língua oficial, bem como se apagam as relações entre essa língua indígena elevada à categoria de língua nacional – no sentido dado por Guimarães, como aquela que é caracterizada em virtude de uma relação de unidade imaginária de língua atribuída a uma nação e, nesse caso, ao império asteca –, como as relações entre essa e as demais línguas existentes nesse espaço de enunciação.

3.1.6. Juanacatlán

El ícono de la estación representa un municipio localizado al centro del estado de Jalisco, formado por 12 localidades; las principales son: la cabecera municipal de Juanacatlán, Juanacaxtle, Zapotlanejo, La Cofradía y Miraflores. Este municipio está clasificado como agropecuario e industrial y sus actividades más importantes son la siembra de maíz y sorgo, además de la pesca.

Su nombre proviene del vocablo Xoconoxtle o "Xonacatlan" que significa "Lugar de cebollas" (de "Xonaca", cebollas y "Tlan", lugar).

En las cercanías de esta localidad existe una especie de jícama o "cebollita" (como es conocida comúnmente en la región). Existen otras versiones tales como «lugar de mariposas», nombre que derivaría de «Papantl», «mariposa», por el cerro mayor que domina el paisaje: «El Papantón».

En 1893 se instala en el lugar la primera planta hidroeléctrica de la República Mexicana, aprovechando la célebre caída de agua de "El Salto de Juanacatlán" hoy en día, prácticamente extinta; la región fue conocida como una de las más importantes del país.

En 1896, se inicia la construcción de la fábrica de hilados y tejidos de algodón junto a la hidroeléctrica, la cual se convierte en una de las seis textileras del estado de Jalisco.

Já nesta estação, uma vez mais, encontramos no texto uma explicação do significado do nome proveniente da língua náhuatl, que é tomado como a principal referência na elaboração do ícone. É interessante que, assim como nos casos anteriores, não há uma explicitação do ponto de vista referencial, isto é, a que se deve a adoção de semelhante nome, se o mesmo está presente nas imediações como nome de alguma rua, avenida, praça de destaque, ou se é o nome da colônia ou delegação na qual a estação se insere. Não há, atualmente, nenhuma rua próxima que leve o nome do município de Jalisco. Há, porém, indícios¹⁶ de que este teria sido o nome anterior da rua Alfonso Reyes, nas imediações do aparelho urbano.

¹⁶ Entre outras fontes poderíamos citar a matéria disponível na página <http://www.milenio.com/cultura/la-condesa-entre-la-memoria-y-el-colapso>. É interessante destacar que Lance Wyman, designer responsável pela elaboração dos ícones das estações de metrô, menciona em uma entrevista que nas proximidades da estação havia uma rua chamada *mariposas*, o que o fez considerar a possibilidade de adotar tal referência como ícone da estação, porém lhe disseram que não poderia usar essa imagem. Tal interdição se deveu a que a referida rua teria recebido esse nome em alusão às atividades que ali se desenvolveram no passado uma vez que mariposa era uma forma de se referir às prostitutas que ali se reuniam. A entrevista pode ser acessada na página: <http://www.arquine.com/iconos-urbanos/>.

Nesta estação, são apresentadas duas propostas de etimologia para o nome adotado. Em uma delas se faz alusão às borboletas e na outra às cebolas silvestres, abundantes na região do topônimo original. O município de Jalisco, que batizaria a estação, traz em seu escudo a referência a essa etimologia e apresenta o glifo toponímico correspondente a essa interpretação. O glifo toponímico de Xonacatlan¹⁷, que originaria Juanacatlán, teria sido tomado do Códice Mendocino e ilustrado no Lienzo de Tlaxcala. (Figura 5)

Figura 5: Glifo toponímico de Xonacatlan
Disponibilizado na página da Mediateca do INAH¹⁸

A presença de duas possibilidades etimológicas, ambas provenientes da língua náhuatl, traz uma vez mais para o texto a sua importância e como esse espaço de enunciação está atravessado pela relação da variedade mexicana do espanhol com essa língua que, devido à sua associação à cultura material asteca e, por conseguinte, aos glifos e inscrições gráficas, não deixa de produzir sentidos e permite múltiplas interpretações.

Por fim, é notório que, embora a etimologia mais aceita seja aquela que atribui ao topônimo a sua relação com as cebolas, a que prevalece é aquela que o associa às borboletas. Pode-se dizer, então, que há uma seleção baseada, possivelmente, em um critério estético – uma vez que seria visualmente mais atraente um ícone que apresentasse uma borboleta em lugar de uma cebola – mas também há algo do âmbito do simbólico que atravessa essa seleção, já que se incorpora uma alusão à tradição popular revestida de uma nova camada de significação ao remeter-se à outra possibilidade de tradução do termo.

¹⁷ Há um município no estado do México com o nome de Xonacatlán que também adota em seu emblema oficial o glifo toponímico mencionado.

¹⁸ A Mediateca do Instituto Nacional de Antropología e Historia (INAH) pode ser acessada em: http://mediateca.inah.gob.mx/islandora_74/

3.1.7. Tacubaya

La imagen de la estación representa la silueta de un cántaro (recipiente para agua). Tacubaya en náhuatl quiere decir "lugar donde se junta el agua". El origen del lugar se ubica desde los chichimecas, en 450 D.C. En 1276 llegan los mexicas y permanecen en el sitio hasta 1279, cuando se regresan a Chapultepec.

En sus inicios se le llama Acozcomac "lugar donde se junta el agua". Los mexicas la nombran Atlalcuihaya y a raíz de la fundación del ex-convento de San Diego, se le llama San José de Tacubaya. En 1861 Benito Juárez la nombra Tacubaya de los Mártires, en memoria a las víctimas del 11 de abril de 1859.

Tacubaya deja de ser suburbio y se integra al proceso modernizador, pues ahí se construye el primer edificio alto de la capital del país, el conjunto Ermita, de un estilo arquitectónico vanguardista en aquella época. Después se construyeron otros edificios como el Jardín, que crearon un ambiente distinto.

O texto que acompanha a estação Tacubaya, assim como os demais analisados em nosso trabalho, devido ao recorte adotado para esta pesquisa, apresenta a informação referente ao ícone da estação, que toma como referência um topônimo em língua náhuatl. Este nome de lugar é apontado por LEÓN-PORTILLA (2010) como um dos casos de persistência da antiga toponímia asteca de Tenochtitlán no espaço urbano da atual Cidade do México.

A tradução do nome da estação é acompanhada de uma informação histórica que aponta a sua antiguidade, que remonta a 450 D.C *desde los chichimecas*. Ou seja, há uma referência de anterioridade, por um lado, e de permanência, que se expressa mediante o uso de *desde*, por outro lado. A permanência pode ser constatada na medida em que se produz um salto temporal ao se incluir uma outra referência temporal, posterior à primeira: 1276, ano da chegada de *los mexicas*, que permanecem neste espaço até 1279.

Percebe-se que não são referidos como astecas, mas como mexicas. A esse respeito, isto é, sobre as formas asteca e mexica de se nomear os grupos que se assentaram nas imediações do lago de Texcoco, LEÓN-PORTILLA (2000) nos informa que, a desígnio do deus Huitzilopochtli, quem os conduzia em sua peregrinação, os astecas passam a se chamar mexicas: ““*Ya no os llamaréis astecas,*

sino mexicas”, les dijo. Azteca era el nombre de sus antiguos dominadores, allá en Aztlán. Mexica iba a ser el nuevo nombre que evoca uno del mismo del Huitzilopochtli conocido también como Mecitli, o Mexitli” (p. 312).

Haveria, portanto, uma relação de anterioridade que se estabelece entre grupos distintos: primeiramente, os chichimecas, que já se encontravam na região, e posteriormente, os mexicas que permanecem na região até o momento de seu regresso a Chapultepec, ambos episódios anteriores à fundação de Tenochtitlán, que teria se dado em 1325. Portanto, encontramos uma narrativa anterior à fundação da cidade sob a qual se erigirá a atual Cidade do México. Vale também assinalar como são mobilizadas outras formas de se referir aos fundadores da antiga cidade, especialmente quando se alude a períodos anteriores ao apogeu ou esplendor tenochca ou mesmo antes da Conquista e do período colonial.

Em seu trabalho, LEÓN-PORTILLA destaca que a historiografia oficial buscou na forma asteca um elemento de coesão para a identidade mexicana, especialmente depois da consolidação da independência:

“desde que el país consumó su independencia se recuerda con insistencia a los mexicas, llamándolos casi siempre aztecas y se evoca la figura del joven príncipe Cuauhtémoc. La historia oficialista ha buscado dar cohesión a México entero en función sobre todo del que se considera el legado de los aztecas” (p. 312)

Logo, os textos explicativos que acompanham os nomes das estações de metrô da Cidade do México parecem se inserir nessa tradição, o que pode ser explicado por seu caráter institucional e pelo agenciamento que faz o seu Locutor, enquanto locutor-institucional dessa historiografia e também como forma de construir uma narrativa da cidade que projete a imagem ou identidade que se quer construir desta: uma cidade com um passado glorioso, herdeira deste, mas que não por isso perde o seu caráter de metrópole global. Dito de outro modo, embora se refira a um passado heroico, não se deixa de projetar o *proceso modernizador*.

Nota-se a convivência – não necessariamente, pacífica tampouco desprovida de conflitos – entre distintas temporalidades. Temporalidades essas que, inclusive, se fazem presentes quando observamos o processo de mudança dos nomes dos espaços na cidade: desde os nomes indígenas pré-hispânicos como Acozcomac, ou Atlalcuihaya, passando pelos binômios formados pelo nome indígena e o nome dado durante o período colonial como San José de Tacubaya e, por fim, o nome que é

incorporado à metrópole e que pode ser um silenciamento, uma retomada, ou como neste caso, uma persistência do nome indígena.

3.1.8. Pantitlán

El ícono de la estación representa dos banderas como aviso de navegación que los aztecas pusieron en el lago de Texcoco. Pantitlán es un vocablo náhuatl que significa: "entre banderas". En tiempos de los aztecas, ese lugar era parte del lago de Texcoco. Había una alcantarilla en donde los remolinos llegaban con tal fuerza, que se llevaban las canoas. Por esa razón, cercaron el lugar poniendo dos postes como aviso a los navegantes, las banderas.

Na estação Pantitlán, cabe comentar a referência de forma genérica aos astecas e a um período que igualmente se relaciona com esse grupo: “*En tempos de los aztecas*”. Diferentemente do que ocorre no texto que acompanha o nome de outras estações, não há uma particularização de um episódio ou um personagem, e sim a explicitação da tradução do topônimo e, conseqüentemente, do nome da estação e seu respectivo ícone.

A elaboração do ícone recupera elementos da tradição de códices pré-hispânica, ainda que de isso não se dê de forma explícita, ou necessariamente proposital. No Códice Boturini, ou *Tira de la peregrinación*, que narra o mito de fundação de Mexico-Tenochtitlán e registra a peregrinação dos astecas desde a saída de Aztlan, encontramos, por exemplo, o glifo que se refere a Pantitlán, local no qual os peregrinos teriam sofrido de uma epidemia que os obriga a seguir caminho até Azcapotzalco.

Figura 6: Glifo de Pantitlán presente no Códice Boturini¹⁹

¹⁹ O Códice Boturini foi disponibilizado pelo INAH na página: <http://www.codiceboturini.inah.gob.mx/route.php>. Acesso em 20/06/2018.

O ícone desta estação se assemelha ao glifo pré-hispânico. Teríamos, então, uma persistência dessa forma de expressão em um percurso que intitulamos “dos ícones ao glifos: a reconstrução dos caminhos da cidade”, pois se trataria de uma trajetória que nos permite recuperar a antiga cidade que subsiste enterrada sob o solo da atual Cidade do México. A construção do metrô foi considerada por muitos um *parteguas*²⁰ ao permitir a escavação de grande parte da cidade e trazer à luz muitas descobertas arqueológicas, que corroboram aquilo que se sabia apenas por documentação.

Consequentemente, o metrô penetrou nos subsolos da metrópole e acabou trazendo à tona a antiga cidade. É uma interessante metáfora aquela que se pode construir ao se pensar que, a cada ano, a Cidade do México *se hunde* um pouco mais, ao mesmo tempo que a Tenochtitlán se materializa um pouco mais, mediante as escavações, obras do metrô, ou mesmo por ocasião de fenômenos naturais como os sismos, que abalam a metrópole.

²⁰ Destacamos o boletim “Metro, parteaguas de hallazgos” do INAH disponibilizado na página: <http://www.inah.gob.mx/es/boletines/1686-metro-parteaguas-de-hallazgos>. Acesso em 20/06/2018.

3.2. LINHA 02

A linha 02 possui atualmente 24 estações (Figura 7), cinco das quais possuem interligação com outras linhas.

Figura 7: Mapa das estações da Linha 02

Para nossa análise, consideramos as entradas das estações Tasqueña, Nativitas, Villa de Cortés, Popotla, Cuitláhuac, Tacuba, Panteones e Cuarto Caminos. Apresentamos o nosso recorte de acordo com a ordem cronológica de entrega das estações, conforme informações disponibilizadas na página do STC (Tabela 02).

Tabela 02: Datas das inaugurações das estações

<i>Data da inauguração</i>	<i>Trecho</i>	<i>Quantidade de estações</i>
01/08/1970	Tasqueña – Pino Suárez	11
14/09/1970	Pino Suárez - Tacuba	11
22/08/1984	Tacuba – Cuatro Caminos	2

3.2.1. Tasqueña

El ícono de la estación representa la luna.

El nombre de la estación se toma de la avenida Tasqueña que se encuentra cerca de sus instalaciones, se le denomina de esta forma en homenaje a la belleza femenina oriunda de Taxco.

Taxco, es el nombre del lugar que se distingue por sus yacimientos de plata ubicado en el estado de Guerrero. Antes de la Conquista, el poblado estuvo habitado por nahoas mezclados con chontales, mazatecos y tarascos; siglos más tarde, en 1532, llegaron los corregidores españoles y los alcaldes mayores de Tlalpan, Zacatula, Iguala, Chilapa y Acapulco.

Taxco es famoso por su industria de la platería en donde los orfebres, tejen con el metal verdaderas filigranas y toda clase de adornos y objetos de plata.

No texto que acompanha o nome e o ícone desta estação, diferentemente do que vimos na linha 01, há uma explicitação da referência considerada para a escolha do nome dessa estação: é mencionada a avenida que se encontra nas imediações. Avenida esta que, segundo o texto, em seu nome homenageia a beleza feminina das mulheres de Taxco. Neste caso, não se menciona a etimologia do nome Taxco, bastando apenas a referência à beleza das mulheres. Apaga-se, então, qualquer outra informação que pudesse ser considerada, qualquer vinculação a algum período histórico, informações sobre a cultura desse povoado e seu povo, recortando-se apenas uma possível alusão à beleza de um grupo de mulheres apresentadas de forma genérica, sem qualquer atributo ou especificidade. São apenas as mulheres de Taxco, sem nenhum traço de identidade, memoráveis apenas por sua beleza.

Vale destacar que, embora se mencionem as mulheres de Taxco e se omita qualquer informação etimológica sobre o nome da estação, em contraste com as demais entradas do corpus, em seus trabalhos de 2005 e 2006, Flores Farfán apresenta, de forma lúdica e voltada ao público infanto-juvenil, uma possível etimologia para Taxco, questionando justamente o silenciamento que se produz, na medida em que se reduz o texto descritivo a uma exaltação da beleza das mulheres de Taxco.

Nas *Machincuepas del Tlacuache* (Flores Farfán, 2005 & 2006), o simpático marsupial mesoamericano percorre as linhas do metrô e metrobús da cidade do México, destacando as estações e paradas que tem seu nome na língua náhuatl, sua língua materna. Para a referida estação, encontramos a seguinte explicação, que problematiza a informação veiculada pelo STC:

Taxqueña. **Mujeres divinas**

¿Taxqueña, **en honor de las mujeres de Taxco?**, ¿Será?

Pues no solo. Su origen tiene que ver con el náhuatl *Tlaxco*, ¿sabes?, “**lugar de juego de pelota**”, mi cascarita favorita, que para los nahuas representa la lucha entre el día y la noche, entre la luna y el sol. (grifos nossos)

Semelhante acepção pode ser encontrada também no *Diccionario del náhuatl en el español de México* (MONTEMAYOR, 2007, p. 245): “*Tlaxco. En el juego de pelota. Tlachco de Tlachtli, juego de pelota, -co, part. locativa.*”. Ou seja, em ambos os casos se apresenta uma proposta de etimologia para o nome que vai para além da simples atribuição a uma homenagem à beleza de um grupo de mulheres.

Há, ainda no texto da STC, uma menção à presença de prata na região da qual provem o nome da avenida que a homenageia. Citação esta que aparece primeiramente como aquilo que distingue a região e, posteriormente como labor, como indústria que caracteriza a produção local. Dessa maneira, se produz um efeito de continuidade ao se enunciar tal traço como um elemento que persiste em face às diferentes temporalidades que são apresentadas no texto.

Há uma convivência de distintas temporalidades: é referida a constituição do povoado anteriormente à Conquista, mediante a enumeração dos diferentes grupos que ali conviviam. Ali vivem “*nahoas mezclados con chontales, mazatecos y tarascos*”. quando enunciados, enquanto povos, são referidos como *nahoas*, de modo a distinguir a sua língua náhuatl. Vale também destacar que não são enunciados enquanto astecas ou mexicas, mas como *nahoas*, que vivem *mezclados* com outros grupos: chontales, mazatecos e tarascos, todos grupos que falam línguas diferentes.

Não há qualquer marco temporal que nos permita, por exemplo, identificar como anterior ou posterior à fundação de Tenochtitlán, o que produz um efeito de atemporalidade, como se os *nahoas* ali vivessem desde um período muito anterior.

Passa-se, então, à Conquista e ao período colonial, silenciando-se todo e qualquer conflito que possam estar implicados em tal processo. Menciona-se apenas a chegada dos corregedores e dos *alcades mayores* das cidades aliadas aos conquistadores espanhóis, o que ocorre mediante a atribuição de uma data, ou seja, há um marco temporal que é o ano de 1532 e que se passa. Por fim, enuncia-se, de forma atemporal, a produção de prata e os acessórios dela produzidos. Haveria, portanto, uma coexistência de distintas temporalidades, e consequentemente de *acontecimientos* (GUIMARÃES, 2005), em cada uma das estações, o que nos permitiria uma interpretação alternativa à classificação proposta por BRENÍŠÍNOVÁ (2015).

3.2.2. Nativitas

La silueta de la estación es una trajinera (embarcación pequeña adornada de flores).

En tiempo de los aztecas, Nativitas se localizaba cerca de Xochimilco, donde había un pequeño lago al que la gente llamaba laguna de Nativitas. Debido a la relativa cercanía de Nativitas con el lago de Xochimilco, sus habitantes para poder vivir, cultivaban chinampas (huertas artificiales y campos flotantes).

El producto de las chinampas era acarreado en canoas, las cuales navegaban por el canal de la Viga. Salían del lago de Xochimilco, pasaban por Nativitas, continuaban por Iztacalco y llegaban a Jamaica, para poder vender sus productos.

Nesta entrada, o que gostaríamos de pôr em relevo é o fato que, embora o nome não seja de origem náhuatl, o ícone remete a um elemento da cultura asteca que persiste na atualidade em muitas regiões do país, inclusive nas imediações da Cidade do México, especificamente em Xochimilco, região que se conecta à capital pelo *tren ligero*. Trata-se da *trajinera* que, como o próprio texto especifica, é uma embarcação que é adornada de flores ou que, segundo o *Diccionario del Español de México* consiste em uma “*embarcación de fondo plano, empujada mediante una larga pértiga que se apoya en el fondo de los canales de Xochimilco y sirve para transportar verduras, flores y personas*”.

Além da referência às trajineras, o texto também explicita o significado de outro termo que designa uma forma de cultivo pré-hispânica que também persiste na atualidade, a técnica intitulada *chinampa*. É interessante como, em ambos os casos, se trata de um léxico muito específico da variedade mexicana do espanhol, o que salienta uma vez mais as relações que se estabelecem entre essas duas línguas, a saber, o náhuatl e a língua espanhola, nesse espaço de enunciação.

Vale, por fim, destacar o importante papel dos sistemas fluviais para a cidade e como estes, enquanto vias de comunicação entre diferentes partes da cidade, são referidos como algo de um passado, anteriores ao processo de urbanização e modernização atravessado pela cidade, que acabou por um lado encurtando algumas distâncias mediante a construção de vias expressas e de sistemas de transporte como o metrô. Por outro lado, produziu distâncias, ao reconfigurar o espaço e distanciar aquilo que, no tempo dos astecas, estava próximo.

3.2.3. Villa de Cortés

La imagen de la estación representa el casco de un oficial de la época de la conquista.

Cuando Moctezuma supo que Cortés se aproximaba, convocó a una reunión de todos los nobles de su imperio, así como a los reyes vecinos, para saber cómo debían recibir a los españoles.

Para recibirlos, se organiza una vistosa formación a todo lo largo de la calzada, que saliendo de Iztapalapa pasaba por Iztacalco y finalmente se unía con Tlalpan, en el lugar ahora llamado Villa de Cortés.

Delante de la tropa española, abría la marcha un indio pregonando en lenguaje náhuatl que nadie se atreviera a cruzar en el camino de las tropas. Miles de nobles y personas principales de los aztecas, los recibieron.

Al llegar a la presencia de Cortés, le dan la bienvenida en su lenguaje, se inclinan, toman tierra con el dedo mayor de la mano derecha y se lo llevan a la boca.

Assim como na estação Isabel La Católica, o ícone e o nome da estação fazem alusão a uma figura capital no processo da Conquista. Trata-se da figura de Hernán Cortés, um dos “adelantados” durante a colonização. Da mesma forma como acontece naquela estação, no texto que acompanha o nome, há um silenciamento do papel de Cortés na Conquista, bem como da violência de seus atos. Violência esta que foi

destacada em diferentes entradas do corpus, especialmente naquelas que tem como referência alguma personalidade ou elemento asteca ou mexica.

Uma vez mais, aparece a figura de Moctezuma II, nesse caso sem essa especificação, a de que se trataria de Moctezuma Xocoyotzin, o *tlatoani* que governava quando da invasão espanhola às terras americanas para construir o episódio do encontro que se deu entre este e Cortés. Destaca-se aquilo que precede esse encontro, ou seja, apenas se mencionam os preparativos de Moctezuma para esse acontecimento sem, porém, que se narre qualquer desenlace de tal encontro, pois isto implicaria a enunciação do conflito, algo que poderia inclusive levar a um questionamento da permanência de tal nome em homenagem à figura do conquistador.

Essa enunciação, a do caráter pouco amistoso de Cortés em face da hospitalidade de Moctezuma, será narrada na entrada da estação Popotla, que por sua vez, recupera o episódio intitulado *La Noche Triste*, igualmente presente em diferentes entradas de nosso corpus. Tal circularidade nos permite afirmar que o Locutor, que se apresenta como um locutor-institucional e cujas enunciações se dão sob a forma de um enunciador genérico (GUIMARÃES, 2005, p.29) tomado pelos discursos de uma historiografia oficial, trata de (re)construir uma narrativa sobre a cidade, sobre seu passado, presente e projetar seu futuro enquanto metrópole global.

A convivência de distintas temporalidades nos aponta sempre para essa disputa entre duas perspectivas: por um lado, um olhar para o passado que enfatize a historiografia heroica e que se construa como fator de coesão e consolidação de uma identidade mexicana, por outro lado, encontramos sempre referências ao processo modernizador e à urbanização da cidade, que é uma metrópole de seu século, atual e sempre rumo ao futuro. Ou seja, encontramos uma tentativa de harmonizar aquilo que não é harmônico, mas um constante espaço de disputa.

Faz-se necessário evidenciar as alusões à linguagem asteca, não à língua náhuatl mas à *lenguaje náhuatl*. Encontramos duas ocorrências que nos parecem instaurar significados diferentes, porém que parecem apresentar uma regularidade que permite a sua enunciação de forma similar. De um lado, temos a imagem de um indígena que “*abría la marcha (...) pregonando en lenguaje náhuatl que nadie se atreviera a cruzar en el camino de las tropas*”, e, de outro, a referência à prática dos nobres e *principales* que “*Al llegar a la presencia de Cortés, le dan la bienvenida en su lenguaje, se inclinan, toman tierra con el dedo mayor de la mano derecha y se lo llevan a la boca*.”. Ora, em um primeiro lugar, encontramos uma prática verbal que pode ou não estar acompanhada de um gestual característico, e, no segundo caso, uma prática não verbal.

Deste modo, podemos interpretar que a enunciação de ambas as ações como linguagens e não como práticas que se dão em língua náhuatl parece estar associada a um desejo ou necessidade de destacar práticas não verbais que se associam a práticas verbais. É sabido que essas línguas possuíam fortes tradições orais e mesmo performáticas, isso somado à importância atribuída às representações pictográficas, às pinturas, aos aromas, à dança e às diferentes formas de cortesia praticadas por esses povos, que nos levam a considerar que essa especificação visa a marcar uma diferença entre a língua náhuatl e as demais práticas de linguagem que não apenas o idioma. Por outra parte, na última descrição, “*su lenguaje*” aparece em uma sequência com essas práticas não verbais, o que remete a uma visão do espaço indígena como algo “a conhecer” de um lugar exterior.

3.2.4. Popotla

La silueta de la estación es el árbol de ahuehuete.

Popotla es un antiguo pueblo situado sobre la calzada de Tenochtitlán o Tlacopan. Según la leyenda, en la derrota de los españoles, Cortés lloró junto a un ahuehuete, un árbol que fue el único testigo de su llanto y que desde entonces se le conoce como el árbol de la Noche Triste.

Se conservó por muchos años como Monumento Nacional, pero un incendio lo destruyó.

Los españoles fueron recibidos con grandes muestras de amistad por Moctezuma, mismas que Cortés nunca correspondió. El 20 de junio de 1520, ordenó el asesinato de todos los nobles aztecas que tenían como prisioneros. Por la noche, los españoles emprendieron la retirada, tratando de hacerlo con el mayor sigilo, posteriormente evacuaron la ciudad y huyeron por la calzada de Tlacopan (hoy calzada México-Tacuba).

Se inició una gran batalla y los aztecas derrotaron a Cortés, quien en su huida, al llegar a Popotla, el cansancio lo venció. Al presenciar un frondoso y enorme ahuehuete, se sentó a tratar de reponerse, pero el dolor y la angustia de la derrota lo hicieron llorar desconsoladamente.

De modo similar às demais entradas de nosso corpus, encontramos em Popotla uma descrição do ícone que acompanha o nome da estação que, neste caso, é referido como a silhueta de uma árvore de *ahuehuete*. O *ahuehuete*, nome proveniente do náhuatl²¹, é também conhecido popularmente como tule, cipreste mexicano ou cipreste de Montezuma. Trata-se de uma árvore nativa mexicana que, em 1921, por ocasião do centenário da Independência Mexicana, foi declarada como árvore símbolo nacional, devido à sua beleza e longevidade. Um importante exemplar desta árvore pode ser encontrado em Santa María del Tule, no estado de Oaxaca. Acredita-se que esta árvore especificamente possui mais de 2.000 anos.

²¹ Cf. MONTEMAYOR (2007) "*ahuehuete. m. Especie de sabino de larga vida que crece a las orillas de ríos y lagunas, de gran tamaño y corpulento, de la fam. de las Taxodiáceas [Taxodium mucronatum]. De ahuéhuatl, que Sahagún registra como sabino*". (p. 22)

Entretanto, no texto analisado não será a este exemplar que se fará alusão, mas a outro, que já é introduzido no texto de forma específica, como uma informação dada ou disponível. Isto é, já na primeira menção que se faz à árvore esta é apresentada como “a” árvore: “*es el árbol de ahuehuate*”. Não se enuncia como sendo uma árvore, mas como sendo “a” árvore. Trata-se da árvore da Noite Triste, localizada em Popotla, um antigo povoado que foi conturbado e passou a integrar a região metropolitana da Cidade do México.

Após enunciar o exemplar como “a” árvore, passa-se à apresentação do antigo povoado e sua localização, de modo a integrá-lo à narrativa da história da cidade antiga, que persiste sob a atual cidade. Popotla estava situado sobre a *calzada* de Tenochtitlán o Tlacopan que, posteriormente, será relacionada com a atual Calzada de Tacuba, como maneira de sublinhar a continuidade e a persistência da antiga Tenochtitlán.

A construção da narrativa da cidade recupera o já reiterado episódio da *Noche Triste*, porém tratando de incorporar novos elementos e informações que não apareceram nas demais entradas, que também aludem a tal episódio: acrescenta-se uma data (*20 de junio de 1520*), o que poderia provocar um efeito de relato ou registro historiográfico ainda que, a princípio, o texto se refira ao episódio como lenda em “*Según la leyenda*”.

De forma similar ao que foi observado nas estações Cuáhtemoc e Cuitláhuac, Cortés é descrito como aquele que traiu a hospitalidade recebida e que agiu de forma violenta: “*Los españoles fueron recibidos com grandes muestras de amistad por Moctezuma, mismas que Cortés nunca correspondió*”. Percebe-se nesta retomada do episódio a sua ordem de assassinato dos nobres, que teria como prisioneiros: “ordenó el asesinato de todos los nobles astecas que tenían como prisioneros” o que teria inflamado à luta aos astecas e se teria produzido o enfrentamento entre ambos grupos, espanhóis e astecas.

Vale destacar que o que se narra é um episódio de batalha entre espanhóis e astecas, no qual a vitória teria sido dos segundos. Enfatiza-se uma derrota dos espanhóis, que teriam fugido, e a ação de Cortés de chorar: *“en la derrota de los españoles, Cortés lloró junto a un ahuehuete, un árbol que fue el único testigo de su llanto y que desde entonces, se le conoce como el árbol de la Noche Triste”* e *“Se inició una gran batalla y los aztecas derrotaron a Cortés, quien en su huida, al llegar a Popotla, el cansancio lo venció. Al presenciar un frondoso y enorme ahuehuete, se sentó a tratar de reponerse, pero el dolor y la angustia de la derrota lo hicieron llorar desconsoladamente”*.

A noite que entra para a história como *La Noche Triste* pode nos permitir uma dupla interpretação. Se, por um lado, temos o assassinato dos nobres astecas e a profanação dos seus templos durante uma celebração religiosa, o que tornaria a sua ira justificável e consequentemente a sua vitória justa, há, por outro lado, a batalha perdida por Cortés que o teria levado, junto aos seus, a fugir do lugar onde haviam permanecido em uma condição de destaque. O seu cansaço e a derrota também teriam tornado a sua noite triste, o que segundo a lenda, o teria levado a chorar sob uma árvore endêmica, antiga e robusta.

Este episódio, que narra uma batalha vencida pelos astecas e perdida pelos espanhóis, é retomado nos textos de diferentes estações, porém sempre apresenta essa construção de uma vitória heroica, que destaca o valor dos guerreiros astecas e a falha nas ações ou violência dos espanhóis, que teriam sido de alguma forma punidos por suas ações. Porém, se silencia o que sucederia após essa batalha. Cortés se alojaria em Coyoacán, recuperando seu exército e, dali, partiria para aquela que foi a batalha final, decretando a queda de Tenochtitlán.

3.2.5. Cuitlahuac

La imagen de la estación representa el escudo del arma defensiva de la batalla de La Noche Triste.

El nombre de la estación hace referencia a Cuiltahuatzin mejor conocido como Cuitláhuac, quien tras la muerte de Moctezuma II en junio de 1520, sube al poder, siendo el penúltimo emperador de Tenochtitlán.

Cortés, al poco tiempo de haber entrado a Tenochtitlán, hizo prisioneros a Moctezuma y a varios de los grandes señores mexicanos, entre ellos su hermano Cuitláhuac. Moctezuma pidió a Cortés que pusiera en libertad a Cuitláhuac para que gestionara con su pueblo la paz con los españoles. Cuando se vio libre, sublevó a los mexicanos y al frente de ellos dio una gran batalla a los españoles, expulsándolos del reino y derrotándolos la noche del 30 de junio, en la jornada que la historia conoce como La Noche Triste.

En su coronación no hubo tanta magnificencia como la que tuvieron los otros monarcas que le precedieron. Cuitláhuac nunca tuvo ni permitió ningún arreglo con los españoles. Su reinado fue muy corto, ya que fue contagiado de viruela y murió a principios de diciembre de 1520.

Nesta estação se recupera, então, o episódio da Noche Triste, mediante a referência ao escudo de Cuitláhuac. É interessante observar como o texto da entrada é construído de tal forma que permita a referência ao episódio mencionado, pois seria possível que a imagem ou o ícone da estação fossem acionados enquanto pertencentes a Cuitláhuac, porém se opta por apresentar o escudo como a arma de defesa, utilizada na batalha da Noite Triste.

O episódio que vinha tomando forma e adquirindo as características de uma lenda, conforme vimos nas estações anteriores, passa a ser referido não apenas como uma batalha, mas como “la batalla de la Noche Triste”. Deste modo, podemos considerar que a construção da narrativa atinge o seu ápice nesta estação, uma vez que as informações eram apresentadas como se se tratasse de um *continuum*, ou de capítulos, na medida em que cada uma das estações acrescentava uma informação que não estava presente nas anteriores.

Conforme mencionado anteriormente, alguns elementos são recuperados para que se possam incluir novas informações: uma vez mais aparece enunciada a ação de Cortés de tomar como prisioneiros os nobres astecas, embora aqui se acrescente um elemento novo, que é o pedido de Moctezuma para que seu irmão seja posto em liberdade. A relação entre Moctezuma e Cuitláhuac não é mencionada anteriormente, apenas a posição que cada um ocupou na linhagem dos tlatoanis mexicanos.

Gostaríamos ainda de assinalar que o guerreiro que nomeia a estação é apresentado por seu nome, Cuiltahuatzin, mas imediatamente aparece referido pela forma como teria ficado mais conhecido e que coincide com o nome adotado para a estação de metrô: Cuitláhuac. Não se faz nenhuma tentativa de uma possível tradução de seu nome, como se deu em Cuáhtemoc, nem se enuncia seu epíteto, como foi o caso de Moctezuma Xocoyotzin. Por se tratar de uma figura de destaque, cujo papel foi fundamental na derrota dos espanhóis: *“sublevó a los mexicanos y al frente de ellos dio una gran batalla a los españoles, expulsándolos del reino y derrotándolos la noche del 30 de junio, en la jornada que la historia conoce como La Noche Triste.”* e por ter sido, diferentemente de Moctezuma, um tlatoani que *“nunca tuvo ni permitió ningún arreglo con los españoles”*, poderíamos esperar que se fizesse algum tipo de alusão ao significado de seu nome.

Em sua já citada obra, voltada ao público infanto-juvenil, Flores Farfán (2006), recupera também a figura de Cuitláhuac. Entretanto, com viés distinto da STC, em seu trabalho e na voz de um *tlacuache* brincalhão, será apresentada uma possível tradução para o nome do guerreiro. Tradução essa que estará acompanhada de uma explicação da importância, não apenas da figura, mas do que se recupera no nome de tlatoani e como isso poderia ser considerado como algo de muito valor, em um trabalho de sensibilização e desconstrução de possíveis preconceitos ativados, talvez por formações que, dado o contexto em que se insere o público a que se destina a obra, podem associar a referência a algo negativo.

La estación ostenta el presunto escudo de este célebre defensor de la soberanía mexicana ante la invasión española, el último rebelde mexicano. (...) Casi nadie sabe la mera neta del planeta. Bueno, lo que epazote es que Cuitláhuac significa “el excremento seco”; la composta o fertilizante divino de la tierra. En realidad esto no era ningún insulto o tabú para los antiguos mexicanos, hasta el célebre sabio de los Tlacuaches ha escrito un libro que se llama *Una vieja historia de la mierda*. (...) Bueno la popo era sagrada para los nahuas, y por eso Cuitláhuac recibía un nombre tan bonito. Igual no era tan gacho tener muchas ganas de hacer popó si se piensa en la gran cantidad de fertilizante que eso representa, todos felices abonando la tierra.

3.2.6. Tacuba

El ícono de la estación representa unas flores.

Tlacopan, nombre en náhuatl, significa "planta florida".

Los pobladores del antiguo reino de Tlacopan o Tacuba, pertenecían a la tribu tepaneca y eran gobernados por Totoquihuatzin, sobrino de Maxtla, quien era rey de Azcapotzalco. Izcoatl, señor de México, tuvo grandes desavenencias con Maxtla y se dispuso a combatirlo. Para asegurar una victoria ante tan poderoso enemigo, se alió con Netzahualcoyotl, quien era el rey de Texcoco. A la caída del tepaneca de Azcapotzalco, los vencedores decidieron formar un reino que lo sustituyera. Para ello, llamaron a Totoquihuatzin, nombrándolo rey de los tepanecas; se trazó una línea de norte a sur y todo lo que quedó al éste, pasó a poder del rey de Texcoco; lo que quedó al oeste, quedó como propiedad del rey de México, y todo lo restante, quedó como propiedad para el nuevo reino de Tacuba, que fiel a la alianza establecida, contribuyó eficazmente para fortalecer y hacer más poderoso el reino azteca.

Nesta estação é interessante sublinhar que, embora siga o padrão das demais entradas, a partir do qual é apresentada uma proposta de tradução ou etimologia do nome e, consequentemente, das referências utilizadas para compor o ícone, não há neste caso maiores referências ao significado de tal nome. Apenas se enuncia o seu significado e passa-se imediatamente a uma genealogia da linhagem de mandatários do povoado, tratando sempre de articulá-la à história do império asteca. Ou seja, há uma construção da história desse reino pertencente aos tepanecas, porque a sua história se interligaria à história do astecas uma vez que se tratava de grupos aliados.

Tal vínculo é referido no texto, bem como o seu papel determinante para o apogeu asteca: “fiel a la alianza establecida, contribuyó eficazmente para fortalecer y hacer más poderoso el reino azteca”. Logo, os diferentes grupos e povos são referidos enquanto pertencentes ou pelo papel que cumpriram na história e, por conta disso, nessa narrativa heroica que tal assunção de um lugar da historiografia ou história oficial, dos povos identificados com essa construção de uma identidade nacional: os mexicas, ou ainda de uma identidade local: os astecas ou tenochcas, fundadores da Tenochtitlán.

3.2.7. Panteones

La imagen de la estación representa la silueta de una cripta mortuoria. La estación recibe su nombre por la zona donde se instalaron los panteones: el Alemán, Español, Francés y Sanctorum. Los panteones fueron obra del cristianismo en esta tierra. Los chichimecas tenían la costumbre de que al morir su monarca, el cadáver estuviera por cinco días sentado en una silla, esto para que se reunieran los deudos. Los vasallos y amigos se encargaban de ponerle las vestiduras reales y cubrir su cuello con joyas de oro y piedras preciosas. Posteriormente, lo volvían a colocar sobre otro asiento de plumas de varios colores y ricamente adornado con incienso, perfumes y bálsamo para quemar el cadáver hasta que se consumiese y guardaban las cenizas en un pequeño cofre de piedra labrada.

Esta estação, embora não apresente em seu nome ou ícone uma referência explícita à língua náhuatl, foi incluída em nosso corpus de análise por dois fatores que gostaríamos de apresentar. Em primeiro lugar, se destaca a referência às práticas pré-hispânicas que, apesar de não aludir aos astecas, recupera os povos chichimecas e a sua tradição mortuária, que é descrita com riqueza de detalhes. Em segundo lugar, e diretamente relacionado com o primeiro, a referência tanto à cripta mortuária, à região onde se instalaram os cemitérios, ou *panteones* e às próprias práticas relacionadas ao sepultamento nas diferentes culturas.

Ressaltamos tal aspecto porque, na análise dos Estudos de Nomenclatura das estações das linhas do metrô da cidade de São Paulo, encontramos para a atual estação Clínicas, duas possibilidades de nome a ser adotado. A primeira, Araçá, embora atenda os critérios elencados pelo próprio documento e pela normativa da Companhia do Metropolitano de São Paulo, para a rotina de nomeação de uma estação: “*um nome simples, breve, de fácil leitura e pronúncia*” (REIS FILHO, 1972) não pode ser utilizado porque “*está associado ao cemitério, constituindo uma referência a assunto desagradável*” (Companhia do Metropolitano de São Paulo, 1992).

Ora, se por um lado há uma enunciação que se apresenta quase como enciclopédica, ao se referir às práticas relacionadas à morte nas culturas chichimecas, a prática europeia de sepultamento em cemitérios e, mesmo a referência à região, que ficou conhecida por abrigar diferentes cemitérios, encontramos por outro lado, um silenciamento daquele que seria um assunto desagradável. Podemos observar como esses diferentes espaços de enunciação significam a morte e como isso pode representar ou não um silenciamento sobre esse tópico.

3.2.8. Cuatro Caminos

La imagen de la estación representa la estructura de lo que fue la cúpula del Toreo de Cuatro Caminos.

En la lengua náhuatl la palabra Nauh Campa significa "hacia los cuatro rumbos". Se cree que enfrente de la actual Escuela Militar de Transmisiones se encontraba el Nauh Campa, ya que en tiempos prehispánicos ahí se cruzaban los caminos que conducían a esos cuatro rumbos, por el norte hacia Azcapotzalco, por el sur a Chapultepec, por el poniente hacia Naucalpan y al oriente conducía a Tenochtitlan.

Los aztecas eran especialistas en hacer calzadas o caminos que condujeran a cuatro rumbos diferentes, como la gran plaza de Tenochtitlan, de donde salían cuatro caminos que conducían por el norte a Tlatelolco, por el sur a Coyoacán y a Iztapalapa, por el oriente al lago de Texcoco y por el poniente a Tlacopan o Tacuba.

Emerge, no que se refere à entrada correspondente a esta estação, a forma como o nome em náhuatl foi traduzido e incorporado à narrativa da cidade sem que se perdesse, ou se deixasse de registrar, tal passagem. Ocorre no texto a alusão à língua náhuatl e às palavras que, traduzidas teriam originado o nome contemporâneo. Igualmente, se acrescentam informações relacionadas com a possível localização do cruzamento das *calzadas* pré-hispânicas, que não apenas caracterizavam a cidade de Tenochtitlán, mas que se relacionavam diretamente com a cosmovisão asteca ao citar os quatro caminhos e os quatro rumos do universo.

Destacamos tal entrada porque, embora não haja registros similares a este em nosso corpus no tocante à análise dos nomes das estações de metrô da cidade de São Paulo, é possível considerar que, em nomes como Água Vermelha, este encontrado no rol de possíveis nomes para as estações da linha Azul, uma interpretação similar poderia ser considerada. Isto é, o nome Água Vermelha poderia, por exemplo, derivar de Ypiranga, sendo uma espécie de decalque.

3.3. LINHA 03

A Linha 03 possui 21 estações, das quais seis estão interligadas a outras linhas.

Figura 08: Mapa das estações da Linha 03

Para nossa análise consideramos as entradas das estações Tlatelolco, La Raza, Indios Verdes e Copilco. Uma vez mais apresentamos o nosso recorte conforme a ordem cronológica de entrega das estações, que pode ser consultada na página do STC (Tabela 03).

Tabela 03: Datas das inaugurações das estações

<i>Data da inauguração</i>	<i>Trecho</i>	<i>Quantidade de estações</i>
20/11/1970	Tlatelolco – Hospital General	07
25/08/1978	Tlatelolco – La Raza	01
01/12/1979	La Raza – Indios Verdes	03
07/06/1980	Hospital General – Centro Médico	01
25/08/1980	Centro Médico – Zapata	04
30/08/1983	Zapata – Universidad	05

3.3.1. Tlatelolco

El ícono de la estación es la fachada del edificio principal del conjunto urbano del mismo nombre.

El nombre de la estación se debe a que se encuentra en los terrenos de lo que antiguamente fue la Villa de Tlatelolco.

Esta zona abarca tres épocas distintas:

Época precortesiana: En ese lugar se fundó parte de la ciudad de México Tenochtitlán.

Época virreinal: En 1525 se levanta en aquellos lugares el convento de Santiago Tlatelolco. Los padres franciscanos se establecieron ahí y, poco tiempo después, edificaron una pequeña iglesia. En 1537 siendo virrey de la Nueva España Juan de Zumárraga, primer obispo de México, funda el colegio de Santa Cruz Tlatelolco, destinado a la educación de los indios nobles, que estaba patrocinado por el emperador Carlos V. En 1513, por cédula real del rey de España Felipe II, dada el 1º de mayo, se construyó junto al colegio un hermoso templo que existe hasta la fecha.

Época moderna: actualmente todos aquellos lugares, así como los circunvecinos, fueron utilizados para la edificación de una gigantesca unidad habitacional, que se compone de tres secciones. Existen todos los servicios y edificios como la Torre Tlatelolco que de 1966 a 2006 albergó a la Secretaría de Relaciones Exteriores. De octubre de 2007 a la fecha, es el Centro Cultural Tlatelolco de la UNAM. Es una gran ciudad dentro de la capital, que fue acomodada en un área de 945 mil metros cuadrados, de los cuales se destinaron 265 mil a las construcciones en general; 482 mil a los parques, jardines, prados y 198 mil a la parte vial.

Esta estação poderia ser considerada a síntese do que tratamos de apontar em nosso trabalho: a coexistência, ou a disputa, entre as diferentes temporalidades que compõem o espaço de enunciação com o qual se trabalha que é apresentada – ou construída –, porém, pelo locutor-institucional como pacífica e harmoniosa, como a convivência das distintas temporalidades e não como espaço político, e portanto, de conflito e disputa.

Vale ressaltar como para o ícone da estação a referência adotada foi a fachada de um conjunto residencial, construído já no século XX. Optou-se por privilegiar um aspecto da modernidade em detrimento do nome e da própria história do local, porque se trata de um nome originário que persiste, uma vez que ali se encontram as ruínas de Tlatelolco, a cidade gêmea da antiga Tenochtitlan, cuja fundação foi posterior a da vila sob cujos terrenos se encontra instalada a estação.

Cabe ainda comentar que a entrada dedicada a esta estação se estrutura sob a forma de tópicos, que compreendem cada uma das distintas temporalidades que ali coexistem e resistem. Não há qualquer menção à zona arqueológica, ao Museo de Sitio Tlatelolco ou à Plaza de las Tres Culturas. Todos poderiam ser considerados *hitos urbanos* e adotados, enquanto referência, segundo informações do já mencionado ofício da STC sobre os critérios adotados para a escolha dos nomes das estações de metrô.

Vale, por fim, considerar que há um silenciamento dos diferentes episódios de conflito e violência, que marcaram o local em diferentes temporalidades, inclusive naquelas que são enunciadas no texto de apresentação da estação. Durante a Conquista, aquela que se considerou a batalha final e que determinou a queda do Império Asteca foi travada em Tlatelolco. Além disso, no ano de 1968, poucos dias antes da abertura dos Jogos Olímpicos celebrados naquela cidade, na Praça das Três Culturas se deu o episódio que ficou conhecido como o Massacre de Tlatelolco, ou a Noite de Tlatelolco no qual estudantes que protestavam foram assassinados por forças oficiais. Ora, embora o texto remeta às distintas temporalidades que conformam aquele espaço, há um efetivo silenciamento das disputas e de todas as formas de violência que ali acabaram se desenvolvendo.

3.3.2. La Raza

La imagen de la estación representa la pirámide conocida como Monumento a la Raza.

En la avenida de los Insurgentes Norte, esquina con calzada Vallejo hay un monumento dedicado a la raza azteca.

Esta obra fue realizada por el escultor Luis Lelo de Larrea en 1940. Su construcción es de tipo pirámide precolombina; nos muestra en la parte inferior de sus lados derecho e izquierdo, a grupos escultóricos que representan al grupo defensa de Tenochtitlán y grupo Fundación de México; en la parte superior del monumento, en cada uno de sus frentes, hay un relieve en bronce con inscripciones: Itzcóatl, rey de México; Netzahualcóyotl, rey de Texcoco; Totoquihuatzin, rey de Tlacopan y la figura de Cuauhtémoc. Remata con una majestuosa águila que en un principio se destinó al Palacio Legislativo.

Nesta estação se sobressai aquilo que LEÓN-PORTILLA (2010) destaca como próprio dos séculos XIX e XX: homenagear um passado no qual se apoiaria a construção de uma identidade nacional e também uma identidade local, na medida em que se permite uma identificação do mexicana com o mexicano e do asteca com o correspondente à antiga Tenochtitlán e atual Cidade do México. O ícone representa o monumento intitulado *Monumento a la Raza*, que batiza a estação, ainda que sob a forma de um encurtamento deste.

Descreve-se o escultor e a forma por ele adotada para a construção de tal monumento e todos os elementos que citam a fundação da *Tenochtitlán* e à *raza azteca*. São enumeradas figuras relacionadas a esse universo, que são homenageadas: Netzahuálcóyotl e Cuahtémoc que tem estações de metrô em seu nome, mas também se mencionam Totoquihuatzin, sobre quem não há maiores referências e Itzcóatl, cuja figura também estará presente em uma estação, porém sem que isso se dê de forma explícita, mas sob a forma de uma denominação genérica. Trata-se de Indios Verdes, que será analisada na continuação.

3.3.3. Indios Verdes

La silueta de la estación de la Línea 3, son dos reyes guerreros aztecas: Itzcóatl y Ahuizotl, conocidos como los Indios Verdes.

Al final del siglo pasado, la Secretaría de Fomento comisionó al pintor y escultor Alejandro Casarín para la creación de las estatuas de Itzcóatl y Ahuizotl. Una de ellas muestra a un hombre maduro que tiene ambas manos apoyadas en un mazo, y el otro representa a un joven. La base cilíndrica sobre la que descansan, tiene unos bajorrelieves con glifos nahoas, mayas y la cabeza de un jaguar.

El nombre de Indios Verdes se debe a la pátina, es decir una capa de color aceitunado que, por la acción de la humedad y el tiempo, se le forma a las estatuas de bronce.

Nesta estação encontramos, de forma similar às demais entradas que conformam nosso corpus, uma menção ao ícone – neste caso, a silhueta – da estação e a sua referência. Isto é, se o mesmo se relaciona com o nome da estação, ou com algo de destaque que se encontre nas suas imediações. Neste caso, encontramos a referência às figuras de dois reis guerreiros astecas: Itzcóatl e Ahuizotl os quais seriam

conhecidos como os Índios Verdes. A entrada faz alusão à estátua e a seu escultor, bem como aos diferentes elementos indígenas que a comporiam.

Ainda que a estação não possua em seu nome uma referência à língua náhuatl, a sua inserção em nosso corpus nos pareceu relevante, porque nos permitiria uma reflexão sobre o papel da memória e do esquecimento na enunciação e, especialmente nessa enunciação, que parece objetivar a construção de uma imagem da cidade e de uma possível identidade nacional, ou regional.

Consideramos que esta estação poderia ser considerada o *chápeu de Clémentis* de nosso trabalho, isto é, o que nos permitiria refletir sobre “*o estatuto da memória (...) esse processo de anulação (...) de perda referencial, recalque, apagamento da memória histórica que deixa, como uma estreita lacuna, a marca do seu desaparecimento*” (COURTINE, 1999, p. 15), pois na medida em que se trata de construir uma narrativa, uma memória que se enuncia enquanto memória histórica sobre esse passado da cidade de Tenochtitlán e, por consequência, da Cidade do México, evocam-se figuras que são construídas e retomadas como heroicas, produzindo um silenciamento e um apagamento de algumas dessas figuras.

Deste modo, por mais que se evoquem as figuras de Itzcóatl e Ahuizotl, que têm em sua homenagem uma escultura de bronze, na medida em que os seus nomes, os seus feitos ou a suas histórias não são repetidas ou retomadas, essas figuras passam da lembrança – que seria a função de uma escultura – ao esquecimento, ao apagamento de suas imagens e seus nomes, pois estes passam a ser conhecidos como os Índios Verdes, em uma alusão à pátina que cobre as estátuas, um designativo genérico que, ao não distingui-los, acaba por identifica-los, e, ainda que ausentes enquanto elementos particularizados, permanecem presentes na condição de partes de um todo genérico.

Ou seja, da mesma forma que o chapéu de Clémentis se faz presente na foto, mesmo quando este já não se encontra presente ou foi eliminado da mesma, Itzcóatl e Ahuizotl estarão presentes na memória enquanto Índios Verdes, já não mais particularizados, e, desta forma, são os índios verdes que serão recordados, não os reis guerreiros que foram homenageados com uma estátua, mas a estátua que recorda os indígenas guerreiros de um passado, inclusive, indeterminado.

3.3.4. Copilco

El ícono de la estación es una imagen de la cultura olmeca del periodo preclásico medio (1100 a 600 a.D) relacionada con la lluvia y fusionada con una serpiente acuática que da como resultado una especie de dragón celeste, convertido más tarde en el Dios del Agua.

Copilco en dialecto mexica significa "En la Corona Real".

La zona de Copilco es un cementerio que quedó cubierto con las capas de lava de cuatro a seis metros de espesor que arrojó el volcán Xitle cuando hizo erupción y que dio origen a los Pedregales.

Cuando se realizaron excavaciones, se descubrieron muchos esqueletos que permanecen en sus sitios primitivos; en algunos lugares se encontraron artículos de cerámica que se cree fueron llevados con ofrendas fúnebres. Según estudios de peritos arqueólogos, estas sepulturas existen desde hace más de 500 años A.C., es decir, hace aproximadamente 2 mil 500 años.

Nesta entrada, assim como nas demais, encontramos a referência ao ícone que, neste caso, é referido como uma imagem da cultura olmeca do período pré-clássico, ou seja, é atribuída uma origem relativa ao povo e também ao período no qual se deu, que vem a ser anterior ao império asteca e tal temporalidade, inclusive, se expressa na forma que será assumida, posteriormente, pelo elemento fusionado: *“convertido más tarde em Dios del Agua”*.

O que nos interessa destacar, no que diz respeito à materialidade linguística de nosso corpus, é a presença do termo *dialecto* atribuído a uma variedade linguística. Entretanto, não se trata de outra língua, mas de uma variante, ou da produção de uma diferenciação que permita distinguir entre aquilo que foi apresentado e a língua náhuatl. Embora fosse possível que nesta entrada o topônimo Copilco fosse caracterizado, assim como os demais, como de origem náhuatl, o que se privilegiou foi a sua representação como diferente da série de sentidos apresentadas. A opção pela expressão *dialecto mexica* poderia privilegiar ou destacar o aspecto temporal. Em outras palavras, poderia se tratar de uma forma de se distinguir a língua do império asteca, contemporâneo à Tenochtitlan da língua de um passado anterior a esse império.

Tatuapé, Anhangabaú, Itaquera, Guaianases, Ibirapuera, Anhembi, Tucuruvi, Jabaquara, Tamanduateí, Pirituba, Mooca... Lugares transformados em caminhos, pontos de encontro, rotas de fuga. Nomes que indicam origem, eventos, emoções de tempos antigos. Nomes que habitam nossa memória e às vezes caem em nossos lábios apenas por força do hábito. Palavras que carregam histórias.

É assim que tenho olhado para esses lugares – pois não são apenas palavras. Procuro neles os significados, a história, a memória da gente que por aqui andou.

Não consigo andar por São Paulo sem procurar significados. Se assim o fizesse já teria partido daqui e ido viver em lugares mais belos. Estranhamente ainda vejo beleza neste lugar. Ainda consigo ouvir o canto dos pássaros, abraçar árvores, respirar esperanças. Tenho aqui um lugar onde manter a minha sanidade sem me perder nas vielas de prédios quadrados e monstruosos construídas neste local, com a aparente roupagem da modernidade” (MUNDURUKU, 2004.)

4. A CIDADE DE SÃO PAULO

No ano em que o Metrô de São Paulo celebra os seus 50 anos, pudemos trazer à luz os resultados da pesquisa desenvolvida entre os anos de 2015 e 2018, que tem esse meio de transporte como um dos seus objetos de estudo. Neste percurso, não apenas nos debruçamos na leitura de documentos relacionados à história desse importante meio de transporte, como também pudemos conhecer o espaço no qual muitos desses registros e, conseqüentemente, dessas memórias se encontram resguardados. Trata-se da Biblioteca Neli Siqueira, uma biblioteca pública que abriga o acervo histórico e técnico do processo de implementação do metrô em São Paulo e que também acabou se tornando pioneira, ao se converter na primeira biblioteca pública dedicada ao tema dos transportes.

Ao longo de nossa pesquisa, pudemos ter acesso ao acervo de publicações produzidas pela Companhia do Metropolitano de São Paulo, o Metrô, sobre o processo de estudo e implementação desse sistema de transporte em São Paulo, igualmente estão disponíveis materiais que têm o metrô como tema como por exemplo, revistas técnicas, monografias e reportagens, mas também há um importante acervo dedicado aos demais meios de transporte e aos metrôs de outras cidades.

O ponto de partida de nossa análise, como já mencionamos anteriormente, foi o contato que tivemos com o metrô da Cidade do México, que se destaca pela sua iconografia e também pela presença marcante da língua náhuatl no espaço urbano, na medida em que muitos dos nomes da e na cidade são provenientes deste idioma. Também nos chamou a atenção o texto explicativo sobre o nome ou ícone que acompanhava cada uma das estações da malha metroviária. Ali pudemos ver como a relação entre essas duas línguas, a saber, o náhuatl e o espanhol, se fazia presente e mostrava a disputa que caracteriza o político naquele espaço de enunciação.

Ao retornarmos a São Paulo, passamos a observar com um outro olhar os nomes das estações do metrô desta cidade atentando para a presença, e conseqüentemente relação, de outras línguas que não apenas o português brasileiro. Elaboramos um projeto de pesquisa que nos permitisse analisar inicialmente essa presença enquanto configuração dos dois espaços de enunciação de modo a compreender as possíveis (des)semelhanças entre ambos.

Para a Cidade do México já tínhamos um corpus conformado: os nomes das estações, os ícones e textos explicativos que as acompanhavam e se encontravam disponíveis na página do STC e muitas vezes afixados na própria estação. O que nos faltava era um material que nos possibilitasse constituir um corpus de forma equilibrada no qual pudéssemos observar as regularidades e diferenças que já intuíamos, como fruto de nossas idas à Cidade do México e também ao trabalho de Iniciação Científica recém concluído, que acabou por se centrar de algum modo na comparação entre ambas cidades.

Na biblioteca da Faculdade de Arquitetura da Universidade de São Paulo encontramos um exemplar do trabalho de REIS FILHO (1972) no qual o estudioso, ao propor um projeto de metrô para a cidade de São Paulo, realizava um estudo dos possíveis nomes para cada uma das estações propostas e apresentava um breve texto explicativo sobre tais nomes, de forma similar ao que se encontrava na Cidade do México. Não se tratava obviamente de textos que pertencessem a um mesmo gênero discursivo, pois não se destinavam ao mesmo público e não teriam a mesma circulação, porém nos permitiam uma análise do processo de designação das estações no caso da cidade de São Paulo em diálogo, ou contraste, com o produto de tal processo.

Em ambos os casos, havia um locutor-institucional que construía, enquanto especialista e figura autorizada, uma narrativa da cidade e sobre a cidade. Podíamos observar o que se recortava como memorável e aquilo que se silenciava e, assim, igualmente nos chamou a atenção as relações entre línguas que se podiam observar mediante a análise de tais materialidades linguísticas. No caso da cidade de São Paulo, nas pesquisas realizadas no acervo da biblioteca Neli Siqueira, fizemos um levantamento de todos os documentos que se assemelhavam àquele inicial. Verificamos, pois, que havia na base de dados daquela biblioteca uma série de estudos de nomenclatura para cada uma das linhas de metrô existentes e para algumas projetadas.

Durante essas pesquisas, encontramos um total de 26 documentos, classificados ora como estudos de nomenclaturas, ora como projetos funcionais. Procedemos à leitura de todos esses materiais que, embora estivessem disponíveis para consulta, não podiam ser retirados para empréstimo e não contavam com uma versão digital, de modo que houve necessidade de fotografar cada uma das páginas

de cada documento, tratar as imagens, realizar a conversão de tais arquivos para um formato que permitisse a leitura e, caso fosse necessária, a impressão.

Após uma primeira análise, optamos por um recorte que nos permitisse a constituição de um corpus equilibrado, atendendo sempre aos centros de interesse da pesquisa, isto é, as relações entre línguas que se fizessem presentes e manifestas nos documentos analisados.

Deste modo constituímos o nosso corpus pelas linhas 01, 02 e 03 do metrô da Cidade do México, pois se tratava das linhas iniciais e daquelas cuja iconografia esteve a cargo de Wyman e sua equipe, e, por outro lado analisamos as linhas 01 e 03 da cidade de São Paulo porque, além de corresponderem cronologicamente às primeiras linhas, elas também apresentam uma similitude no que se refere aos documentos do corpus coletado. Em ambos os casos, os estudos de nomenclatura têm um mesmo autor declarado, o engenheiro Nestor Goulart Reis Filho.

Nesta seção analisaremos os estudos de nomenclatura das linhas 01 norte-sul e 03 leste do metrô, cuja autoria pertence ao já mencionado arquiteto. Destacaremos as relações entre línguas que se estabelecem. Neste caso, serão colocadas em relação diferentes variedades da língua portuguesa, ou esta enquanto língua nacional, hipostasiada (BAGNO, 2011) e as variedades desta língua enquanto línguas maternas das usuárias e dos usuários do metrô.

Analisaremos também a construção do usuário projetado para esse transporte que, no momento da produção de tais documentos, se encontrava em processo de implantação. Tal construção será destacada enquanto materialidade linguística, que nos permite configurar e compreender o espaço de enunciação analisado, bem como o preconceito linguístico que se faz presente nessas projeções a respeito dos usuários.

4.1. LINHA 01

A linha 01 Norte – Sul ou Azul do Metrô está composta atualmente por 23 estações, que foram entregues entre os anos de 1974 e 1998 (Tabela 04). Para esta linha, encontramos no acervo da Biblioteca Neli Siqueira o documento “Nomenclatura das estações do metropolitano de São Paulo: Linha Norte – Sul”, de 1972, assinado pelo arquiteto Nestor Goulart Reis Filho. Por se tratar da primeira linha desse tipo de transporte a ser implementada na cidade, o documento traz algumas reflexões sobre os critérios que podem ser adotados na escolha dos nomes das futuras estações, baseados naqueles que foram utilizados pelo especialista para a elaboração de tal documento.

Tabela 04: Datas das inaugurações das estações da Linha 01

Data	Trecho	Quantidade de estações
14/09/1974	Jabaquara a Vila Mariana	7
17/02/1975	Ana Rosa a Liberdade	5
17/02/1975	Sé	1
17/02/1978	São Bento a Tiradentes	7
29/04/1998	Jardim São Paulo - Ayrton Senna a Tucuruvi	3

Em nossa análise evidenciaremos, primeiramente, esse texto inicial no qual são apresentados, como se já mencionou anteriormente, os critérios adotados para o estudo de nomenclatura e, conseqüentemente, para a lista de nomes elencados como possíveis e/ou apropriados para a primeira linha do metrô em São Paulo. Em seguida, nos centraremos na análise de tais nomes e do texto que acompanha cada uma das opções apresentadas como possíveis nomes para cada uma das estações.

Pode-se dizer que esse relatório, ou estudo, que serviu como modelo para os subsequentes, possui uma estrutura relativamente fixa. Excepcionalmente neste caso, dado o ineditismo do trabalho, é apresentada uma introdução e são destacados os critérios adotados. Passa-se, então, a uma descrição de cada uma das estações, na qual são apresentados a sua localização (A), uma caracterização (B) que contempla: 1) Aspectos históricos, 2) Sítio da Estação, 3) Bairros relacionados com o local, 4) Polarização, 5) Ruas Próximas, 6) Edifícios de mais destaque; as principais alternativas de denominação (C) e por fim a conclusão (D), ou seja o nome

considerado mais adequado. Após essa descrição para cada uma das estações, o relatório apresenta as suas conclusões parciais e as recomendações finais.

Como já mencionamos anteriormente, em nossa análise nos deteremos no texto inicial sobre os critérios adotados para a escolha dos nomes das estações e nos itens C e D de cada estação, os textos que acompanham cada um dos nomes propostos e na conclusão, que é a justificativa apresentada no documento pela adoção de um dos nomes apresentados na seção anterior. Ainda que nos centremos nesses itens, sempre que for relevante para embasar a nossa análise, incluiremos problemáticas e informações que estejam presentes nas demais seções dos documentos analisados.

Cabe ainda salientar que, apesar de não encontrarmos para as estações de metrô da cidade de São Paulo um texto necessariamente explicativo, dirigido às usuárias e aos usuários desse sistema de transporte, para os nomes de cada uma das estações, encontramos em nossas idas à Biblioteca Neli Siqueira, os relatórios ou estudos de denominação que apresentam o processo pelo qual cada uma das estações recebeu propostas de nomes a serem adotadas e podemos observar como isso se deu empiricamente. Há casos nos quais a opção apresentada como a mais viável foi adotada, porém há outros nos quais isso não se deu e, inclusive, foram selecionadas aquelas que foram apontadas como os nomes menos indicados.

Tais estudos e relatórios nos permitiram analisar o processo de designação de tais estações. Os documentos analisados, que se referem às estações da Cidade do México, permitiriam igualmente uma análise da designação, porém é interessante observar como se constrói, nas entradas que apresentam propostas de etimologia ou tradução dos nomes em náhuatl, um efeito de nomeação (GUIMARÃES, 2005) pois se enunciaríamos as etimologias e traduções daqueles nomes como se estas pudessem mostrar “o funcionamento semântico pelo qual algo recebe um nome”.

Disso decorre a constituição de nosso corpus que nos permitia, se consideramos os processos de designação e referência, analisar por um lado o produto – no que se refere aos textos do STC para as usuárias e o usuários do metrô da Cidade do México, e, por outro o processo, na medida em que observamos o acontecimento (GUIMARÃES, 2005) que instaura tal processo e como nele irrompe o político enquanto conflito e disputa conforme a perspectiva de GUIMARÃES (2005).

4.1.1. Dos critérios adotados, ou as formas da forma.

1 – POPULARIDADE – Tratando-se da primeira linha de metropolitano a entrar em uso no Brasil, todo esforço deve ser feito **para facilitar a orientação dos usuários de menor nível de instrução**, familiarizando-os com o novo tipo de transporte.

Nessas condições, deve-se observar que as maiores dificuldades **para os usuários menos instruídos** serão:

- a) saber identificar a estação para a qual querem ir, se possível sem consultar o mapa ou balcão de informações;
- b) identificar o trem a ser utilizado, para atingir o ponto desejado,
- c) orientar-se sob a terra, sabendo, mesmo em baixo, em que ponto está o trem em cada momento e em que ponto devem descer.

Para reduzir essas dificuldades – sobretudo a última – é indispensável utilizar apenas nomes já consagrados popularmente. Se for utilizada, nos vagões, a mesma técnica do metrô de Lisboa, de enunciar pelos alto-falantes o nome da estação quando se abrem as portas – **para atendimento de analfabetos** – será indispensável que a simples menção de título os usuários possam localizar o ponto do percurso em que estão.

Assim, nos casos em que haja dúvidas quanto à solução mais adequada, **deve-se dar preferência aos títulos eminentemente populares mesmo com algum sacrifício de razões estéticas**. Do mesmo modo, quando se colocar a necessidade de propor nomes inteiramente novos – por não haver no local um repertório adequado – os títulos propostos deverão apresentar **características de cunho popular**, que permitam a sua imediata incorporação ao repertório dos usuários.

Segundo Flávio Império esta deve ser a diretriz básica, a que conduz à seleção final. É possível que dela decorra um elenco de **títulos pouco sofisticados** mas para uma primeira linha, sobre a qual se calcará **a experiência do povo** com seu novo meio de transporte, essa parece ser a conduta mais correta.

2 – ESCALA METROPOLITANA – Um dos elementos fundamentais da estruturação da Metrópole paulistana em formação será por certo o sistema do Metro. Entretanto, a grande maioria da população não consegue ainda visualizar a metrópole como um conjunto mas tem apenas noções das relações entre o centro e alguns bairros, com os quais cada um se relaciona. Como a eficiência dos sistemas de transporte público, inclusive, do metrô, depende em parte da capacidade de orientação do público, seria desejável que a nomenclatura das estações pudesse favorecer a formação de uma consciência maior, entre os usuários, das características gerais da Metrópole.(...)

4 – CARACTERÍSTICAS DE FORMA – Quanto à forma, deve-se ter em vista que os nomes devem ser **simples**, e, o quanto possível, **breves**. Devem ser **de fácil leitura, para que possam ser rapidamente identificados mesmo pelos semi-alfabetizados e de fácil pronúncia, para que não sejam deformados pelo uso popular e pelos acentos de pronúncia regional, ou substituídos por pequenos apelidos, que tornem mais acessível um título sofisticado**.

Por isso mesmo, são **inaceitáveis as palavras estrangeiras, as muito longas, as de pronúncia mais difícil, com letras mudas e aquelas cujo sentido não possa ser assimilado pela maioria da população**. Os títulos deverão, se possível, evitar referência a assuntos nitidamente desagradáveis

e, do ponto de vista estético, será desejável que tenham características de suavidade, na distribuição entre as vogais e consoantes. Dentro desses limites, será necessário **evitar ainda o uso de títulos claramente relacionados aos remanescentes de uma escala provinciana, incompatíveis com as condições da Metrópole atual.** (grifos nossos)

Conforme já havíamos assinalado, a nossa análise se centra nos textos que apresentam o processo de designação das estações, isto é, aqueles que acompanham cada uma das opções de nomes, apresentados para serem adotados para as estações da linha de metrô a ser implantada. Entretanto, cabe ressaltar que, no caso do trabalho analisado para esta linha, por se tratar da primeira, é acrescida uma seção na qual são elencados os critérios que precederam a escolha das opções de nomes que serão apresentados no documento. Consideramos relevante destacar alguns dos aspectos que nos pareceram importantes para a nossa análise.

Em primeiro lugar, e seguindo a ordem na qual são enunciados na materialidade analisada, destacaríamos a caracterização que se faz daquele que será o usuário do sistema de transporte a ser instalando na cidade. Trata-se de um transporte público – para as massas – e, conseqüentemente, popular. A repetição constante do caráter ou cunho massivo que os nomes das futuras estações devem possuir, bem como as alusões a aspectos sociolinguísticos daqueles que serão os usuários desse sistema de transporte, nos permitem produzir uma identificação entre povo e metrô.

O povo será aquele que terá a experiência com esse meio de transporte e, na medida em que se atribui aos usuários uma série de sentidos, poderíamos também produzir uma identificação entre os usuários do metrô e o povo, caracterizando-os com aqueles que tem um baixo grau de escolaridade, podendo inclusive ser analfabetos. Torna-se igualmente necessário assinalar um dado que se refere à constituição de um perfil sociolinguístico – e que será enfatizado no documento referente à linha 03 –, relacionado à variedade linguística que é atribuída: aquela que deforma com seus “*acentos de pronúncia regional*” os títulos que possam parecer mais sofisticados, e portanto, não familiares.

Trata-se de uma caracterização linguística, que será inclusive detalhada na seção dedicada à forma que deve ser adotada pelos nomes das estações e que visa a uma caracterização de um perfil social, naquilo que Bagno (2002) define como preconceito linguístico: um preconceito social, que se nutre e que é nutrido de um conjunto de generalizações dirigidas às variedades linguísticas daqueles que as utilizam.

4.1.2. As estações, ou, a lista tríplice de alternativas de nomes.

Para cada uma das vinte estações apresentadas no documento são apresentadas algumas informações que mencionamos anteriormente, mas que nos parece relevante recuperar. São elas:

- A) Localização
- B) Caracterização
 - 1) Aspectos históricos
 - 2) Sítio da estação
 - 3) Bairros relacionados com o local
 - 4) Polarização
 - 5) Ruas Próximas
 - 6) Edifícios de mais destaque
- C) Principais alternativas
- D) Conclusão

Em nossa análise, nos centraremos nos itens C e D e nos deteremos nas estações dentre as quais se destacaram algumas das problemáticas que nos pareceram relevantes para nosso trabalho. São elas: Carandiru, Tietê, Ponte Pequena (atual Armênia), Tiradentes, Luz, Sé, Liberdade e Paraíso. Contudo, como nos parece relevante para a compreensão do contexto de nossa análise, apresentamos na Tabela 06 as estações que são apresentadas no documento, as propostas de nome para cada uma delas e o nome indicado no documento como o mais apropriado.

Tabela 05: Relação das alternativas de nomes para as estações da Linha 01

ESTAÇÃO	PRINCIPAIS ALTERNATIVAS	CONCLUSÃO
01	Santana, Cantareira e Salete	Santana
02	Carandiru, Areal e Penitenciária	Penitência
03	Tietê, Cruzeiro do Sul e Coroa	Tietê
04	Ponte Pequena, Elevado e Pedro Vicente	Ponte Pequena
05	Três Rios, Tiradentes e Politécnica	Tiradentes
06	Belas Artes, Mauá e Luz	Luz
07	Central, São Bento e Boa Vista	São Bento
08	Clóvis Bevilacqua, Sé e Catedral	Sé
09	Enforcados, Liberdade e Glória	Liberdade
10	São Joaquim, Éden e Pedroso	Pedroso
11	Santo Agostinho, Colina e Beneficência	Beneficência
12	Paraíso, Vergueiro e Entroncamento	Paraíso
13	Rodrigues Alves, Cruzeiro e Ana Rosa	Ana Rosa
14	Lins, Mariana e Madre Cabrini	Mariana
15	Santa Cruz, Pedro de Toledo e Arquidiocesano	Santa Cruz
16	Pitangueiras, Bosque e Árvore	Árvore
17	Saúde, Amália e São Sebastião	São Sebastião
18	Democráticos, São Judas e Panamericana	São Judas
19	Conceição, Água Vermelha e Guarani	Guarani
20	Encontro, Jabaquara e Melo Franco	Jabaquara

4.1.2.1. Estação 02: Carandiru, Areal e Penitência.

1 – CARANDIRU - O nome origina-se de um córrego que desce a Av. Ataliba Leonel, em direção ao Tietê. Posteriormente estendeu-se o um bairro e a uma antiga estação da Estrada de Ferro Cantareira, situada na confluência da Rua Nogueira Acioli com a Av. Ataliba Leonel. Em frente ficava a entrada do primitivo pavilhão da Penitenciária do Carandiru. Em local próximo dessa estação fica o bairro do Carandiru, inteiramente **separado** de Areal **pelos terrenos do presídio**. Nessas condições, o título poderia conduzir a uma série de equívocos se aplicado ao local da estação de metrô, sendo preferível que se utilize outro, se puder contar **com igual potencial de popularidade**.

2 – AREAL - Como título de uma antiga estação que existiu até recentemente no mesmo local, é provável que sirva como elemento de informação para a população do próprio bairro. Além disso, como **palavra de poucas letras, de fácil leitura e pronúncia, deveria ser bem aceito**. Todavia, para o conjunto da população, é um nome pouco significativo, que poderia ser aplicado a qualquer outro local.

3 – PENITENCIÁRIA - É, sem dúvida, o grande ponto de referência do local. Entretanto, o nome não é utilizado normalmente como referência para o bairro ou a área. Isto se deve ao **aspecto pouco agradável da referência**. **Tendo em vista aproveitar a sua força comunicativa, podemos utilizar abreviação que seja uma referência indireta mas imediatamente captada, como Penitência, com as vantagens de uma redução de extensão do título.**

D – CONCLUSÃO

Utilizando o princípio básico da importância da popularidade, devemos utilizar **uma referência à penitenciária**. Nessas condições, adotamos o título PENITÊNCIA, que, por si, **já é uma corruptela de penitenciária, usada popularmente em algumas regiões do Norte**. (grifos nossos)

Nesta estação sobressai, em primeiro lugar, a menção à forma da palavra areal, que permitiria uma fácil leitura e pronúncia, dado o fato de possuir poucas letras. Podemos dizer que retoma-se aqui a ideia de que são necessários nomes de fácil compreensão para as usuárias e os usuários do sistema de transporte, retratadas como pessoas de camadas mais populares, com baixa escolaridade e alfabetização, o que nos traz indícios de marcadores sociolinguísticos das relações entre a variedade linguística daqueles que determinam os nomes das estações – os estudiosos e o corpo técnico da própria Companhia do Metropolitano de São Paulo – e a variante dos usuários e das usuárias desse sistema de transporte.

Além disso, há uso de um critério estético, como evasão de tema ou aspecto lúgubre: não se utilizaria a forma penitenciária para se referir às imediações da mesma dado o “*aspecto pouco agradável da referência*”, porém esta seria a referência com maior potencial comunicativo e que deve ser, portanto, adotada mesmo em face do que se mencionou, isto é, o aspecto estético da referência. Opta-se, deste modo, por uma abreviação, ou *corruptela*, do termo.

Vale ressaltar que, neste contexto, a opção por uma *corruptela* não só aparece como possível como é recomendável, pois se trata de uma censura a um aspecto pouco agradável e se dará na enunciação da classe letrada, diferentemente daquelas que serão condenadas por se apresentarem como populares e como marca “usada popularmente em algumas regiões do Norte”, que possivelmente é a origem daquelas e daqueles que farão uso do sistema de transporte e já estariam, portanto, familiarizados com tal uso.

4.1.2.2. Estação 03: Tietê, Cruzeiro do Sul e Coroa.

1. TIETÊ - Este título apresenta uma série de vantagens. A primeira delas é **a sua simplicidade para leitura e pronúncia**. Além disso, tratando-se de um ponto básico da estrutura da Metrópole, é sempre útil destacá-lo com uma referência a essa característica. A referência ao rio permitirá aos usuários saber exatamente em que ponto ficará a estação, reunindo portanto as qualidades de um ponto de referência no conjunto, às de uma absoluta precisão local. Finalmente, entre o repertório disponível, é este o nome mais popular e só poderia ser substituído, nesse terreno, por “Rio” ou “Beira-Rio”, títulos de menor exatidão pois que poderiam ser aplicados a outros acidentes geográficos ou à estação do Tamanduateí.

2. CRUZEIRO DO SUL - Este é o título de uma longa avenida, que se estende às duas margens do Tietê. Sua utilização viria confundir os usuários, pois não se refere, de nenhum modo, a um ponto determinado mas a um eixo. Além disso, **o nome é composto de três palavras, o que o torna muito extenso e de difícil leitura**. Do ponto de vista da popularidade, também não

pode ser considerado o mais adequado, sobretudo quando comparado com Tietê

3. COROA - Junto ao hipódromo de Vila Guilherme existiu, até por volta de 1930 ou 1940, uma ilha nos alagados do Tietê com o nome de Coroa. O mesmo nome foi atribuído à rua que ligava Ponte Preta ao bairro de Vila Guilherme, passando ao longo do Tietê, perto da atual Avenida Morvan Dias de Figueiredo. Esse título, que se conserva, poderia ser atribuído à estação do metrô, pois **é claro e conciso e de fácil memorização**. Contudo, não tem força de tradição e, em relação a Tietê parece menos popular, **além de dar margem a trocadilhos**.

CONCLUSÃO

O título mais adequado é, sem dúvida, TIETÊ. Qualquer uma das outras alternativas disponíveis carece de popularidade, o que não acontece neste caso. Além disso o nome, **simples e de fácil comunicação**, poderá, se necessário, ser aproveitado numa estação rodoviária que venha a ser construída no local, sem riscos de confusão. Se, no futuro, outras linhas cruzarem o rio, em outros pontos da cidade, como está previsto, poderão receber nomes diversos, evitando-se qualquer equívoco também nesse sentido.” (grifos nossos)

Nesta entrada parece ter efeitos o critério relacionado à forma do nome a ser adotado pela futura estação. Há uma oposição entre um título cuja simplicidade para leitura e pronúncia, devida talvez à sua extensão, é apontado como vantajoso em oposição àquele que, por estar composto por três palavras, é apontado como “extenso e de difícil leitura”. Também merece atenção, no que se refere à materialidade linguística, a justificativa apontada para a não consideração do título “Coroa” como uma opção válida para nomear a estação: além de menos popular, tal título daria “*margem a trocadilhos*”.

Uma vez que se antecipam possíveis leituras realizadas pelas camadas populares, usuárias do sistema, que interpretarão segundo o seu universo simbólico, logo, não se baseará no conhecimento da toponímia e história da região, mas sim nas séries de sentidos que esse termo pode adquirir em sua variedade linguística.

4.1.2.3. Estação 04:Ponte Pequena, Elevado e Pedro Vicente.

1 – PONTE PEQUENA - O título apresenta as maiores vantagens sob o ponto de vista da tradição. São quase duzentos anos de uso contínuo da mesma nomenclatura, fixada sob todos os aspectos na memória da população, o que lhe confere, também uma especial popularidade. Cabe observar, entretanto, que **um título com duas palavras frequentemente é abreviado, tomando-se, por exemplo, "P. Pequena" ou "Pte. Pequena", dificultando-se a leitura e o entendimento, para os usuários**. Por outro lado, o edifício da estação deverá ter uma importância visual muito grande para a paisagem local, por se tratar de uma construção elevada. Sob o ponto de vista prático, trata-se também de uma ponte, razão pela qual poderia reforçar a relação entre a estação e o título do bairro.

2 – ELEVADO - É um título simples, mas excessivamente genérico. Todo o restante da linha, até Santana, correrá em elevado, e, sob esse aspecto, qualquer uma das estações anteriores poderia receber essa denominação. Além disso, não traz consigo as vantagens de uma longa tradição oral, exigindo, para a sua popularização, uma campanha de divulgação.

3 – PEDRO VICENTE - Este; como os demais nomes de ruas adjacentes, carece de popularidade. A não ser os moradores do local, poucos serão os habitantes de São Paulo capazes de identificar, rapidamente, a localização de qualquer uma dessas ruas. Efetivamente, são todas vias secundárias, junto a um eixo de excepcional importância, como a Av. Tiradentes. Por outro lado, **são títulos com duas palavras ou pouco eufônicos**, que não ofereceriam vantagens, se utilizados.

CONCLUSÃO

Em que **pesem as restrições que se possa . fazer à sua conservação**, o título mais adequado é, sempre, PONTE PEQUENA. Outros títulos **mais atraentes** poderiam ser propostos mas nenhum teria **a mesma facilidade de popularização** e a mesma tradição histórica a seu favor. Se o local vier a ser utilizado como ponto de parada das linhas de ônibus originárias dos bairros mais próximos à marginal esquerda, um título exato e popular será ainda mais necessário. (grifos nossos)

Nesta estação, destacamos a relação que se estabelece entre a brevidade de um título e a sua maior facilidade de leitura, pronúncia e compreensão, o que parece indicar no texto, marcas que configurariam o perfil sociolinguístico daquelas pessoas que seriam as usuárias do metrô e que não corresponde ao perfil daqueles que produzem os relatórios e estudos de denominação. O critério de eufonia, que não aparece explicitado, é tomado como base para a escolha de um nome. Neste caso, se produz uma especificação ou restrição: os títulos de duas ou mais palavras são pouco eufônicos.

4.1.2.4. Estação 05: Três Rios, Tiradentes e Politécnica.

1 – TRÊS RIOS – O nome é **de fácil leitura e pronúncia, de fácil entendimento e memorização**, sendo, por isso, muito conveniente. É dotado de raízes históricas na área, possibilitando inclusive uma referência ao Marquês, que doou sua residência para a fundação da Escola Politécnica. Ocorre, porém, que a Rua Três Rios está hoje um pouco afastada do local, pela criação da Praça Fernando Prestes. Tratando-se de uma via relativamente secundária, seu nome não teria força suficiente para permitir o imediato reconhecimento do local, **pelos usuários do metrô , com níveis mais baixos de instrução**. Seria necessário contar, no caso, apenas com a força do próprio nome que, para os que não moram ou trabalham no local, serviria como qualquer outro.

2 – TIRADENTES - É, sob todos os aspectos, um nome **popular**, que permite fácil identificação da região mas não do local da estação, pois corresponde a uma grande avenida, com alguns quilômetros de extensão. Entretanto, apenas uma parte dessa avenida chega a se destacar na cidade: a que compreende as quadras entre a Estação da Luz e Ponte Pequena, incluindo o local da futura estação nº 5, do metrô. Esse inconveniente, sem dúvida importante, pode ser contornado, se os demais pontos desse trecho do metrô

e da avenida estiverem perfeitamente caracterizados. **Qualquer pessoa, em São Paulo**, saberá em que ponto da Avenida Tiradentes está, se for especificado que se trata de um local a meio caminho entre Luz e Ponte Pequena.

3 – POLITÉCNICA – Trata-se de **um nome perfeitamente conhecido pelos setores mais instruídos da população**. Contudo, para o povo, **que não pode entender perfeitamente o sentido da palavra e não tem ligações diretas com a instituição correspondente**, a referência é pouco clara.

Além disso, a palavra, **de difícil leitura e pronúncia**, corresponde a uma Escola que já não se acha no local mas do outro lado da cidade. O problema ainda seria contornável, se não ocorresse um fato curioso: dada a sua importância e o número de seus edifícios, a Escola Politécnica já empresta o seu nome, entre os usuários, à parte dos fundos da Cidade Universitária, onde se instala atualmente.

CONCLUSÃO

O nome **realmente conhecido da população** é, por certo, Tiradentes. Outros títulos exigiriam um trabalho de divulgação, cujos resultados poderiam não ser muito satisfatórios **ou seriam deformados rapidamente pela pronúncia popular**. No momento em que deve-se atribuir à estação nº5 o título de TIRADENTES. (grifos nossos)

Além da já referida preocupação com a forma dos nomes, se revelaram produtivas nesta estação as marcas que nos permitem identificar o lugar social do locutor, enquanto sujeito letrado e, portanto, pertencente aos “setores mais instruídos da população”, que não correspondem àqueles que são os usuários do sistema de transporte, já que estes se caracterizariam por seus “níveis mais baixos de instrução”. As usuárias e os usuários do metrô em São Paulo pertencem, conseqüentemente, ao povo “*que não pode entender perfeitamente o sentido da palavra [Politécnica] e não tem ligações diretas com a instituição correspondente*”, diferentemente daqueles que produzem o documento.

Observa-se que, na apresentação do documento, aqueles que são apontados como seus autores têm seus nomes sempre precedidos de seu lugar social e sua função: arquitetos. Trata-se de figuras letradas e bem instruídas, que possuem relação com a supracitada instituição e se encontram – por seu lugar social –, autorizados a poder dizer algo sobre a cidade.

4.1.2.5. Estação 06: Belas Artes, Mauá e Luz

1 – BELAS ARTES – A presença da Escola de Belas Artes de São Paulo, em frente à Estação da Luz, em um canto do jardim, pode ser um elemento de orientação para a escolha do nome da nova estação do metrô, na mesma praça. O título é **simples e claro e não muito extenso**. Tem, porém, um inconveniente grave: após algumas rápidas indagações constatou-se que **a instituição não é muito conhecida**, tornando-se pouco útil como ponto de referência.

2- MAUÁ – Nome **simples e direto**, parece muito **adequado para uma estação**. A presença, junto ao local, de uma rua com esse nome, muito conhecida entre a população, deveria nos convencer da conveniência de seu aproveitamento, para indicar a estação nº6. Entretanto, apresenta um defeito insuperável: existe uma estação de subúrbio, na E.F.Santos-Jundiaí, com o mesmo nome. Os passageiros dessa ferrovia ao pedirem uma passagem para Mauá poderiam receber um bilhete para o subúrbio ou para a Estação da Luz, onde a ferrovia deverá cruzar a linha do metrô.

3 – LUZ - Existe, também nesse caso, um elemento de equívoco muito sério, pois se adotamos o título da velha estação ferroviária para a estação do metrô dificultaremos sempre as comunicações entre as empresas responsáveis pelos dois tipos de transporte, que indicarão estações vizinhas mas diversas entre si, com o mesmo nome. Todavia, mesmo considerando esse inconveniente, é inegável que, **para o público**, o título é excepcionalmente feliz e dificilmente poderia ocorrer que algum passageiro pudesse procurar a estação de trens, pensando tratar-se do metrô ou vice-versa. Na verdade, os equívocos poderão surgir **ao nível de pessoal técnico e administrativo, capacitado para contornar-los rapidamente.**

CONCLUSÃO

Pela sua simplicidade, por sua força histórica e principalmente por sua profunda penetração, o nome LUZ deve ser utilizado, mesmo considerados os riscos de **induzir algumas pessoas a equívocos**. A favor dessa escolha há o fato de que **as estações de metrô em Londres e Paris**, junto às grandes estações ferroviárias, trazem os títulos das últimas. (grifos nossos)

É importante evidenciar, além da problemática vinculada à forma linguística das alternativas de nome e sua maior ou menor clareza atreladas à sua extensão, a diferenciação que se produz entre aquelas e aqueles que serão os usuários do metrô e o pessoal técnico e administrativo, responsáveis pela operação das estações. Verificamos nessa entrada uma espécie de polarização entre as pessoas que utilizam o metrô como meio de transporte e aquelas que o operam. De um lado encontramos aquelas e aqueles que estão supostamente capacitados para contornar qualquer equívoco e, de outro, as usuárias e os usuários, que seriam as e os responsáveis por tais equívocos.

Dada a repetição que se produz ao longo do corpus, é possível inferir que o que distinguiria um grupo do outro, ou seja, de um lado as funcionárias e os funcionários do metrô, e, de outro as usuárias e os usuários do metrô, seria o seu grau de letramento. O pessoal técnico e administrativo pertenceria ao setor letrado da população, pois são aqueles que têm no metrô o seu meio de trabalho e estão capacitados para compreender o seu funcionamento, diferentemente das pessoas que o utilizam como meio de transporte.

Cabe ainda comentar a respeito da citação dos metrô de Londres e Paris que, se indicam argumentos de autoridade ao apresentarem soluções adotadas por outras metrópoles que possuem o mesmo sistema de transporte e já tiveram que lidar com

os problemas que se apresentam a uma linha em instalação, também trazem consigo um locutor que deixa marcas de seu lugar social enquanto enunciador que conhece tais lugares e se distinguiria dos usuários do sistema de transporte.

4.1.2.6. Estação 08: Clovis Bevilacqua, Sé e Catedral.

1 – CLOVIS BEVILACQUA – **Difícilmente um nome poderia ser mais longo e complexo, com seu "e" mudo antes do "q", para uso em uma estação. A linguagem popular já o simplificou para Praça Clovis. Reduzido para o nome mais simples, "Clovis", ainda apresenta defeito grave: o "l", que o povo transforma em "r" I deturpando-o rapidamente.**

2 – SÉ - E o mais **simples e mais claro** dos títulos. Conhecido de toda a população, exato quanto à localização e **elementar para leitura e pronúncia**, relaciona-se profundamente com o bairro do qual é o centro, com a história e com um dos principais edifícios da área. Nenhum dos nomes das ruas e dos edifícios próximos apresenta o eficiência e a simplicidade do título da praça central da cidade.

3 – CATEDRAL - Como uma das principais obras da cidade, a catedral poderia perfeitamente emprestar o seu nome a uma esta estação do metrô. É um edifício conhecido pela população e indicaria, com exatidão, o ponto de saída. Contra o seu emprego haveria apenas o fato de que **não é palavra de fácil pronúncia, para o povo em geral**, e naturalmente, o fato de que Sé é mais simples.

CONCLUSÃO - Todas as considerações apontam a conveniência de ser atribuído o nome Sé à oitava estação do metrô. Nenhum outro poderia substituí-lo com vantagem. (grifos nossos)

Nesta entrada o que se apresenta é o papel que um fenômeno linguístico, o rotacismo, presente em diferentes línguas, não apenas no português brasileiro adquire enquanto elemento que caracteriza não apenas um grupo de falantes do português brasileiro, mas os próprios usuários do sistema de transporte. Sobre o rotacismo, fenômeno que consiste na troca do som consonantal [l] pelo também consonantal [r], Bagno afirma que (p. 40) “*na visão preconceituosa dos fenômenos da língua, a transformação de L em R nos encontros consonantais como em Cráudia, chicrete, praca, broco, pranta é tremendamente estigmatizada*” e “*o que está em jogo aqui não é a língua, mas a pessoa que fala essa língua e a região geográfica onde essa pessoa vive*” (p. 44). Trata-se, pois, de um exemplo mais do preconceito linguístico em funcionamento, que corporifica as relações entre línguas nas designações do metrô de São Paulo: entre línguas indígenas e o português oficial e, majoritariamente, entre as diferentes variedades do português e aquela considerada padrão, mas levada à condição de língua hipostasiada.

4.1.2.7. Estação 09: Enforcados, Liberdade e Glória

1 – ENFORCADOS - A presença da Igreja dos Enforcados, local de permanente e intensa peregrinação religiosa, faz crer que o Largo da Liberdade conserve, um século depois do desaparecimento da forca do lugar, uma permanente referência à sua origem. Pode-se supor, portanto, que o nome Enforcados seja um dos de mais fácil identificação para a população, se aplicado à estação nº 9. A única restrição que se pode fazer a esse título **é o seu aspecto lúgubre pois a leitura é relativamente simples e pouca dificuldade apresenta para pronuncia.**

2 – LIBERDADE - Como nome do bairro, da praça, da avenida e do distrito, pode ser utilizado para a estação sem receio de que não seja bem recebido e de que alguém não saiba localizá-la no conjunto da cidade. Os problemas surgiriam exatamente por isso: o bairro da Liberdade é polarizado em torno da Avenida como um eixo e não exatamente junto à Praça, tomando difícil a quem está sob a terra em que ponto fica a estação.

3 – GLORIA - O nome advém da rua do mesmo nome, da qual passou ao bairro que fica para os fundos da Praça da Liberdade, hoje ocupado predominantemente por famílias de japoneses e seus descendentes. Com esse nome compareceu em algumas plantas da cidade, elaboradas em fins do século passado, quando o bairro se formava, e no início do atual. A área é ainda hoje identificada como Glória e o nome pode, perfeitamente, indicar o ponto em questão, sem que venha a se confundir com qualquer outro, mais afastado. É uma palavra **simples, de leitura e pronuncia elementares e agradáveis.** Seu único defeito, sob esse aspecto, **é o "l" que se transforma em "r" na pronúncia de uma parte da população.**

CONCLUSÃO

Partindo do princípio de que o nome deve ser sempre o mais popular, devemos dar à estação nº 9 o título de LIBERDADE. Se a anterior e a seguinte forem escolhidas de modo a fixar com clareza a sua posição, os usuários saberão com exatidão onde fica a estação intermediária, não sendo possível que se enganem em mais do que 100 ou 200 metros, o que é perfeitamente aceitável, como aproximação, em **uma linha de transportes de massa.** (grifos nossos)

Nesta entrada, assim como na anterior, o rotacismo aparece enquanto elemento que caracteriza a camada da população usuária do metrô e associada ao já referido preconceito linguístico, que configura o locutor-arquiteto enquanto pertencente às classes letradas e que se distinguem por sua variedade na qual tal fenômeno linguístico não se dá, diferentemente dos usuários de *“uma linha de transporte de massa”*.

Sublinhamos, além disso, uma vez mais o critério de ordem estética, que acaba por silenciar aquilo que é tido como referência a um aspecto lúgubre, a saber, à Igreja dos Enforcados. Apesar de suas características formais que atenderiam ao que se esperaria de um título adequado: trata-se de uma forma de *“leitura simples”*, que apresenta *“pouca dificuldade para pronuncia”* e seu caráter popular, na medida em que é facilmente identificável pela população usuária do metrô, a referência ao estético é predominante e neste caso determinante para a não adoção de um nome.

4.1.2.8. Estação 12: Paraíso, Vergueiro ou Entroncamento.

1- PARAÍSO – O local sempre foi conhecido como Paraíso, em quase um século de existência. Como um dos entroncamentos mais importantes da cidade, tornou-se popular com esse nome. Conta, assim, com o respaldo de uma tradição histórica de quase um século e com base de informação popular. Sob o ponto de vista formal, **é simples e claro, não permitindo corruptelas ou abreviações inadequadas.**

2 – VERGUEIRO - Esse título tem a desvantagem da generalidade excessiva. Toda a parte inicial do velho Caminho do Mar, da Rua Pedroso ao final da Vila Mariana, conservou, como rua, o nome da antiga estrada. Nessas condições, o nome não chega a designar ponto algum em particular. Quando fosse instalada a linha de Vila Madalena e Avenida Paulista, Vergueiro indicaria claramente o entroncamento das duas vias mas, para a linha que agora se instala, esse título pode produzir grandes confusões. Sua forma também apresenta alguns pontos desfavoráveis, pois **dá margem a duas distorções, na pronúncia popular: no primeiro "r" e no ditongo "ei", onde o "i" costuma ser suprimido.**

3 – ENTRONCAMENTO - Seria um título muito conveniente, se as duas linhas fossem instaladas simultaneamente pois alertaria os usuários que fossem mudar de comboio. Entretanto, para a linha Norte-Sul, padece do defeito de não fazer referência às características do local, na superfície, que é o elemento fundamental de orientação **para os usuários de pouca instrução. A palavra é um pouco longa para a leitura rápida mas relativamente simples para a pronúncia.** Falta-lhe, para ser utilizada, qualquer ligação mais explícita à história local ou **à vida do povo**, não havendo, assim, garantia de que se pudesse popularizar rapidamente

CONCLUSÃO

O título mais adequado é, sempre, PARAÍSO, seja por ser o mais conhecido da população, seja pela sua simplicidade formal. As outras alternativas poderiam ser estudadas em face da linha de Vila Madalena; para o Norte-Sul, é indiscutível que a única alternativa aceitável é Paraíso. (grifos nossos)

Nesta estação encontramos os fenômenos linguísticos da síncope e do rotacismo, recorrentes em diferentes variedades da língua portuguesa e descritos como “*distorções*” características da pronúncia popular, como aquilo que se deforma a partir de um marco de origem. Neste caso, poderíamos considerar que o ponto de partida é a variedade do locutor-arquiteto, sujeito letrado que, por seu alto grau de escolarização, não produz enunciados nos quais estes fenômenos se realizem.

Se consideramos, por um lado, que os fenômenos linguísticos mencionados caracterizam a dita “pronúncia popular” e, por outro, que o locutor-especialista não reconhece na sua variedade a existência de tais fenômenos, poderíamos inferir que se produz um efeito de dissociação. Aqui poderíamos, então, recuperar as considerações de GUIMARÃES (2005) sobre a disputa e o direito pela palavra, e, parafraseando esse autor, poderíamos afirmar que o direito à palavra é distribuído de

tal modo que ele é um para os que dizem Vergueiro e outro para os que dizem Verguero (p.21).

4.2. LINHA 03

A linha 03 Vermelha do Metrô está composta atualmente por 18 estações, que foram entregues entre os anos de 1978 e 1988 (Tabela 06). Como já mencionamos anteriormente, esta linha foi entregue à população antes da Linha 02 Verde. É também válido salientar que o estudo de nomenclatura para essa linha, assim como da linha 01, foi realizado pelo arquiteto Nestor Goulart Reis Filhos.

Tabela 06: Datas das inaugurações das estações da Linha 03

Data	Estações	Quantidade de estações
17/02/1978	Sé	1
10/03/1979	Brás	1
23/08/1980	Bresser - Mooca e Pedro II	2
05/09/1981	Belém	1
05/11/1981	Tatuapé	1
24/04/1982	República	1
10/02/1983	Santa Cecília	1
26/11/1983	Anhangabaú	1
31/05/1986	Penha e Carrão	2
27/08/1988	Guilhermina - Esperança e Vila Matilde	2
17/09/1988	Artur Alvim e Patriarca	2
01/10/1988	Corinthians – Itaquera	1
17/12/1988	Marechal Deodoro e Palmeiras - Barra Funda	2

No documento analisado para essa linha, encontramos uma retomada dos critérios adotados para a escolha dos nomes da linha 01, bem como uma reflexão sobre a importância de uma “*escolha criteriosa da toponímia das estações*” (p. 06), bem como uma reflexão sobre a toponímia da cidade de São Paulo.

Por considerarmos tais problemáticas relevantes para o desenvolvimento de nossa pesquisa, para esta linha analisaremos as entradas de estações que destacamos como importantes e que não constituam repetição de fenômenos e problemáticas daquilo que já foi analisado.

Além disso, apresentaremos brevemente as reflexões de REIS FILHO (1977) sobre a toponímia da cidade – dado que os documentos da linha 03 recuperarão alguns elementos de sua análise –, sobre a imagem de cidade que se constrói a partir de seus textos, bem como a caracterização da população usuária do metrô de São Paulo, dando continuidade ao que foi apontado no documento anterior.

4.2.1. São Paulo: a Cidade que não pode parar.

Para a linha 03 Vermelha do Metrô encontramos, no acervo da Biblioteca Neli Siqueira, o trabalho “*Nomenclatura da Linha Leste*”, de abril de 1977. Este documento que traz a “*proposta de nomenclatura das estações do metrô apresentada à Companhia do Metropolitano de São Paulo pelo arquiteto Nestor Goulart Reis Filhos*” é apresentado contudo como elaborado por um corpo de especialistas e correspondendo ao referido arquiteto a consultoria no processo. O trabalho apresenta como seu objetivo “*o estudo da nomenclatura das estações da linha Leste do Metrô de São Paulo, nos termos em que vem sendo projetado, de modo a garantir a sua adequada integração na vida e na história da cidade*”.

O documento está constituído por quatro seções, que também se subdividem de duas a cinco subseções. Diferentemente do primeiro documento, que apresentava uma breve introdução e passava a uma proposta de critérios que foram adotados no estudo apresentado e poderiam nortear estudos futuros, há neste a apresentação de uma síntese histórica do desenvolvimento da Zona Leste, na qual se constrói um percurso que partiria desde as primeiras ocupações do território, seguindo pelas condições que permitiram uma mudança no perfil e a consolidação da indústria e o consequente desenvolvimento da região e da Metrópole, até culminar na metropolização da cidade e suas consequências para a região atual.

Posteriormente, são apresentadas as propostas de nomenclatura das estações e, da mesma forma que se deu no documento anterior, para cada uma das estações é apresentada a sua (a) localização e sua (b) caracterização, que contempla os aspectos históricos (b.1), sítio da estação (b.2), bairros relacionados (b.3), polarização (b.4), logradouros próximos (b.5) e edifícios de mais destaque (b.6).

São, então, apresentadas as principais alternativas – na maior parte das vezes há três opções de nome –, cada qual contando com a sua breve descrição e se

enuncia, então, uma conclusão, que é a opção recomendada e uma breve justificativa para tal, que esteja baseada nos critérios apresentados anteriormente.

Antes de nos determos nas análises das propostas de nomenclatura para as estações, gostaríamos de ressaltar alguns aspectos que nos chamaram a atenção em nossa análise do material e que consideramos relevantes para o desenvolvimento de nosso corpus. Em primeiro lugar é necessário observar o papel que é atribuído à toponímia, isto é aos nomes na cidade e, conseqüentemente, ao trabalho desenvolvido, pois a escolha dos nomes se mostra como aquilo que poderia permitir a criação de identificações dos sujeitos com a cidade e que também nos permitiria compreender as forças regentes da cidade e a memória que se aspira para a mesma.

Destacamos as críticas de REIS FILHO (1977) sobre a toponímia de São Paulo que possuiria uma “origem marcadamente comercial”, que não permitiria a integração da população (REIS FILHO, 1977, p. 06). Para o arquiteto “*Os títulos de bairros e de ruas foram fixados atendendo a critérios de mercantilização – como “vilas” e “jardins” – sem ligação com o uso ou com o próprio meio, através de referências topográficas relevantes ou qualquer outra forma de experiência cultural coletiva*”, o que teria acarretado “*uma pobreza cultural incomum, praticamente sem precedentes entre as demais cidades portuguesas e brasileiras e não pode ser admitido como satisfatório para a maior metrópole do Brasil*” (idem, p. 06 e 07).

Neste fragmento, além do primeiro aspecto levantado –, a denúncia de uma escolha de nomes que teria atendido a critérios puramente comerciais –, encontramos o segundo aspecto que nos chamou a atenção em nossa análise: a construção de uma imagem da cidade que se dá mediante aquilo que chamamos de euforia do progresso. Ao longo de seu trabalho, REIS FILHO revelará aspectos relacionados à modernidade e ao progresso da cidade de São Paulo, sempre descrita e explicada por características que a associem à ideia de metrópole, de cidade grande, marcando-se como diferente de seu passado.

As diferentes temporalidades que se instauram na construção da narrativa que se faz da cidade estão em constante disputa. Por um lado, se projeta um futuro apoiado no presente, no qual a cidade é referida enquanto a “*maior metrópole do Brasil*”, a cidade que nunca para de crescer somado a tudo aquilo que a relacione à ideia de progresso e crescimento e, por outro lado, se recorta um passado enquanto memória de algo que não corresponde à atualidade e que não deve, portanto, ser reafirmado, ou seja, entrar no âmbito daquilo que é repetido e, portanto, pertence à memória, mas permanecer no âmbito daquilo que é esquecido (COURTINE, 1999).

O autor destaca, por exemplo, que na escolha dos nomes “*será necessário evitar ainda o uso de títulos claramente relacionados ao remanescente de uma escala provinciana, incompatíveis com as condições da Metrópole atual.*” (p. 10) e que “*tenham uma relação com a história da cidade atual (...). Não devem ser usados nomes que se relacionem com características funcionais relevantes no passado mas hoje em desfunção*” (p. 13-14). Em virtude de tais excertos, pode-se dizer que o passado só é enunciado enquanto sendo aquilo que não se deve ser repetido, apenas no que permita enfatizar o crescimento da cidade, o seu progresso como, por exemplo, em:

A sede política e administrativa do Estado era agora uma cidade francamente ativa, com uma nova população, outros costumes e outra mentalidade, em busca de inovações, entrando em febre de progresso. Deixara para trás o modesto e pacato povoado de meados do século passado, cujas casas de taipa já estavam substituídas pelas construções em alvenaria (p. 37). Esse processo de concentração econômica e convergência de caminhos determina, como consequência, uma paralela concentração demográfica, que transforma São Paulo *na maior metrópole do Continente*” (p. 46) (grifos nossos).

Da mesma forma, os nomes da cidade são julgados em critérios que recordam aquilo que FOURNIER (2001) chamou o jogo do discurso, ao qual se associa uma sinalética:

“Os nomes de ruas, no espaço da cidade, designam, identificam, de forma unívoca, as vias de circulação e contribuem dessa forma para a organização e domínio do espaço urbano nos planos jurídico e administrativo, mas eles produzem igualmente sentidos, eles dizem alguma coisa da cidade, sobre a cidade, e sobre aquilo que a rege ou a delinea. Nome próprio, sem dúvida, num sentido deveras estranhamente literal, na medida em que podem ser julgados senão adequados, pelo menos oportunos, ou ao contrário, nada oportunos, concerne às circunstâncias históricas e políticas do momento. Nós rebatizamos as ruas (ou mesmo até as cidades) da mesma forma como recolhemos as estátuas. Dessa forma, trata-se de um tipo de sinalética vinculada ao jogo do discurso.” (p.111)

Ou seja, cabe à escolha dos nomes das novas estações instaurar novas séries de sentidos, produzir novas identificações, recortar como memorável a imagem que se quer projetar de uma cidade e silenciar aquilo que não é considerado, nas palavras de Fournier, adequado ou oportuno. Neste caso, a alusão ao passado de origem rural, caipira ou provinciano, que se encontra muitas vezes manifesto nos nomes que permanecem na cidade:

“Ainda hoje é possível reconhecer na fisionomia desses bairros e na sua nomenclatura as peculiaridades e as etapas distintas do povoamento (...) a toponímia tupi fixada sobretudo nas aldeias e nos rios – vias de acesso dos primeiros séculos – toponímia caipira ou provinciana, dos fins do século XVIII às primeiras décadas do atual, lembrando as chácaras e sítios e seus loteadores – Tatuapé, Pari, Catumbi, Bresser, Gomes Cardim ou mesmo suburbana – Belenzinho – e, por fim, a nomenclatura utilizada a partir de 1940, de total massificação, de “Vilas” com nomes de pessoas desconhecidas e ruas sem nomes, designadas apenas por letras e números, sem traduzir qualquer vivência da população” (p 16-18)

Por este motivo, caberia à “*seleção da nomenclatura das estações*” esse importante papel, de

“através da recolocação de aspectos históricos de tradição cultural, bem como pela vinculação com a dinâmica funcional aparece como instrumento importante de integração social e cultural da população, contribui, também, para a revalorização dos aspectos humanos da cidade, não podendo, portanto, ser objeto de uma escolha aleatória (...) A escolha de nomes é a construção básica da linguagem, revela uma postura diante da realidade física e social, colocando-se como ponto de partida para as relações humanas” (p. 07)

4.2.2. Dos critérios adotados para a escolha dos nomes

Antes de passar à análise das estações e das propostas de nomes apresentados no estudo, gostaríamos apenas de destacar aqueles que são enunciados como os critérios nos quais se apoiaram e deveriam se apoiar a escolha dos nomes das futuras estações de metrô da cidade de São Paulo. São recuperados os critérios apresentados no documento analisado anteriormente e que dizia a respeito da primeira linha desse meio de transporte. O primeiro critério apontado é a popularidade, diretamente relacionado à imagem de usuário ou usuária do metrô que se projeta:

1 – POPULARIDADE – Todo o esforço deve ser feito para garantir a orientação dos usuários de menor nível de instrução, familiarizando-os com o novo tipo de transporte. Essa diretriz é especialmente importante para uma linha que deverá atender a bairros de população com baixo poder aquisitivo. Nessas condições, deve-se observar que as maiores dificuldades para os usuários menos instruídos serão:

- a) saber identificar a estação para a qual querem ir, se possível sem consultar o mapa ou balcão de informações;
- b) identificar o trem a ser utilizado, para atingir o ponto desejado.

Para reduzir essas dificuldades é indispensável utilizar apenas nomes já consagrados popularmente.

O segundo critério é a chamada escala metropolitana, que se relaciona à compreensão por parte dos usuários e das usuárias da configuração da metrópole, à sua forma de ler a cidade e como a escolha dos nomes pode permitir um maior grau de conhecimento por parte dos usuários e usuárias da cidade em que vivem e, conseqüentemente, de seu lugar e papel enquanto cidadãos de uma metrópole:

2 – ESCALA METROPOLITANA – Um dos elementos fundamentais da estruturação da Metrópole paulistana em formação será por certo o sistema do metrô. Entretanto, a grande maioria da população não consegue ainda visualizar a metrópole como um conjunto mas tem apenas noções das relações entre o centro e alguns bairros, com os quais cada um se relaciona. Como a eficiência dos sistemas de transporte público, inclusive do metrô, depende em parte da capacidade de orientação do público, seria desejável que a nomenclatura das estações pudesse favorecer a formação de uma consciência maior, entre os usuários, das características gerais da Metrópole. Essa consciência deveria estar apoiada em uma noção de estruturação, onde ficasse clara a orientação Leste-Oeste, bem como a posição do centro e das ferrovias, da linha do metrô e das rodovias mais importantes. Ao mesmo tempo, deveriam ficar implícitos os principais acidentes geográficos. É certo que um conjunto desse tipo não pode ser assimilado rapidamente mas alguns de seus elementos talvez pudessem ser realçados e fixados por meio da nomenclatura do metrô.

O terceiro critério, diretamente vinculado aos anteriores, se relaciona com a imagem de cidade que se quer projetar, ou seja, àquilo que se recortará como memorável e àquilo que será silenciado, de como se construirá essa narrativa da cidade, segundo aquilo que seja considerado adequado ou pertinente:

3 – CARACTERÍSTICAS DE CONTEÚDO – A escolha dos títulos das estações deve obedecer a algumas diretrizes, quanto à significação dos nomes utilizados. Em primeiro lugar, não será demais lembrar que os títulos tem por objetivo permitir a rápida identificação do local da estação. Em função desse objetivo, torna-se claro que a escolha deverá recair sobre nomes que tenham relação com a história da cidade atual, expressa pela aceitação popular. Essa relação, geralmente fixa-a em nomes de ruas e bairros, deve ser válida para o conjunto da cidade. Não basta existir uma referência de âmbito local mas é indispensável que a referência tenha significação para o conjunto da população. Os usuários deverão ter a possibilidade de saber, pelos títulos, qual a posição de cada uma das estações na cidade, seja quando querem chegar a um desses locais, seja quando, já no percurso, têm necessidade de pontos de referência frequentes, para saber quando chegará o momento de descer. Nem sempre os passageiros saberão com rigor a situação do ponto de destino mas deverão também, em muitos casos, inferir, a partir de estações vizinhas.

Uma especificação restritiva deve ser feita. Não devem ser usados nomes que se relacionem com características funcionais relevantes no passado mas hoje em disfunção, como, por exemplo, Largo do Carmo, a não ser quando tenha se fixado através de uma nomenclatura local que já tenha adquirido um segundo nível de conteúdo.

Finalmente, fontes adequadas de referência podem ser as características de sítio dos locais em que se instalam as estações e o papel que deverão desempenhar, como polos de intensa articulação funcional, na vida do bairro ou da cidade.

Por fim, o quarto critério mencionado trata das características de forma e que se relacionam, essencialmente, com a imagem que se tem das pessoas que fazem uso do metrô de São Paulo, bem como da própria imagem do locutor-especialista, enquanto aquele que produz a não identificação de seu lugar social do dizer com o lugar que é destacado nessa seção, o do usuário. Ou seja, o locutor-especialista, que se marca como diferente daqueles que são os usuários do metrô.

É possível identificar marcas que comporiam supostos perfis sociolinguísticos desse que é o usuário do metrô e, conseqüentemente, do locutor-especialista, na medida em que se reiteram os lugares do “eu” e do “outro”, nesse caso do locutor-especialista, arquiteto e letrado, em oposição aos usuários do sistema de metrô, caracterizados por seu baixo grau de escolaridade e por sua pronúncia regional, que “deforma” os nomes.

4 – CARACTERÍSTICAS DE FORMA - Quanto à forma, Quanto à forma, deve-se ter em vista que os nomes devem ser simples, e, o quanto possível, breves. Devem ser de fácil leitura, para que possam ser rapidamente identificados mesmo pelos semi-alfabetizados e de fácil pronúncia, para que não sejam deformados pelo uso popular e pelos acentos de pronúncia regional, ou substituídos por pequenos apelidos, que tornem mais acessível um título sofisticado. Por isso mesmo, devem-se evitar abreviações do tipo “V.” (para indicar Vila).

Por isso mesmo, são inaceitáveis as palavras estrangeiras, as muito longas, as de pronúncia mais difícil, com letras mudas e aquelas cujo sentido não possa ser assimilado pela maioria da população. Os títulos deverão, se possível, evitar referência a assuntos nitidamente desagradáveis e, do ponto de vista estético, será desejável que tenham características de suavidade, na distribuição entre as vogais e consoantes.

4.2.3. As estações

Como mencionamos anteriormente, destacaremos algumas estações para nossa análise, de modo a evitar repetições ou tornar a leitura exaustiva. Das doze estações apresentadas no documento (Tabela 07), nos deteremos na análise de cinco entradas, as estações Figueira (atual Pedro II), Brás, Belém, Cristais (atual Tatuapé) e Pátio (atual Itaquera).

Tabela 07: Relação das alternativas de nomes para as estações da Linha 03

Estação	Principais Alternativas	Conclusão
01	Pedro II, Figueira e Gazômetro	Figueira
02	Concórdia, Brás E Roosevelt	Brás
03	Hipódromo, Bresser e Ipanema	Bresser
04	Belém, 4ª Parada e Alcântara Machado	Belém
05	Tuiuti, Tatuapé e Cristais	Cristais
06	Marengo, Gualberto e Graça	Marengo
07	Penha, Guaiauna e Aricanduva	Penha
08	Matilde, Esperança e Gamelinha	Esperança
09	Rincão, Guilhermina e Marieta	Rincão
10	Patriarca, Santa Luzia e Ré	Patriarca
11	Artur Alvim, Santa Luzia e Santa Tereza	Artur Alvim
12	Pátio, Itaquera e Parque	Pátio

4.2.3.1. Estação 01: Pedro II, Figueira e Gazômetro

C.1 – PEDRO – É um título conveniente para indicar o sítio, com exatidão. Apesar das dimensões da área, aponta com rigor o local de encontro da linha com o início do Parque. Algumas instituições, nas proximidades e em outros pontos da cidade, o repetem hoje, como no passado. Do ponto de vista formal, **os algarismos romanos são um inconveniente para os menos instruídos.**

C.2 – FIGUEIRA – É uma alternativa que confirma tradição de longa data. Se o nome ficou, a velha figueira desapareceu mas outras existem, em diversos pontos do Parque. O título é menos conhecido que os demais mas sob o ponto de vista formal – para leitura e memorização – é melhor.

C.3 – GAZÔMETRO – É, sem dúvida, uma referência visual e toponímica das mais consistentes para toda a população. Cabe lembrar que o equipamento ali instalado está sendo desativado e terá, por certo, outras funções, perdendo em parte, sua importância como nome, para orientação.

D – CONCLUSÃO

Pelas suas vantagens formais, o título mais conveniente é FIGUEIRA. Trata-se de nome conhecido da população do bairro vizinho – que será a usuária principal – e de fácil memorização para os habitantes de outras áreas. Além disso, **retoma e valoriza uma das tradições mais antigas da cidade.** (grifos nossos)

Nesta estação, atentamos para as características de forma, segundo os critérios apontados no próprio documento, pois se menciona o inconveniente que representam os algarismos romanos para os menos instruídos, ou seja, para aqueles e aquelas que serão os usuários dessa linha de metrô. Com o intuito de caracterizá-los, valendo-se muitas vezes da descrição dos lugares onde vivem – os bairros da região que abrigará o metrô –, encontramos como menções, por exemplo: “*bairros de periferia, destinados às camadas mais pobres*” (p. 86) nos quais haverá, a partir dos anos 1950 “*a instalação de amplo contingente migratório nordestino e sul-mineiro em função do mercado de trabalho paulista*” (p. 86-87) ou a referência à “*aglomeração*

(...) que abrigou enormes contingentes de população oriunda do Sul de Minas e do Nordeste, com baixo poder aquisitivo” (p. 100) e que se instalaram “os nordestinos, junto aos terminais de linhas de transporte rodoviários, pelas quais quase sempre, chegam a São Paulo” (p. 49) e acabam formando esses “bairros-dormitórios ocupados pelas camadas de mais baixo poder aquisitivo, com habitantes do Sul de Minas e do Nordeste” (p. 17) cujas edificações “acomodam os habitantes com poder aquisitivo até 2 salários mínimos mensais” (p.49)

4.2.3.2. Estação 02: Concórdia, Brás e Roosevelt

C.1 – CONCÓRDIA. Em que pesem as evidentes **qualidades eufônicas** e concisão do título, tem o defeito de se referir a um logradouro que, de fato, estará um pouco afastado da estação projetada. Além disso, as conexões principais serão subúrbio/metrô e não ônibus/metrô e a referência ao Largo da Concórdia reforçaria esta última, de modo inadequado.

C.2 – BRÁS. Repete o título da estação da antiga SPR, já existente no local. Indica, com grande clareza, o sítio da futura estação. Trata-se de um topônimo de longa tradição e persistência na história da cidade.

C.3 – ROOSEVELT. – A repetição de nomes das estações ferroviárias, nas unidades projetadas para o metrô, viria facilitar a orientação dos passageiros de subúrbio. Todavia, a possibilidade não deve significar diretriz constante: no caso já há duas estações com nomes diversos, o que comprova a afirmação acima. Entre ROOSEVELT e BRÁS, o primeiro título, **estrangeiro, e de grafia esdrúxula em português, deveria ser deixado de lado.**

D) CONCLUSÃO

O título de maior força, sob todos os aspectos, é BRÁS. Por sua carga histórica, pela exatidão da referência e pela forma concisa, deve ser adotado.” (grifos nossos)

Aqui também assinalamos as características de forma que, neste caso, se referem ao uso de palavras estrangeiras que deveriam ser desconsideradas no processo de escolha dos nomes das estações, dada a grafia supostamente esdrúxula que podem apresentar em língua portuguesa. Nota-se que, nesse caso, não há alusão ao usuário do metrô, ainda que se considere a forma linguística nessa entrada. Também cabe mencionar o uso da eufonia, um critério que, embora se repita nos diferentes materiais analisados, não é explicitado ou detalhado e acaba se tornando algo que parece se relacionar mais a um estilo ou percepção do enunciador, no tocante à estética dos nomes a serem adotados.

4.2.3.3. Estação 04: Belém, 4ª Parada e Alcântara Machado

C.1 – BELÉM – É o nome de mais forte tradição no bairro. **O uso popular, com o diminutivo, tornou-o provinciano** mas **a expressão original**, Belém, pode ser utilizada sem os mesmos inconvenientes.

C.2 – 4ª PARADA – É um título com força, tendo sobrevivido inclusive, à mudança do título da estação ferroviária, mas tem contra si uma relativa indefinição e o fato de que corresponde a uma situação do passado que já não se registra.

C.3 – ALCÂNTARA MACHADO - É o nome da rua em que estará situada a estação. Entretanto , ainda que tenha **qualidades de forma**, conduz a equívocos, pois leva a confundir esse ponto com a parte ponderável da Radial Leste, que tem o mesmo nome.

D) CONCLUSÃO

Sob quase todos os aspectos, a solução mais adequada é BELEM pois alia **indiscutíveis qualidades de forma** a uma vigorosa tradição na toponímia do bairro. (grifos nossos)

Nesta estação também gostaríamos de pôr em relevo os aspectos relacionados à forma dos nomes apresentados. A opção Alcântara Machado, ainda que longa, é apresentada como possuidora de qualidades de forma, embora não sejam enunciadas quais seriam tais características. O que nos chamou a atenção foi a entrada Belém cujo uso no diminutivo, ou seja Belenzinho, a tornou supostamente “provinciana”.

Trata-se, a nosso ver, de uma nova característica de um uso que teria também aquilo que, no documento, é enunciado como mais popular, que aparece aqui uma vez mais silenciado ou sancionado, na medida em que é tomado como algo negativo, provinciano, que deveria, por essa razão, ser evitado ou mesmo combatido, numa atitude de preconceito linguístico similar àquelas que são adotadas pelo que BAGNO (2002) chama “*comandos paragramaticais*”.

4.2.3.4. Estação 05: Tuiuti, Tatuapé e Cristais

C.1 – TUITI – Tem as qualidades necessárias a um ponto de referência, pois marca o entroncamento de uma rua importante, no bairro, com a linha do metrô.

C.2 – TATUAPÉ – É um nome tradicional, mas tem o inconveniente de ser referência a todo um sub-distrito e não se refere ao ponto em que se situa a estação. Por outro lado, **padece, em português, dos defeitos de um caráter exageradamente provinciano**. Além disso, havendo uma avenida Tatuapé nas vizinhanças, o título provocaria razoável margem de equívocos.

C.3 – CRISTAIS – É o título de uma pequena rua, que ficará junto à nova estação. Suas indiscutíveis qualidades formais são anuladas em parte, pelo fato de aproveitar o título de rua pouco conhecida.

D) CONCLUSÃO

O título mais adequado é CRISTAIS. Não apresenta, de imediato, a força dos outros títulos possíveis mas tem os elementos necessários para uma rápida fixação, além da **eufonia**. Para os habitantes do bairro, será uma referência suficiente. (grifos nossos)

Nesta entrada, assim como na anterior, atentamos para os critérios de forma, especialmente a eufonia – uma vez mais enunciada sem nenhum tipo de explicitação ou a que se poderia referir quando se aciona tal conceito linguístico– e também ao caráter provinciano de um título proposto. Percebe-se que a palavra provinciano aparece como parte de uma série de sentidos que se relacionam a um caráter rural, caipira, sendo aquilo que não é tido como urbano. No caso desta estação, o que é referido como provinciano é justamente a proposta de nome que tem sua origem na língua tupinambá, ou seja, faz parte daquela toponímia - assim como da memória – que se quer apagar.

4.2.3.5. Estação 12: Pátio, Itaquera e Parque

C.1 – PÁTIO – Corresponde à principal obra a ser construída no local. Sendo uma referência da própria linha, será sempre um fator de orientação fundamental. Do ponto de vista formal é muito conveniente, por ser **breve, eufônico e de fácil memorização**.

C.2 – ITAQUERA – Marco como área extrema dentro da região leste, no município de São Paulo, compondo um conjunto associado a S. Miguel e Guaianazes, o que contribui para a percepção do sítio da estação. **Toponímia indígena comum na região**, a exemplo de Guaiaúna, Mogi das Cruzes, Caaguaçu, Cangaíba, Aricanduva, Tietê, relacionadas entre si. Como elemento de orientação seria muito inconveniente, pois poderia gerar confusão quanto à localização, pela existência da Estação Itaquera da RFFSA, com o mesmo nome e distante 1 km. do local.

C.3 – PARQUE – A Fazenda do Carmo constitui uma referência regional em São Paulo, como uma das mais antigas propriedades, remanescente ainda do século XVII. Levam seu nome alguns loteamentos mais antigos, a exemplo da V. Carmosina. Além de ser um marco tradicional, também constitui referência atual pela localização ali, do Parque do Carmo. A referência a este poderia facilitar a identificação da estação, sendo de se registrar, porém, a distância entre os dois locais.

D – CONCLUSÃO

PÁTIO. Do ponto de vista da comunicação é a solução mais segura e correta, facilitando a orientação da população. (grifos nossos)

Nesta estação, assim como na anterior, o que se destaca é a presença da referência à toponímia tupi. É interessante observar que, embora nessa entrada tal toponímia não seja interpretada como provinciana, caipira ou pouco urbana – e por isso não condizente com a escala metropolitana – é apresentada sob o que poderíamos inclusive considerar enciclopédico, a mesma não é considerada adequada enquanto nome de estação de metrô. Não se atribui tal inadequação a um caráter rural ou memória a um passado indígena, mas a uma causa referencial. Apesar dos critérios apresentados, este foi o nome que acabou sendo adotado enquanto estação de metrô.

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

O nosso corpus nos permitiu mediante uma análise, como já mencionado anteriormente, primeiramente do produto – no caso dos textos institucionais disponibilizados pelo STC e, logo, por essa instituição reconhecidos e validados – e, em seguida, do processo – no caso dos estudos de nomenclatura para as futuras estações – de denominação das estações de metrô, na qual pudemos abordar esses espaços de enunciação no que se vincula às relações entre línguas que ali se desenvolvem.

O conceito de relações entre línguas nos possibilitou, portanto, evidenciar que em ambos os espaços há relações de disputa entre línguas. Se encontramos nos textos sobre as estações de metrô da Cidade do México, por um lado, uma relação entre a língua nacional por excelência – o castelhano – e a língua náhuatl, por outro lado, também nos foi possível encontrar elementos que evidenciassem a relação desta língua com outras línguas indígenas como o otomi e a relação que se dá pelo silenciamento da existência das demais línguas e de uma em especial, o zapoteco, que embora nomeie uma estação, não é referida em nenhum momento.

Consequentemente, no âmbito da configuração do espaço de enunciação que a leitura dos textos do STC nos permitiu, pudemos observar como dito espaço inclui uma relação com a(s) língua(s) indígenas, especialmente com a língua náhuatl. Esta língua aparece, muitas vezes, vinculada a uma série de sentidos que a associam a um passado da cidade que é recortado como memorável. Trata-se de um passado que estabelece uma continuidade, um vínculo entre a cidade atual, a metrópole global e a cidade imperial, a grande Tenochtitlán sobre a qual é construída a atual Cidade do México.

Igualmente, o nosso corpus nos permitiu, acerca das entradas das linhas de metrô da Cidade do México, analisar quais elementos desse passado são recortados como memoráveis e quais são apagados ou silenciados. Pudemos verificar como são destacados os elementos que nos permitiriam construir a imagem de um passado heroico, do qual a atual cidade seria herdeira. Há a construção de uma narrativa da cidade na qual são lembrados os líderes que resistiram à Conquista bem como os episódios que sublinham o valor e coragem dos astecas. Por este motivo, pudemos encontrar em diferentes entradas alusões às figuras de Cuáhtemoc, Cuitláhuac e ao episódio intitulado “La noche triste”.

Da mesma forma, nessas entradas que visam a destacar os elementos da cultura asteca e que acabam por relacioná-la com tais episódios de bravura e resistência, encontraremos menções à cobiça, ganancia e violência de Hernan Cortés e os demais envolvidos na Conquista. Nas entradas dessas estações, o que acaba se produzindo é uma espécie de polarização, por meio da qual se destacam os aspectos considerados positivos nas figuras dos heróis astecas ou nos episódios que pudessem demonstrar tais valores, e, por outro lado, se destaca aquilo que havia de negativo nas figuras dos colonizadores.

Vale ressaltar que, embora tal dinâmica se manifeste nas entradas já mencionadas, pudemos verificar que, de forma oposta, encontraremos nas estações cujos nomes ou ícones fazem alusão a elementos da Conquista, um silenciamento do que supunha o processo de Conquista e o período colonial. Podemos citar como exemplos as estações Isabel la Católica e Villa de Cortés.

Atentamos também, sobre a Cidade do México, para o papel que os ícones cumprem na sinalética da cidade, mas também na construção dessa narrativa da cidade e na observação das relações entre línguas que se estabelecem nesse espaço. Em primeiro lugar, é digno de nota a existência em si de tais ícones, algo que costumeiramente é considerado como único, ou ao menos pioneiro no que se tocante à adoção de um sistema pictográfico para a comunicação institucional entre cidadania e, por exemplo, o órgão que regula o sistema de transporte mais importante da cidade e tido como o símbolo de uma metrópole, o metrô.

Em segundo lugar, nos parece interessante considerar quais poderiam ter sido os elementos que permitiram uma implantação tão eficiente e significativa de um sistema de comunicação não verbal nas estações do metrô da Cidade do México e, para isso, tratamos de relacionar em nossa análise os ícones aos antigos glifos da língua náhuatl. Consideramos que este espaço de enunciação já estava atravessado por uma memória na qual as representações pictográficas se faziam presentes por meio de glifos topônimos, códices e pinturas que inclusive se fizeram e se fazem presente na cidade. Um exemplo é o das esculturas nas imediações do Bosque de Chapultepec que tiveram como referência o glifo topônimo deste local e que serviram, por sua vez, de inspiração para a elaboração dos ícones.

Quanto ao metrô da cidade de São Paulo, os documentos que compuseram o nosso corpus nos permitiram analisar o processo de designação das estações de metrô e como se manifestava o político na concepção de GUIMARÃES (2005), entendido como disputa em tal processo.

A respeito das relações entre línguas que se estabelecem nesse espaço de enunciação, embora tenhamos encontrado a presença de línguas indígenas ou línguas estrangeiras, o que se destacou em nosso corpus foi a relação de disputa entre o português brasileiro enquanto língua nacional e oficial, que assumia a forma de uma modalidade padrão associada às classes mais altas e letradas, e as variedades populares dessa língua, a heterogeneidade linguística daquele que aparece referido como usuário das estações: o povo.

Observamos como essa língua nacional, que aí aparece identificada com o locutor-especialista/letrado que é quem produz os documentos de nomenclatura, é hispostasiada (BAGNO, 2011) em oposição às variedades das usuárias e dos usuários do metrô, o povo, que se caracteriza por sua baixa instrução, seu baixo grau de escolaridade, a sua precária compreensão de conceitos abstratos ou estéticos e que são muitas vezes referidos pela sua produção linguística que aparece associada a um preconceito linguístico que em repetidas ocasiões é enunciado. Encontramos também um tipo de intervenção sobre a linguagem que se assemelha àquilo que BAGNO (2002) chamou de comandos paragramaticais (2002), na medida em que fenômenos linguísticos que se dão em diferentes línguas aparecem nos textos como elementos que marcam as variedades dos usuários do metrô e reforçam o estereótipo e preconceito linguístico.

Outro aspecto que nos pareceu interessante foi que existe uma celebração do progresso: uma imagem da cidade que acaba sendo construída por essa narrativa urbana, que se constrói nas entradas de cada uma das estações, mas também nos documentos analisados, nas seções relacionadas à caracterização dos bairros e o histórico da cidade. Pudemos observar que, diferentemente do que encontramos nos textos do STC, o passado não é algo que o Metrô recorta como memorável em seus textos, mas como aquilo que é deslocado e silenciado para produzir um apagamento da história dessa cidade, que passou de aldeamento indígena a metrópole global.

Há uma celebração do progresso nessa imagem que se constrói da cidade, na medida em que aquilo recortado do passado como memorável é o que acentua o caráter de metrópole da cidade na atualidade, ou que permite projetar o papel de destaque que esta poderá ocupar no futuro. Também se repete, de modo a produzir lembranças, o acentuado crescimento da cidade. Assim sendo, sempre que este aparece, é agenciado de modo a que a ênfase esteja sempre no processo de crescimento da metrópole e nunca no seu passado rural, caipira ou provinciano, elementos esses que, mediante o silenciamento, permitirão o seu esquecimento.

A nossa pesquisa nos permitiu compreender um pouco mais sobre o funcionamento desses espaços de enunciação e das relações entre línguas que se dão em tais espaços, bem como as relações de disputa entre as instituições que tratam de afirmar o pertencimento dos excluídos. Pudemos observar como os nomes dos espaços na cidade são espaços de disputa, assim como o próprio direito à palavra, que se vê submetido a uma divisão própria do político. Poderíamos, então, encerrar nosso trabalho com um fragmento do trabalho de GUIMARÃES (2005) quem afirma que

Os espaços de enunciação são espaços de funcionamento de línguas, que se dividem, redividem, se misturam, desfazem, transformam por uma disputa incessante. São espaços “habitados” por falantes, ou seja, por sujeitos divididos por seus direitos ao dizer e aos modos de dizer. São espaços constituídos pela equivocidade própria do acontecimento: da deontologia que organiza e distribui papéis, e do conflito, indissociado desta deontologia, que redivide o sensível, os papéis sociais. (p. 18)

Deste modo, compreendemos que os espaços de enunciação com os quais trabalhamos em nossa pesquisa são espaços de funcionamento de línguas em disputa constante. Observamos tanto uma relação – disputa – entre a língua nacional hipostasiada e outras línguas – também de alguma forma hipostasiadas, bem como entre variedades de uma mesma língua, nas quais o conflito pelo direito à palavra se corporificava e se relacionava a questões sociolinguísticas. Consideramos que nosso trabalho, longe de apresentar uma análise exaustiva, apenas lançou mão – ou um pouco de luz – às problemáticas aqui suscitadas e que, se algo se pode destacar de positivo, é o fato de que ele nos permitiu pensar em outras relações com o espaço urbano e os nomes na cidade, o que nos abriu uma série de novas possibilidades de pesquisa e análise.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BAGNO, M. **Preconceito linguístico**. 15 ed. O que é, como se faz. São Paulo: Loyola, 2002.

_____. O que é uma língua? Imaginário, ciência e hipóstase. In: LAGARES, X.; BAGNO, M. **Políticas da norma e conflitos linguísticos**. São Paulo: Parábola, 2011.

BRENIŠÍNOVÁ, M. Iconography of the Mexico City Metro. **Sociální studia**, v.12, n. 1, 2015. Disponível em: https://journals.muni.cz/socialni_studia/article/view/6051/5205. Acesso em 20 jun. 2018.

COMPANHIA DO METROPOLITANO DE SÃO PAULO - METRÔ. **Nomenclatura das estações do Metrô de São Paulo**. Linha Vila Madalena – Vila Prudente. São Paulo: Metrô, s.d.

_____. **Nomenclatura das estações da Linha 4 – Amarela**. São Paulo: Metrô, 1995.

_____. **Linha 2 – Verde. Trecho Ana Rosa – Vila Prudente. Projeto Funcional. Estudo de Nomenclatura das Estações**. São Paulo: Metrô, 2004^a

_____. **Nomes das estações de Metrô: um patrimônio a preservar**. São Paulo: Metrô, 2004b.

_____. **Relatório de pesquisa. Nomenclatura da extensão da Linha 2 – Verde**. São Paulo: Metrô, 2005a.

_____. **Linha 2 – Verde. Trecho Ana Rosa – Vila Prudente. Síntese do estudo de nomenclatura das estações e pesquisa de opinião**. São Paulo: Metrô, 2005b.

_____. **Denominação de estações de metrô. Impacto decorrente de sua modificação**. Projeto Funcional. Estudo de Nomenclatura das Estações. Relatório Preliminar. São Paulo: Metrô, 2006.

_____. **Linha 4 – Amarela. Vila Sônia – Luz. Projeto Funcional. Estudo de Nomenclatura das Estações**. São Paulo: Metrô, 2006.

COURTINE, J. J. O chapéu de Clémentis. Observações sobre a memória e o esquecimento na enunciação do discurso político. In: INDURSKY, F.; FERREIRA, M. C. L. (Orgs.). **Os múltiplos territórios da análise do discurso**. Porto Alegre: Editora Sagra Luzzatto, 1999.

FERREIRA, F. L. J.; MORITA, G. **Denominação das estações de metrô: sua importância como signifiante de referencial urbano metropolitano**. São Paulo: Metrô, s.d.

FLORES FARFÁN. **Las machincuepas del tlacuache**. México, D.F: Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social, 2005. 1 DVD.

_____. **Las machincuepas del tlacuache.** México, D.F: Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social, 2006.

_____. Alternativas la educación formal con lenguas amenazadas. Reflexiones, acciones y propuestas. In: **Lenguas amerindias: políticas de promoción y pervivencia**, p. 154-169, 2006 b.

_____. El español en contacto con lenguas indígenas mexicanas: Documentación, descripción y cuestiones aplicadas. In: JOVANOVIĆ, A.K; FILIPOVIĆ, J.; STOJANOVIĆ, J.; RAJIĆ, J. **Estudios Hispánicos en el siglo XXI.** Belgrado: Universidade de Belgrado, 2014. Disponível em: <http://www.fil.bg.ac.rs/lang/sr/katedre/iberijske-studije/estudios-hispanicos-en-el-siglo-xxi/>. Acesso em 20 jun. 2018.

FOURNIER, J.M. Os nomes de ruas: uma forma de discurso estritamente urbana. In: ORLANDI, E.P. (Org.) **Cidade atravessada.** Os sentidos públicos no espaço urbano. Campinas: Pontes Editores, 2001.

GUIMARÃES, E. **Enciclopédia das Línguas no Brasil.** Campinas: Laboratório de Estudos Urbanos, [s.d]. Disponível em: <https://www.labeurb.unicamp.br/elb2/pages/noticias/lerArtigo.lab?categoria=12&id=74>. Acesso em 20 jun. 2018.

_____. **Semântica do Acontecimento.** 2. ed. Campinas: Pontes Editores, 2005.

HAUGEN, E. Língua, dialeto, nação. In: BAGNO, M. (org.). **A norma linguística.** São Paulo: Edições Loyola, 2001.

HIRSCH, H. N. H. **Linha 4 – Amarela. Trecho Vila Sônia – Paulista. Projeto Funcional. Estudo de Nomenclatura das Estações.** São Paulo: Metrô, 1994a.

_____. **Linha 4 – Amarela. Trecho Paulista – Luz. . Projeto Funcional. Estudo de Nomenclatura das Estações.** São Paulo: Metrô, 1994b.

_____. **Linha 4 – Amarela. Trecho Vila Sônia – Paulista. Projeto Funcional. Estudo de Nomenclatura das Estações.** São Paulo: Metrô, 1995.

_____. **Linha 2 – Verde. Trecho Ana Rosa – Oratório. Projeto funcional. Estudo de Nomenclatura das Estações.** São Paulo: Metrô, 1996.

LEÓN-PORTILLA, M. L. **La visión de los vencidos.** México: Universidad Autónoma de México, 1991.

_____. Los aztecas disquisiciones sobre un gentilicio. **Estudios de cultura Náhuatl**, n. 31, 2000. Disponível em: <http://www.ejournal.unam.mx/ecn/ecnahuatl31/ECN03113.pdf>. Acesso em 20 jun. 2018.

_____. De la nomenclatura en la ciudad de México. Antiguas supervivencias, cambios y repeticiones. In: MUNTZEL, M.C; MOLINA, M.E.V. (edit.). **Itinerario toponímico de México: Ignacio Guzmán Betancourt**. México, D.F.: Instituto Nacional de Antropología e Historia, 2010.

MONSIVÁIS, C. La hora del transporte. El metro: vjaie hacia el fin del apretujón. In: _____ **Los rituales del caos**. México: Ediciones Era, 2001.

MONTEMAYOR, C. (coord.). **Diccionario del náhuatl en el español de México**. Ciudad de México: Universidad Autónoma de México, 2007.

MUNDURUKU, D. **Crônicas de São Paulo**: um olhar indígena. São Paulo: Callis Editora, 2004.

REIS FILHO, N. G. **Nomenclatura das estações do metropolitano de São Paulo: Linha Norte-Sul**. s.c.p. São Paulo, 1972.

_____ **Nomenclatura da linha Leste**. . s.c.p. São Paulo, 1977.

ANEXOS

ANEXO A: Documento recibido do STC sobre os critérios adotados na designação dos nomes das estações de metrô da cidade do México.

CDMX
CIUDAD DE MÉXICO

Oficio No. UT/ 548 /16

Ciudad de México, a 01 AGO 2016

**A QUIEN CORRESPONDA
PRESENTE**

En atención a la Solicitud de Acceso a la Información Pública identificada con el folio 0325000115616 del año en curso, en el que se incluyó el siguiente requerimiento:

"Criterios utilizados para elegir los nombres de las estaciones del metro. Los documentos en los cuales se basaron para esa elección, así como los documentos y las fuentes para las informaciones sobre las estaciones que están disponibles en el sitio del STC. Informaciones de todas las líneas, es decir de las líneas 1 a 9, A, B y 12."

Al respecto, informo a usted lo manifestado por la Gerencia de Obras y Mantenimiento del Sistema de Transporte Colectivo, en su oficio número GOM/2016/1705:

"...me permito hacer de su conocimiento las siguientes precisiones:

a.-En general, durante el desarrollo de la Ingeniería Básica, se determina la mejor ubicación de una estación a lo largo del corredor vial donde se aloja una Línea del Metro, implicando, mayor posibilidad de captación de usuarios, o bien minimizando las afectaciones; es en este momento en el que se incluye un estudio regional, que coadyuva a la definición del nombre de cada estación, incluyendo Hitos Urbanos, Edificios o Zonas Emblemáticas, así como las referencias iconográficas de la zona a través del tiempo, que además ayudan a definir los Logotipos que se utilizan con el fin de lograr una identificación regional de los habitantes de la zona de influencia. Los criterios de elección son variables, algunas veces son: históricos (ejemplo Zócalo, Chapultepec), costumbristas (ejemplo Ferrería, Bosques de Aragón, Garibaldi), representativos de sitios conocidos (ejemplo Politécnico, Tecnológico, Refinería, Universidad), identidad local (ejemplo Parque de los Venados, Plaza Aragón, Panteones, Ciudad Deportiva).

b.-Para el caso específico de estaciones de correspondencia, los nombres de las estaciones "nuevas", deben coincidir con las estaciones existentes."

Con el objeto de dar cumplimiento a la normativa en materia de la Ley de Transparencia, Acceso a la Información Pública y Rendición de Cuentas de la Ciudad de México, hago de su conocimiento que atento a lo dispuesto por los artículos 233 y 236 de la citada Ley, usted podrá interponer Recurso de Revisión, en caso de no recibir respuesta por parte del Ente o no esté conforme con la respuesta del mismo. Para este efecto, deberá acudir ante el Instituto de Transparencia, Acceso a la Información Pública, Protección de Datos Personales y Rendición de Cuentas de la Ciudad de México, o ante la Unidad de Transparencia del sujeto obligado que haya dado respuesta a la solicitud de información pública, dentro de los quince días siguientes

SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO
Subgerencia de Estudios Legales e
Información Pública

Avda. de Belén Pto. 31, sexto piso Col. Centro, C.P. 06010
Bolsa de Valores de México, Tel. 5627 4762 y 4627 4775

CDMX
CIUDAD DE MÉXICO

contados a partir de la fecha en que surta efectos la notificación de la respuesta a la solicitud de información o el vencimiento del plazo para la entrega de la respuesta de la solicitud de información, cuando dicha respuesta no hubiere sido entregada.

Sin más por el momento, reciba un cordial saludo.

ATENTAMENTE

LIC. EDUARDO VILCHIS JUÁREZ
SUBGERENTE DE ESTUDIOS LEGALES E INFORMACIÓN PÚBLICA
Y RESPONSABLE DE LA UNIDAD DE TRANSPARENCIA

SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO
Gerencia Jurídica
Oficina de Información Pública

Av. de Buzos No. 13, sexto piso, Col. Centro, C.P. 06070
Teléfono: 5627 4162 y 5627 5171

ANEXO B: Ícones e textos das linhas do Metrô da Cidade do México (Corpus de análise).

LINHA 01

<i>Data da inauguração</i>	<i>Trecho</i>	<i>Quantidade de estações</i>
04/09/1969	Zaragoza – Chapultepec	16
11/04/1970	Chapultepec - Juanacatlán	1
20/11/1970	Juanacatlán – Tacubaya	1
10/06/1972	Tacubaya – Observatorio	1
22/08/1984	Zaragoza - Pantitlán	1

Textos e ícones das estações da Linha 01 disponíveis na página do STC:

OBSERVATORIO: El icono de la estación representa un observatorio. El origen del Instituto de Astronomía de la UNAM se remonta a 1867 cuando se funda el Observatorio Astronómico Nacional (OAN), que se inicia en la azotea del Palacio Nacional, en el centro de la ciudad de México. Como consecuencia del crecimiento de la ciudad, este observatorio es trasladado primero al Castillo de Chapultepec en 1878 y posteriormente en el Palacio del Arzobispo de Tacubaya conocido ahora como el Observatorio de Tacubaya, inaugurado en 1908. En 1929 se expide el decreto de autonomía de la UNAM y el OAN es incorporado a la Universidad.

TACUBAYA: La imagen de la estación representa la silueta de un cántaro (recipiente para agua). Tacubaya en nahuatl quiere decir "lugar donde se junta el agua". El origen del lugar se ubica desde los chichimecas, en 450 d.C.; para 1276 llegan los mexicas y permanecen en el sitio hasta 1279, cuando se regresan a Chapultepec. En sus inicios se le llama Acozcomac "lugar donde se junta el agua". Los mexicas la nombran Atlalcuihaya y a raíz de la fundación del ex-convento de San Diego, se le llama San José de Tacubaya. En 1861 Benito Juárez la nombra Tacubaya de los Mártires, en memoria a las víctimas del 11 de abril de 1859. Tacubaya deja de ser suburbio y se integra al proceso

modernizador, pues ahí se construye el primer edificio alto de la capital del país, el conjunto Ermita, de un estilo arquitectónico vanguardista en aquella época. Después se construyen otros edificios como el Jardín, que crearon un ambiente distinto.

JUANACATLÁN: El ícono de la estación representa un municipio localizado al centro del estado de Jalisco, formado por 12 localidades; las principales son: la cabecera municipal de Juanacatlán, Juanacastle, Zapotlanejo, La Cofradía y Miraflores. Este municipio está clasificado como agropecuario e industrial y sus actividades más importantes son la siembra de maíz y sorgo, además de la pesca. Su nombre proviene del vocablo Xoconoxtle o "Xonacatlan]" que significa "Lugar de cebollas" (de "Xonaca", cebollas y "Tlan", lugar). En las cercanías de esta localidad existe una especie de jícama o "cebollita" (como es conocida comúnmente en la región). Existen otras versiones tales como

«lugar de mariposas», nombre que derivaría de «Papantl», «mariposa», por el cerro mayor que domina el paisaje: «El Papantón». En 1893 se instala en el lugar la primera planta hidroeléctrica de la República Mexicana, aprovechando la célebre caída de agua de "El Salto de Juanacatlán" hoy en día, prácticamente extinta; la región fue conocida como una de las más importantes del país. En 1896, se inicia la construcción de la fábrica de hilados y tejidos de algodón junto a la hidroeléctrica, la cual se convierte en una de las seis textileras del estado de Jalisco.

CHAPULTEPEC: La silueta de la estación representa un chapulín. Chapultepec significa en nahuatl "cerro del chapulín". La pronunciación se ha mantenido casi igual que en nahuatl, pues sólo cambió el acento, en español se pronuncia con acento en la última sílaba, mientras que en náhuatl lleva el acento en la penúltima. Este bosque fue considerado lugar sagrado por los aztecas. Nezahualcóyotl, rey de Texcoco, construyó en 1428, una mansión al pie del cerro que ayudó a enriquecer su flora con ahuehuetes y multiplicó su fauna. En 1465 Moctezuma II condujo el agua de los manantiales del bosque a la ciudad. En 1530 Carlos V resolvió que el bosque y el cerro pertenecieran a

la Ciudad de México, como lugar de esparcimiento de sus habitantes. En 1620, se construyó un acueducto que transportaba el agua hasta la fuente del Salto del Agua. En el lugar donde estuvieron las construcciones aztecas, se desarrolló una finca de descanso para los virreyes, iniciándose las obras en 1784 por Matías Gálvez. En 1842, se trasladó al castillo el Colegio Militar, que fue defendido por los cadetes durante la invasión norteamericana en 1847. El Castillo quedó abandonado varios años hasta que el presidente Miguel Miramón reinstaló, en 1858, el Colegio Militar. En 1864 Maximiliano suprimió el plantel y emprendió diversas obras para convertir el ala oriental en su residencia. El presidente Porfirio Díaz mejoró el edificio y restauró la parte oeste para reinstalar el Colegio y el presidente Venustiano Carranza amplió el bosque en 1919. A partir de 1934, los presidentes ya no ubican su residencia en el castillo, por lo que se destinó a Museo Nacional de México. Actualmente, el bosque consta de tres secciones.

SEVILLA: La imagen de la estación representa los arcos del acueducto de Chapultepec a Salto del Agua. El acueducto colonial de 904 arcos y 3 mil 908 Km. de longitud fue construido en 1779 sobre la calzada de Belén y conducía el agua de Chapultepec a la fuente de Salto del Agua. Sevilla es una provincia de España que antiguamente formaba con otras, el reino de Andalucía. Ésta tiene especial importancia pues, en la calle de Sierpes 52, se localiza el sitio donde, en un tiempo, estuvo la prisión en la que Miguel de Cervantes escribe su famoso Don Quijote de la Mancha. Además cuenta con una de las construcciones más hermosas y de verdadero atractivo como lo es "La Giralda", catedral construida por los moros entre los años de 1184 y 1196.

INSURGENTES: El ícono de la estación representa la campana que se usó para convocar al movimiento de Independencia de los mexicanos. La palabra insurgente significa sublevado contra la autoridad. El 16 de septiembre de 1810 el cura Miguel Hidalgo y Costilla, en Dolores Hidalgo, Guanajuato, alza la bandera de la rebelión demandando el fin del mal gobierno, pero sin desconocer el poder del rey español, Fernando VII. La avenida de los Insurgentes es una de las más importantes arterias de la Ciudad de México y la única que atraviesa la ciudad de norte a sur. Al norte, esta avenida se convierte en la carretera que conduce al estado de Hidalgo. Al sur, en la carretera que conduce al estado de Morelos.

CUAHTÉMOC: La figura de la estación es un águila, ya que Cuauhtémoc significa "águila que cae". Cuauhtémoc, último emperador azteca, asumió el trono cuando tenía 25 años de edad. En ese año, los aztecas conmemoraban el mes Texcatli; se reunían en el adoratorio del Templo Mayor, y en lo más solemne de la fiesta, se presentó Hernán Cortés, quien ordena a sus hombres que abrieran fuego. Cuauhtémoc con un tremendo odio y rencor contra quienes habían osado mancillar su patria, los combate y en una semana los echa del reino, en medio de espantosa carnicería. Aquella fue la memorable Noche Triste.

BALDERAS: La imagen de la estación representa el cañón que se conserva en el jardín de La Ciudadela. El cañón recuerda los días de la Decena Trágica, que fue un periodo de poco más de diez días en el que un grupo se levanta en armas, contra el gobierno de Francisco I. Madero. Este episodio culmina con el asesinato del presidente Madero y el vicepresidente José María Pino Suárez, así como también la ascensión a la presidencia de Victoriano Huerta.

SALTO DEL AGUA: El ícono de la estación representa la fuente de Salto del Agua. El 20 de marzo de 1779, siendo Antonio de Bucareli y Ursúa el nuevo virrey de la Nueva España, se inaugura una fuente en el lugar donde se terminaba la arquería de un acueducto que corría por todo lo que es actualmente las avenidas Arcos de Belén y Chapultepec. El nombre de Salto del Agua se debe a una cascada que se formaba al caer el agua sobre un tazón de piedra, sostenido por las estatuas de tres niños montados en delfines. En esos tiempos, la gente que vivía por la zona acudía a recoger el agua en cubetas, ollas, tinajas, etcétera. Actualmente, se conserva la fuente como joya

colonial por su gran y excelente trabajo de arte; el frente muestra un gran relieve que representa las armas de la Ciudad de México, como se usaban en aquel tiempo. En este, se veía un águila con las alas abiertas y una cruz en el pecho; entre sus alas aparecían unos estandartes españoles y entre sus garras pendían macanas; del pecho del águila, un medallón que representaba las armas de la ciudad. Este escudo fue borrado después de consumada la Independencia, debido a que contenía unas hojas de nopal con la corona imperial.

ISABEL LA CATÓLICA: La imagen de la estación representa una de las carabelas de Cristóbal Colón. Isabel la Católica nace en 1451 y fallece en 1504, habiendo sido reina de Castilla desde 1474 hasta su muerte. Se casa en 1469 con Fernando. En 1479, Fernando es proclamado rey de Aragón, empezando así el reinado de los Reyes Católicos, hecho decisivo en el camino de la unidad española y uno de los más relevantes de la historia de España (término de la reconquista, descubrimiento de América, anexión de Navarra, reorganización económica, renacimiento cultural, establecimiento de la Inquisición, expulsión de los judíos, etcétera). Gracias a las gestiones de su confesor Juan Pérez, prior del Monasterio de la Rábida (provincia de Huelva), le concede ayuda económica al marino genovés, Cristóbal Colón, con la finalidad de encontrar un camino nuevo y más corto para llegar a las Indias. El viaje culmina con el descubrimiento de América, el 12 de octubre de 1492. Isabel tuvo grandes errores, siendo uno de los más notables el establecimiento de la Inquisición en España, así como la expulsión de todos los judíos. Por esos motivos el pueblo la bautiza con el apelativo de La Católica.

PINO SUÁREZ: El ícono de la estación representa la pirámide de Ehecatl (dios del viento). En la cultura azteca Ehecatl era tan venerado como Tlaloc o Quetzalcoatl. La pirámide es descubierta durante las excavaciones para la construcción de la estación Pino Suárez y señala el límite sur de la gran Tenochtitlán. José María Pino Suárez, revolucionario, vicepresidente de la República, abogado, periodista, poeta y escritor, funda el diario El Peninsular, en donde escribe en contra de la tiranía que sufrían los campesinos, pugnando por su mejoría. Afiliado al partido antirreleccionista, participó en la campaña política de Francisco I. Madero; al estallar la revolución, se le nombra gobernador de Yucatán. Muere asesinado junto con el presidente Madero.

MERCED: La imagen de la estación representa un guacal con manzanas. Por muchos años, el mercado de la Merced estuvo en la zona donde se levantó el convento construido a principios del siglo XVII. Ahí estuvieron los mercedarios hasta diciembre de 1860 que, debido a las Leyes de Reforma, tuvieron que abandonarlo. Dos años después, se empezó a derribar el edificio para levantar en su lugar el mercado. En 1880 se inauguró uno nuevo. En el centro del mercado se construyó una fuente para abastecerlo de agua. En 1957 se ordenó la construcción de un verdadero mercado. Se escogió una zona al oriente del antiguo mercado, pasando la Avenida Anillo de Circunvalación. El mercado está formado de dos naves. La mayor, destinada a la venta de aves, pescado, carne, frutas, legumbres y abarrotes. Frente a ésta hay, a su vez, tres secciones, una para la juguetería popular y la artesanía típica; la segunda, es para la venta de flores y plantas de ornamentación; y la tercera, para el mercado de dulces. En el paso a desnivel también existen comercios y en ellos se vende cordelería, cestería y muchos artículos de artesanía como canastas, chiquihuites, tompeates, etcétera.

CANDELARIA: El ícono de la estación representa un pato en el agua. El origen del lugar y su nombre, datan de los tiempos del virreinato cuando se edifica un templo que se pone bajo la advocación de la "Purificación de la Virgen María", al que comúnmente se le conoce con el nombre de La Candelaria. El sitio elegido para construir el templo estaba casi despoblado, pero era muy fértil debido a la humedad del suelo producida por los lagos que cubrían gran parte de la gran Tenochtitlán, provocando que acuda una gran cantidad de patos. Los habitantes del barrio se aprovechan de ello para hacer negocio en la plazuela que daba frente a la iglesia de La Candelaria. Con el tiempo se forma un mercado de patos, por lo que el pueblo lo llama "Candelaria de los Patos". La plazuela y todo el barrio fueron demolidos, y en su lugar se levantaron nuevos edificios.

SAN LÁZARO: La imagen de la estación representa la locomotora de vapor. La antigua estación del Ferrocarril Interoceánico (después llamada Ferrocarriles Nacionales) edificada en 1878, de donde salían trenes de vía angosta que cubrían la ruta México-Puebla-Veracruz y llegaban hasta el Istmo de Tehuantepec, uniendo al Golfo de México con el Océano Pacífico, desde Coatzacoalcos hasta Salina Cruz. Actualmente en toda esa zona hay varios edificios y lugares públicos: el Palacio Legislativo de San Lázaro, el Palacio del Poder Judicial de la Federación, el Deportivo y Cuartel Policiaco Venustiano Carranza, Hospital General de Balbuena (Antigua Cruz Verde), la Terminal de

Autobuses de Pasajeros de Oriente (TAPO) y el Jardín Chiapas, así como una fábrica de parafina que contaba con su propia vía férrea de descarga que fue recientemente demolida.

MOCTEZUMA: El ícono de la estación representa el penacho de Moctezuma II, Xocoyotzin. Moctezuma I es el quinto rey de la dinastía de los aztecas, gobernó de 1440 a 1469. Durante su reinado castigó con mano dura toda clase de crímenes y dio a su corte un maravilloso esplendor. En 1447, la ciudad de Tenochtitlán sufrió una serie de inundaciones a causa de un terrible temporal. Moctezuma ordenó que se construyeran obras de defensa, iniciando así la construcción de un gran dique que tenía 13 km de largo por 15 de espesor, en las inmediaciones de Ecatepec. Otra de sus grandes edificaciones fue el acueducto de Chapultepec, en cuyas rocas, se esculpió su efigie. El sucesor

de este rey fue su hijo Axayácatl en 1469, el cual siguió expandiendo su dominación en gran parte de Centroamérica. En 1479, toma el poder su hermano Tizoc, quien construyó diferentes templos importantes como Huitzilopochtli (dios de la guerra) y a Tláloc (dios de la lluvia). Su sucesor, Ahuízotl, inauguró los templos hechos por su hermano, recolectó más de 20 mil almas para ser sacrificadas. En 1502, toma el poder Moctezuma II quien gobernó Tenochtitlán con relativa tranquilidad, hasta el momento en que llegaron los conquistadores españoles. Su gobierno alcanzó niveles muy elevados de sofisticación en todos los ámbitos, pero el carácter temeroso y sumiso de Tlatoani, hizo que la conquista española fuera consumada a pesar de la resistencia de Cuitláhuac y Cuauhtémoc, últimos jerarcas mexicas.

BALBUENA: La imagen de la estación representa las flores del jardín Balbuena. Bernardo de Balbuena, poeta español, quien nace en 1568 en Valdepeñas y fallece en 1627 en Puerto Rico, publica el poema "Grandeza Mexicana" en 1604. Los piratas holandeses burlan las murallas del Morro y se instalan por casi 20 años en San Juan Bautista de Borinquen. Cuando las tropas españolas logran desalojarlos, en venganza incendian la ciudad y queman la valiosa biblioteca del obispo Balbuena quien nunca se repuso de la pérdida y muere al poco tiempo. En su escrito, hay una sabrosa lista de comidas, dulces y, sobre todo frutas, que el poeta posiblemente vio como salidas de la tierra de

promisión. Dedicó su entusiasmo mayor al chichzapote. En el Caribe, lo llamaban Níspero y en Pakistán, Chicu. Llegó a tierras remotas como Trebisonda y Catoy en el Galeón de Filipinas. Fue primer enviado y agente del rudimentario comercio exterior del Virreinato.

BOULEVARD PUERTO AÉREO: El ícono de la estación representa el puente de conexión entre la avenida del mismo nombre y el Aeropuerto. En 1915 se acondicionaron los llanos en que se efectuaban las prácticas de vuelo de los primeros aviones en la ciudad de México hasta transformarlos en lo que se denomina Aeródromo Nacional de Balbuena. La Secretaría de Guerra y Marina efectuó el desmonte y edifica el local para los talleres, en tanto, la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas construye las pistas y el primer hangar. México contaba ya con su primer aeropuerto de tipo convencional, apropiado para la época. En 1929 las dos pistas del actual aeropuerto

comienzan a dar servicio en lo que entonces se llamaba Puerto Aéreo Central de la Ciudad de México. El Aeropuerto Internacional es inaugurado oficialmente el 19 de noviembre de 1952 con las mismas dos pistas, algunos hangares, sistemas rudimentarios de iluminación y un pequeño edificio terminal de pasajeros. En el año de 1997 la estación cambió de nombre de Aeropuerto a Boulevard Puerto Aéreo.

GÓMEZ FARIAS: El ícono de la estación, es un libro abierto que representa a la Constitución de 1857. Valentín Gómez Farias nace en Guadalajara, Jalisco, en 1781. Médico y político destacado que desempeñó su primer cargo público, siendo aún muy joven, al servicio de las cortes españolas. Participó en el Congreso Constituyente de 1824 y más tarde es secretario de Relaciones Exteriores en el gabinete de Gómez Pedraza. Nombrado vicepresidente en 1833, asume el cargo presidencial en cinco ocasiones, hasta 1847, mismas en que Antonio López de Santa Anna se ausenta de sus deberes de primer mandatario. Junto con José María Luis Mora, propone importantes cambios

como la igualdad entre todos los mexicanos, la libertad de expresión, la supresión de los privilegios de la Iglesia y el Ejército, la implantación de profundas reformas económicas a través de la amortización de la deuda pública, de la asistencia social a los indígenas y las clases desprotegidas. Por sus méritos en el desempeño público, es considerado precursor de la Reforma. Muere en la Ciudad de México en 1858.

ZARAGOZA: El ícono de la estación representa la figura del general Ignacio Zaragoza, quien nace el 24 de marzo de 1829 en la Bahía del Espíritu Santo, Texas. En 1853 se incorpora al ejército regular y al proclamarse el Plan de Ayutla, se levanta en armas adhiriéndose a dicho plan. En 1855, Zaragoza le gana a las tropas de Santa Ana. Al restablecerse el gobierno constitucional de Benito Juárez, Zaragoza es nombrado ministro de Guerra, pero se agrava la situación financiera del país y Juárez decreta una moratoria, por lo que España, Francia e Inglaterra, forman una alianza tripartita y con sus fuerzas armadas llegan al puerto de Veracruz. Francia hizo evidentes sus propósitos de invasión,

porque pretendía extender sus dominios en América. Se organizó el Ejército de Oriente que a diferencia del francés, el mexicano carece de todo, menos de valor. Se le unieron 600 indígenas, lo que sumaban 7 mil hombres para combatir no sólo a los invasores, sino también a los conservadores que se unieron a los europeos tratando de cumplir su ilusión de tener un gobierno imperial, regido por un príncipe. Al amanecer del 5 de mayo de 1862, Zaragoza les dice a sus hombres: «Nuestros enemigos son los primeros ciudadanos del mundo, pero vosotros sois los primeros hijos de México y os quieren arrebatar vuestra patria». La lucha no se decidía y el día se agotaba, por lo que Zaragoza decide enfrentarse. Es considerado «Héroe de la Libertad» y prócer de la batalla de Puebla, recibiendo en Palacio Nacional, una medalla en nombre de la Patria. Muere de tifoidea el 8 de septiembre de 1862.

PANTITLÁN: El ícono de la estación representa dos banderas de los avisos de navegación que los aztecas pusieron en el lago de Texcoco. Pantitlán es un vocablo náhuatl que significa: "entre banderas". En tiempos de los aztecas, ese lugar era parte del lago de Texcoco. Había una alcantarilla en donde los remolinos llegaban con tal fuerza, que se llevaban las canoas. Por esa razón, cercaron el lugar poniendo dos postes y como aviso a los navegantes, las banderas.

LINHA 02

<i>Data da inauguração</i>	<i>Trecho</i>	<i>Quantidade de estações</i>
01/08/1970	Tasqueña – Pino Suárez	11
14/09/1970	Pino Suárez - Tacuba	11
22/08/1984	Tacuba – Cuatro Caminos	2

CUATRO CAMINOS: La imagen de la estación representa la estructura de lo que fue la cúpula del Toreo de Cuatro Caminos. En la lengua náhuatl la palabra Nauh Campa significa "hacia los cuatro rumbos". Se cree que enfrente de la actual Escuela Militar de Transmisiones, se encontraba el Nauh Campa, ya que en tiempos prehispánicos ahí se cruzaban los caminos que conducían a esos cuatro rumbos, por el norte hacia Azcapotzalco, por el sur a Chapultepec, por el poniente hacia Naucalpan y al oriente conducía a Tenochtitlan. Los aztecas eran especialistas en hacer calzadas o caminos que condujeran a cuatro rumbos diferentes, como la gran plaza de Tenochtitlan, de donde salían cuatro caminos que conducían, por el norte a Tlatelolco, por el sur a Coyoacán y a Iztapalapa, por el oriente al lago de Texcoco y por el poniente a Tlacopan o Tacuba.

PANTEONES: La imagen de la estación representa la silueta de una cripta mortuoria. La estación recibe su nombre por la zona donde se instalaron los panteones: el Alemán, Español, Francés y Sanctorum. Los panteones fueron obra del cristianismo en esta tierra. Los chichimecas tenían la costumbre de que al morir su monarca, el cadáver estuviera por cinco días sentado en una silla, esto para que se reunieran los deudos. Los vasallos y amigos se encargaban de ponerle las vestiduras reales y cubrir su cuello con joyas de oro y piedras preciosas. Posteriormente, lo volvían a colocar sobre otro asiento de plumas de varios colores y ricamente adornado con incienso, perfumes y bálsamo para quemar el cadáver hasta que se consumiese y guardaban las cenizas en un pequeño cofre de piedra labrada.

TACUBA: El ícono de la estación representa unas flores. Tlacopan, nombre en nahuatl, significa "planta florida". Los pobladores del antiguo reino de Tlacopan o Tacuba, pertenecían a la tribu tepaneca y eran gobernados por Totoquihuatzin, sobrino de Maxtla, quien era rey de Azcapotzalco. Izcoatl, señor de México, tuvo grandes desavenencias con Maxtla y se dispuso a combatirlo. Para asegurar una victoria ante tan poderoso enemigo, se alió con Netzahualcoyotl, quien era el rey de Texcoco. A la caída del tepaneca de Azcapotzalco, los vencedores decidieron formar un reino que lo sustituyera. Para ello, llamaron a Totoquihuatzin, nombrándolo rey de los tepanecas; se trazó una línea de norte a sur y todo lo que quedó al éste, pasó a poder del rey de Texcoco; lo que quedó al oeste, quedó como propiedad del rey de México, y todo lo restante, quedó como propiedad para el nuevo reino de Tacuba, que fiel a la alianza establecida, contribuyó eficazmente para fortalecer y hacer más poderoso el reino azteca.

CUITLÁHUAC: La imagen de la estación representa el escudo del arma defensiva de la batalla de la noche triste. Cuitlahuac, décimo rey azteca y defensor de Tenochtitlan derrotó a los españoles en la famosa batalla de la Noche Triste. Cortés, al poco tiempo de haber entrado a Tenochtitlan, hizo prisioneros a Moctezuma y a varios de los grandes señores mexicanos, entre ellos Cuitlahuac. Moctezuma pidió a Cortés que pusiera en libertad a Cuitlahuac para que gestionara con su pueblo la paz con los españoles. Cuando Cuitlahuac se vio libre, sublevó a los mexicanos, y al frente de ellos, dio una gran batalla a los españoles, expulsándolos del reino y derrotándolos la noche del 30 de junio, en la jornada que la historia conoce como La noche triste. Cuando Tenochtitlan se vio libre de los conquistadores y posteriormente a la muerte del rey Moctezuma, el pueblo proclamó a Cuitlahuac el 7 de septiembre de 1520. En su coronación no hubo tanta magnificencia como la que tuvieron los otros monarcas que le precedieron. Cuitlahuac nunca tuvo ni permitió ningún arreglo con los españoles. Su reinado fue muy corto, ya que fue contagiado de viruela y murió a principios de diciembre de 1520.

POPOTLA: La silueta de la estación es el árbol de ahuehuete. Popotla es un antiguo pueblo situado sobre la calzada de Tenochtitlan o Tlacopan. Según la leyenda, en la derrota de los españoles, Cortés lloró junto a un ahuehuete, un árbol que fue el único testigo de su llanto y que desde entonces, se le conoce como el árbol de la Noche Triste. Se conservó por muchos años como Monumento Nacional, pero un incendio lo destruyó. Los españoles fueron recibidos con grandes muestras de amistad por Moctezuma, mismas que Cortés nunca correspondió. El 20 de junio de 1520, ordenó el asesinato de todos los nobles aztecas que tenían como prisioneros. Por la noche, los españoles emprendieron la retirada, tratando de hacerlo con el mayor sigilo, posteriormente, evacuaron la ciudad y huyeron por la calzada de Tlacopan (hoy calzada México-Tacuba). Se inició una gran batalla y los aztecas derrotaron a Cortés, quien en su huida, al llegar a Popotla, el cansancio lo venció. Al presenciar un frondoso y enorme ahuehuete, se sentó a tratar de reponerse, pero el dolor y la angustia de la derrota lo hicieron llorar desconsoladamente.

COLEGIO MILITAR: La silueta de la estación es el escudo del Colegio Militar. El Colegio Militar es una institución mexicana que forma cadetes militares para las distintas áreas del Ejército. Se funda en el año de 1822. Un antecedente importante que contribuye a su creación es la consumación de la Independencia Nacional. Este se instala en lo que es el edificio de la Inquisición, en la esquina que forman, hoy en día, las calles de Brasil y Venezuela, en el centro de la Ciudad de México. Siendo presidente de la República, Venustiano Carranza se reinauguró en el viejo barrio de San Jacinto, en Popotla, el Colegio Militar el 5 de febrero de 1920, continuando con la tradición y teniendo como responsabilidad formar a los oficiales de arma del Ejército. Al pasar de los años, el crecimiento de la ciudad invadió profusamente los alrededores de este plantel, impidiéndole efectuar con toda su amplitud muchos de sus variados aspectos educativos y de capacitación militar, forzando a sus alumnos a

ejecutar ejercicios y trabajos en terrenos despejados, alejados de su matriz. El 13 de septiembre de 1976, se inauguró el actual complejo arquitectónico educativo militar, área que lleva el nombre de "Campo Militar No. 1-C" y se encuentra cerca de los poblados de San Pedro Mártir, San Andrés Totolepec y Santiago Tepalcatitlá. Cubre con las características de amplitud, arquitectura, cercanía con vías adecuadas de comunicación y áreas adjuntas, que permiten la práctica de ejercicios tácticos militares.

NORMAL: La imagen de la estación representa la torre principal del edificio de la Escuela Nacional de Maestros. En 1890 existió en la calle Norte, una escuela secundaria para señoritas, la cual sus directivos la transforman en Escuela Normal. En 1917 se crea la Dirección General de Educación Pública y de Bellas Artes que, en principio, dependieron las normales tanto de varones como de señoritas. En 1920, por medio de un decreto presidencial, pasan a depender de la Universidad de México y más tarde, a la Secretaría de Educación Pública, dependencia que federaliza la enseñanza, y por este motivo, en la Escuela Normal se centraliza la educación popular de toda la

República. Con José Vasconcelos como rector de la Universidad a su cargo, también de la Secretaría de Educación Pública, se construye el edificio para la Normal de Varones, que estaba situado sobre la calzada México-Tacuba; y la Normal de Señoritas, se le construye un bello edificio de tipo neocolonial en Santo Tomás. En 1947 Jaime Torres Bodet, ministro de Educación, inaugura el edificio en donde se encuentra la escuela. Actualmente es la Escuela Normal de Maestros, donde se capacita por cuatro años a jóvenes que desean ejercer la docencia a nivel primaria.

SAN COSME: La imagen de la estación representa uno de los balcones de la fachada del edificio colonial de Mascarones. A finales del siglo pasado, San Cosme se convierte en un barrio popular, el cual comenzaba desde Tlaxpana, donde también había una ermita y una fuente, y posteriormente un panteón que hasta la fecha existe, y terminaba en lo que ahora es la calle de Buenavista. La calzada de San Cosme estaba bañada propiamente por las aguas del lago, por ese motivo, las casas edificadas en ella se consideraban situadas en la ribera de dicho lago. De ahí precisamente proviene el actual nombre de la avenida: Ribera de San Cosme. Una de las casas más notables de aquellos tiempos y

que aún subsiste como joya colonial, es la conocida como de Mascarones, localizada a un lado de la estación.

REVOLUCIÓN: La imagen de la estación representa la silueta del monumento a la Revolución Mexicana. Este monumento originalmente se ideó con un estilo clásico del renacimiento francés, por el arquitecto Emile Bernard, para servir de recinto al Palacio Legislativo durante la época porfiriana. La construcción empezó el 23 de septiembre de 1910 y en 1912 se abandonó la estructura, quedando firme sólo la cúpula. En 1932, el arquitecto Carlos Obregón Santacilia propuso al gobierno aprovechar la estructura para construir un Monumento a la Revolución, mismo que fue aprobado, iniciándose así un croquis, proyectos, diseños, por lo que se continuó la edificación hasta

terminarla completamente, en 1938. Se aprovechó la estructura original de la cúpula, en cuya parte superior (63 metros), se acomodaron los cuatro grupos escultóricos que representan: La Independencia, las Leyes de Reforma, las Leyes Obreras y las Leyes Agrarias, hechas por el escultor Oliverio Martínez. La obra es de piedra chiluca. Posteriormente se depositó en urnas de bronce, los restos de Venustiano Carranza, Francisco I. Madero, Plutarco E. Calles y Lázaro Cárdenas.

HIDALGO: La silueta de la estación representa el busto del insigne héroe de nuestra Independencia. Miguel Hidalgo y Costilla nació en Guanajuato el 8 de mayo de 1753. Sus estudios los realizó en Morelia y posteriormente ingresó al Colegio de San Nicolás en México, en donde se graduó como filósofo y se ordenó como sacerdote. Hidalgo es el iniciador de la independencia en México, el 15 de septiembre de 1810, él y sus hombres llegaron hasta el atrio de la iglesia de Dolores Hidalgo y echaron a vuelo las campanas, dando inicio al movimiento. El 30 de julio de 1811, el padre Miguel Hidalgo y Costilla muere fusilado por levantarse en contra de los españoles, su cadáver es sepultado en

la capilla de San Antonio, pero antes fue decapitado para que su cabeza fuera llevada a Guanajuato y expuesta en una de las esquinas de la Alhóndiga de Granaditas. Al triunfo de la Independencia en 1821, los restos mortales de Hidalgo fueron trasladados a la catedral de la ciudad de México y después a la columna de la Independencia.

BELLAS ARTES: La imagen de la estación representa la fachada principal del Palacio de Bellas Artes. La construcción de este edificio inicialmente es dedicada a un Teatro Nacional y las obras se emprendieron en 1904, para quedar terminadas en septiembre de 1910 e inaugurarlo al conmemorarse el centenario de la Independencia. El edificio contiene esculturas y detalles artísticos los cuales, para su realización, fueron encomendados a talleres y escultores extranjeros. Al escultor catalán, Agustín Querol, le destinaron la ejecución de grandes figuras que representan unos pegasos, dos de los cuales indican el género lírico y los otros dos representan al género dramático. El telón

es otra de las grandes obras, una hermosísima cortina de mosaico de cristales opalescentes, construido en Estados Unidos. Todos los mármoles de que está revestido el edificio, se trajeron de Carrara, Italia, y otros, proceden de diversos sitios de la República Mexicana. El teatro quedó inconcluso por muchos años y fue hasta 1932 cuando por órdenes presidenciales, se reanudan las obras que fueron encomendadas al arquitecto mexicano, Federico Mariscal. La reconstrucción dura dos años, y el 29 de septiembre de 1934, es inaugurado el Palacio de las Bellas Artes.

ALLENDE: La silueta de la estación es el busto de uno de los libertadores de la Independencia. Ignacio Allende nace en San Miguel el Grande (que en su honor se llama ahora San Miguel de Allende). Ingresa desde muy joven al ejército virreinal y por ese mismo tiempo empieza a tratar al cura Miguel Hidalgo, quien pone a su cargo la organización de un movimiento político por la independencia de la Nueva España. Iniciada la guerra de Independencia, Allende se convierte en capitán general. Él, junto con otros jefes militares y el caudillo Hidalgo, son aprehendidos en 1811, como criminales son llevados a Montevideo y posteriormente al estado nortero de Chihuahua, en donde se les

forma juicio sumario que los condena a muerte.

ZÓCALO: La imagen de la estación representa el emblema del Poder Ejecutivo Federal. La palabra zócalo en términos de arquitectura significa "cuerpo inferior de una construcción". En tiempos de Santa Anna, se proyecta construir un monumento a la Independencia que no se lleva a cabo y lo único que se pudo erigir es el zócalo de la construcción. Es removido por estorbar las actividades peatonales. La plaza de la Constitución tiene a su alrededor una gran cantidad de edificios de una riqueza arquitectónica inigualable, como son el propio Palacio Nacional, sede de las oficinas del presidente de la República, el edificio Virreinal, sede del Gobierno del Distrito Federal, que data de tiempos

de la colonia y la Catedral metropolitana, entre otros.

PINO SUÁREZ: El ícono de la estación representa la pirámide de Ehecatl (dios del viento). En la cultura azteca Ehecatl era tan venerado como Tlaloc o Quetzalcoatl. La pirámide es descubierta durante las excavaciones para la construcción de la estación Pino Suárez y señala el límite sur de la gran Tenochtitlán. José María Pino Suárez, revolucionario, vicepresidente de la República, abogado, periodista, poeta y escritor, funda el diario El Peninsular, en donde escribe en contra de la tiranía que sufrían los campesinos, pugnando por su mejoría. Afiliado al partido antirreleccionista, participó en la campaña política de Francisco I. Madero; al estallar la revolución, se le nombra gobernador de Yucatán. Muere asesinado junto con el presidente Madero.

SAN ANTONIO ABAD: La silueta de la estación es de un fraile. San Antonio Abad es también conocido como San Antonio de Egipto, que significa "superior de un convento." Al arribar los antóninos a México en 1530, solicitan un lugar dónde edificar un templo. Es concedido al sur de la ciudad en donde actualmente inicia la calzada de Tlalpan, procediendo de inmediato a la construcción del templo y del convento de San Antonio Abad. La construcción tardó muchos años debido a que sólo contaban con donativos de limosnas. Es hasta 1682 cuando lo inauguran y lo cierran precisamente cuando muere el último de los antoninos que quedaba en México.

CHABACANO: El ícono de la estación es una figura del fruto. Al crearse las colonias Asturias y Vista Alegre, se proyecta una calle a la que se le llama Chabacano debido a la cantidad de árboles de este fruto que había en aquellos terrenos baldíos, los cuales germinaban prodigiosamente por la proximidad que tenía al río de la Piedad (que ahora está entubado y es el Viaducto). El chabacano es una fruta veraniega que se cultivó por primera vez en China. Fueron los misioneros españoles quienes la traen a América en el siglo XVIII. Este pequeño alimento es de color amarillo naranja, de pulpa dulce, jugosa y, sobre todo, muy aromático. Se usa para hacer mermeladas, deshidratada en forma de orejones y con sus semillas, se elabora licor.

VIADUCTO: La imagen de la estación representa el trébol de las confluencias del Viaducto y la calzada de Tlalpan, con sus vías de acceso para automóviles. Uno de los mayores problemas que afrontan todas las grandes urbes en crecimiento es, sin lugar a dudas, el tránsito. Para contrarrestar esto, el entonces Departamento del Distrito Federal pensó una posibilidad para aprovechar algunas zonas constituidas por los ríos que atravesaban la ciudad; entubar éstos en su parte central y utilizar sus márgenes para la construcción de vías rápidas de un solo sentido. El río de la Piedad es el que presentó las mejores condiciones para crear una vía con las características antes mencionadas. El diseño y la obra le fueron encomendadas al arquitecto Carlos Lazo. Más tarde se procedió a su ejecución, quedando proyectado su trazo con extensión de 30 kilómetros y anchura de 60 metros, donde quedaría alojado en el centro el río de la Piedad y, a sus lados, dos calzadas de alta velocidad, de tres carriles cada una y otras dos laterales. Fue inaugurado en septiembre de 1950. Las conexiones principales quedaron establecidas con la avenida Revolución, Tacubaya, avenida de los Insurgentes, Coyoacán, Cuauhtémoc, Eje Central, calzada de Tlalpan y La Viga.

XOLA: La silueta de la estación representa una palmera. Existen varias versiones sobre el origen de la palabra Xola. Una de ellas es que, por el siglo XIX existían las haciendas de Narvarte, de Becerra y de La Condesa, los ranchos de Nápoles y el de Sola. Con el correr de los años, esta palabra Sola (apellido de los dueños) fue cambiando, ya que algunos la escribían y pronunciaban Schola, hasta que finalmente se le cambiaron las tres primeras letras por la "X" que luce ahora y que le da la misma pronunciación. El lugar preciso que ocupa la estación del Metro es lo que, en el año de 1920 ocupó la casa marcada con el número 652 de la calzada de Tlalpan, y cuyo propietario para adornarla mandó traer de Guadalajara una palmera que plantó en su jardín, con el tiempo creció mucho, alcanzando un desarrollo tal, que el sitio era fácilmente localizado desde muy lejos solamente por la palmera. Ello motivó a que el boulevard que se desprende de ese punto rumbo al poniente, tuviera en su parte central una gran hilera de palmeras.

VILLA DE CORTÉS: La imagen de la estación representa el casco de un oficial de la época de la conquista. Cuando Moctezuma supo que Cortés se aproximaba, convocó a una reunión de todos los nobles de su imperio, así como a los reyes vecinos, para saber cómo debían recibir a los españoles. Para recibirlos, se organiza una vistosa formación a todo lo largo de la calzada, que saliendo de Iztapalapa pasaba por Iztacalco y finalmente se unía con Tlalpan, en el lugar ahora llamado Villa de Cortés. Delante de la tropa española, abría la marcha un indio pregonando en lenguaje nahuatl que nadie se atreviera a cruzar en el camino de las tropas. Miles de nobles y personas principales de los aztecas, los recibieron. Al llegar a la presencia de Cortés, le dan la bienvenida en su lenguaje, se inclinan, toman tierra con el dedo mayor de la mano derecha y se lo llevan a la boca.

NATIVITAS: La silueta de la estación es una trajinera (embarcación pequeña adornada de flores). En tiempo de los aztecas, Nativitas se localizaba cerca de Xochimilco, donde había un pequeño lago al que la gente llamaba laguna de Nativitas. Debido a la relativa cercanía de Nativitas con el lago de Xochimilco, sus habitantes para poder vivir, cultivaban chinampas (huertas artificiales y campos flotantes). El producto de las chinampas era acarreado en canoas, las cuales navegaban por el canal de la Viga. Salían del lago de Xochimilco, pasaban por Nativitas, continuaban por Iztacalco y llegaban a Jamaica, para poder vender sus productos.

PORTALES: El ícono de la estación es un portal (arco que corona una entrada). En los primeros años del siglo XX, en la zona ocupada por lo que ahora es la estación, había varias haciendas que Emiliano Zapata fracciona en su afán de repartir las tierras. Lo más curioso y notable era la cantidad de hornos que en esa zona se levantaron por todos lados para el cocido del ladrillo, dándole al lugar un sello característico, por lo que con el tiempo se le conoció como La Ladrillera. La Ladrillera existió en una calle llamada Del Tabique, donde, por ser la principal, había unos grandes portales hechos de ladrillo. De ahí surge el nombre de la zona.

ERMITA: La imagen de la estación representa la silueta de una ermita. Entre las pequeñas y grandes edificaciones religiosas que había en México a mediados del siglo XVII se contaban varias ermitas. Estas eran pequeñas capillas, edificadas en ocasiones, fuera del atrio de alguna iglesia. La ermita más antigua fue la de San Cosme, construida en 1526. Cuentan las crónicas que a la mitad del camino a Iztapalapa, en un lugar llamado Mexicaltzingo, existió otra ermita cuyos contornos, según la leyenda, estaban cubiertos por las aguas del lago, motivo por el cual estaba abandonada. A raíz de esto, se organizaron pequeños grupos de indios de los pueblos vecinos; como San Andrés Tetepilco, San Juanico Mexitpan y Culhuacán, que alternándose, cada semana llegaban en canoas a cuidar durante ocho días la ermita, a esa gente el pueblo la conocía como los ermitaños.

GENERAL ANAYA: La silueta de la estación es del general Pedro María Anaya. Pedro María Anaya, destacado militar, nace en Hidalgo en 1794. Ingresa al ejército realista a los 16 años, pero se une a los insurgentes después de la firma del Plan de Iguala. Alcanza el grado de general en 1833, desempeñándose como ministro de Guerra y Marina. Asume temporalmente la presidencia de México en dos ocasiones, entre 1847 y 1848. Defiende el convento de Churubusco, durante la invasión norteamericana de 1847. En agosto de ese año, es tomado prisionero y al ser interrogado por el general norteamericano, Twiggs, acerca del lugar de acopio de las municiones, Anaya

responde: “Si hubiera parque, no estarían ustedes aquí”, aseveración que ha pasado a la historia como un episodio de valentía. Al firmarse al armisticio, es liberado y ocupa de nuevo el Ministerio de Guerra. Muere en la Ciudad de México en 1854.

TASQUEÑA: El ícono de la estación representa la luna. El nombre de la estación se toma de la avenida Tasqueña que se encuentra cerca a sus instalaciones, se le denomina de esta forma en homenaje a la belleza femenina oriunda de Taxco. Taxco, es el nombre del lugar que se distingue por sus yacimientos de plata ubicado en el estado de Guerrero. Antes de la conquista, el poblado estuvo habitado por nahoas mezclados con chontales, mazatecos y tarascos; siglos más tarde, en 1532, llegaron los corregidores españoles y los alcaldes mayores de Tlalpan, Zacatula, Iguala, Chilapa y Acapulco. Taxco es famoso por su industria de la platería en donde los orfebres, tejen con el

metal verdaderas filigranas y toda clase de adornos y objetos de plata.

LINHA 03

<i>Data da inauguração</i>	<i>Trecho</i>	<i>Quantidade de estações</i>
20/11/1970	Tlatelolco – Hospital General	07
25/08/1978	Tlatelolco – La Raza	01
01/12/1979	La Raza – Indios Verdes	03
07/06/1980	Hospital General – Centro Médico	01
25/08/1980	Centro Médico – Zapata	04
30/08/1983	Zapata - Universidad	05

INDIOS VERDES: La silueta de la estación de la línea 3 son dos reyes guerreros aztecas: Itzcoatl y Ahuizotl, conocidos como los Indios Verdes. Al final del siglo pasado, la Secretaría de Fomento comisionó al pintor y escultor Alejandro Casarín para la creación de las estatuas de Itzcóatl y Ahuizotl, una de ellas muestra a un hombre maduro que tiene ambas manos apoyadas en un mazo, y el otro representa a un joven. La base cilíndrica sobre la que descansan, tiene unos bajorrelieves con glifos nahoas, mayas y la cabeza de un jaguar. El nombre de Indios Verdes se debe a la pátina, o sea una capa de color aceitunado que por la acción de la humedad y el tiempo se le forma a las estatuas de bronce.

DEPORTIVO 18 DE MARZO: La silueta de la estación representa a un jugador de pelota de la época prehispánica. En 1943 el Sindicato Único de Trabajadores del entonces Departamento del Distrito Federal, pidió en su congreso anual a las autoridades la custodia del deportivo, consiguiendo su objetivo. En 1946 la Secretaría de Educación y Deporte del SUTGDF tenía a su cargo la administración del deportivo. Desde sus orígenes carecía de presupuesto para su mantenimiento, así que para crear fondo se realizaron luchas y peleas de box en el gimnasio. Por los años cincuenta se implanta una tarjeta mensual con un valor de \$1.00, que daba derecho a todos los servicios.

El deportivo tenía una extensa superficie, con alberca, gimnasio duelo, canchas de tenis, frontón, frontenis, campo de beisbol, arquería, áreas verdes, cancha de fútbol, oficinas, entre otros. En el año de 1998 la estación cambio de nombre de Basílica a Deportivo 18 de Marzo.

POTRERO: El ícono de la estación es un potrero. Potrero significa: Lugar para la cría de caballos. En la época de Porfirio Díaz se construye el hipódromo de Peralvillo, cuyos animales eran enviados a los pastizales ubicados más al norte de la Ciudad de México, razón por la cual se le denomina a esa zona Potrero, por ser el lugar destinado a la cría de caballos.

LA RAZA: La imagen de la estación representa la pirámide conocida como Monumento a la Raza. En la avenida de los Insurgentes Norte esquina con calzada Vallejo hay un monumento dedicado a la raza azteca. Esta obra fue realizada por el escultor Luis Lelo de Larrea en 1940. Su construcción es de tipo pirámide precolombina: nos muestra en la parte inferior de sus lados derecho e izquierdo, a grupos escultóricos que representan al grupo defensa de Tenochtitlan y grupo Fundación de México; en la parte superior del monumento, en cada uno de sus frentes, hay un relieve en bronce con inscripciones: Itzcoatl, rey de México; Netzahualcoyotl, rey de Texcoco;

Totoquihuatzin, rey de Tlacopan y la figura de Cuauhtémoc. Remata con una majestuosa águila que en un principio se destinó al Palacio Legislativo.

TLATELOLCO: El ícono de la estación es la fachada del edificio principal del conjunto urbano del mismo nombre. El nombre de la estación se debe a que se encuentra en los terrenos de lo que antiguamente fue la Villa de Tlatelolco. Esta zona abarca tres épocas distintas: Época precortesiana. En ese lugar se fundó parte de la ciudad de México Tenochtitlán. Época virreinal. En 1525 se levanta en aquellos lugares el convento de Santiago Tlatelolco. Los padres franciscanos se establecieron ahí y, poco tiempo después edificaron una pequeña iglesia. En 1537 siendo virrey de la Nueva España, Juan de Zumárraga, primer obispo de México, funda el colegio de Santa Cruz Tlatelolco,

destinado a la educación de los indios nobles, que estaba patrocinado por el emperador Carlos V. En 1513, por cédula real del rey de España Felipe II, dada el 1º de mayo, se construyó junto al colegio un hermoso templo que existe hasta la fecha. Época moderna: actualmente todos aquellos lugares, así como los circunvecinos, fueron utilizados para la edificación de una gigantesca unidad habitacional, que se compone de tres secciones. Existen todos los servicios y edificios como la Torre Tlatelolco que de 1966 a 2006 albergó a la Secretaría de Relaciones Exteriores. De octubre de 2007 a la fecha, es el Centro Cultural Tlatelolco de la UNAM. Es una gran ciudad dentro de la capital, que fue acomodada en un área de 945 mil metros cuadrados, de los cuales se destinaron 265 mil a las construcciones en general; 482 mil a los parques, jardines, prados y 198 mil a la parte vial.

GUERRERO: La imagen de la estación representa la silueta del general Vicente Guerrero con el atuendo militar de los hombres de la Independencia. El general Vicente Guerrero nace en el estado que lleva su nombre, el 10 de agosto de 1782. Guerrero obtiene importantes victorias como la del 15 de septiembre de 1818, en la población llamada Tamo, en la que le quita el armamento al general español Armijo; otras victorias más de este general son las de Tetela del Río, Huetamo, Santa Fe, Axuschtlan, Cutzamala, Tlechapa y Cuauilotitlán. La alarma en el ejército español por todos estos remplazos, hizo que el virrey enviara a Guerrero a su propio padre como emisario, a fin de tratar de convencerlo para que abandonara la lucha. Cuando Guerrero recibe a su padre, le dice: "La Patria es primero". Posteriormente, se retira al sur en donde debido a una traición por parte de un tal Picaluga, es aprehendido y fusilado en Cuilapan, Oaxaca, el 14 de febrero de 1831. La historia proclama a este general como el sucesor de los grandes héroes como Hidalgo, Allende, Abasolo, Morelos, Mina, Bravo y lo consagra como el verdadero realizador de la Independencia.

HIDALGO: La silueta de la estación representa el busto del insigne héroe de nuestra Independencia. Miguel Hidalgo y Costilla nació en Guanajuato el 8 de mayo de 1753. Sus estudios los realizó en Morelia y posteriormente ingresó al Colegio de San Nicolás en México, en donde se graduó como filósofo y se ordenó como sacerdote. Hidalgo es el iniciador de la independencia en México, el 15 de septiembre de 1810, él y sus hombres llegaron hasta el atrio de la iglesia de Dolores Hidalgo y echaron a vuelo las campanas, dando inicio al movimiento. El 30 de julio de 1811, el padre Miguel Hidalgo y Costilla muere fusilado por levantarse en contra de los españoles, su cadáver es sepultado en la capilla de San Antonio, pero antes fue decapitado para que su cabeza fuera llevada a Guanajuato y expuesta en una de las esquinas de la Alhóndiga de Granaditas. Al triunfo de la Independencia en 1821, los restos mortales de Hidalgo fueron trasladados a la catedral de la ciudad de México y después a la columna de la Independencia.

JUÁREZ: La silueta de la estación es el busto del Benemérito de las Américas, Benito Juárez. Nació el 21 de marzo de 1806, en Oaxaca. Sus padres, Marcelino Juárez y Brígida García mueren cuando Juárez tenía apenas tres años de edad. En 1833 recibe el título de abogado. Al cumplir 25 años es electo regidor del Ayuntamiento de Oaxaca. En el año de 1843 se casa con Margarita Maza. Tuvo varios empleos públicos. En México se adhiere al Plan de Ayutla, que fue proclamado en 1854. En 1856 Juárez es nombrado ministro de Justicia y Negocios Eclesiásticos. Estando en esas funciones firma la famosa Ley Juárez, además en 1859 promulga las Leyes de Reforma que marcan la separación de la Iglesia y el Estado. Durante su gobierno México sufre una invasión del ejército francés y la imposición de un Estado monárquico extranjero a quien finalmente derrota. El 18 de julio de 1872, muere repentinamente al ser víctima de una angina de pecho. Sus restos descansan en el mausoleo del panteón San Fernando.

BALDERAS: La imagen de la estación representa el cañón que se conserva en el jardín de La Ciudadela. El cañón recuerda los días de la Decena Trágica, que fue un periodo de poco más de diez días en el que un grupo se levanta en armas, contra el gobierno de Francisco I. Madero. Este episodio culmina con el asesinato del presidente Madero y el vicepresidente José María Pino Suárez, así como también la ascensión a la presidencia de Victoriano Huerta.

NIÑOS HÉROES: El ícono de la estación representa la guirnalda de honor y el Kepi, atuendo militar de los cadetes del Colegio Militar. Cuenta la historia que el 13 de septiembre de 1847, los Niños Héroes dieron su vida por defender a la patria de las fuerzas norteamericanas. Juan de la Barrera nace en la Ciudad de México el 2 de julio de 1828; muere a los 19 años de edad. Vicente Suárez abre los ojos a la vida en Puebla, el 21 de mayo de 1832; a los 17 años perdió la vida. Juan Escutia nace en Nayarit el 22 de febrero de 1827; fallece a los 20 años. Agustín Melgar inicia su vida en Chihuahua el 20 de agosto de 1829 y fallece a la edad de 18 años. Fernando Montes de Oca nace en Azcapotzalco

en el año 1829; muere a los 18 años. Francisco Márquez nace en Guadalajara y muere a la edad de 14 años.

HOSPITAL GENERAL: El icono de la estación representa el símbolo internacional de la Cruz Roja. El día 5 de febrero de 1905 se inician las actividades del Hospital General de México para atender a 216 pacientes, con una plantilla de 315 personas entre médicos y administrativos. El personal médico con categoría de base se divide en internos y adjuntos, tanto para los laboratorios como para el gabinete de radiología, fisioterapia y dental, además de jefes de servicio y consultores honorarios. La principal función del Hospital General a lo largo de este tiempo, es brindar servicios de atención y prevención en la salud de millones de mexicanos. Es un gran apoyo para las universidades

que forman estudiantes en estas áreas de la salud al servir como hospital-escuela. Sus investigadores se han destacado por sus aportes al avance de la medicina. De esta institución se han formado los Institutos Nacionales de la Nutrición y Cardiología para ir conformando parte de las instituciones de salud más importantes del país.

CENTRO MÉDICO: La imagen de la estación es el símbolo universal de la medicina. La Secretaría de Salubridad y Asistencia (actualmente Secretaría de Salud), determina construir un Centro Médico. Para aprovechar la vecindad de algunos hospitales ya existentes en la zona, se escoge un lugar con suficientes condiciones, limitado al norte con el Instituto Nacional de Cardiología y la Maternidad Mundet, la cual ahora es el Hospital Infantil; al sur con la avenida Central; al oriente por las calles del Doctor Jiménez, y al poniente por la avenida Cuauhtémoc. La obra fue pagada íntegramente con fondos aportados por la Lotería Nacional. Su misión primordial es llevar a cabo la eficaz prevención de

las enfermedades, la curación y la rehabilitación de los enfermos; por otro lado, desarrolla la investigación en sus dos aspectos principales: el científico y el clínico. El Centro Médico Siglo XXI es uno de los conjuntos de servicio médico de mayor renombre y gran avance tecnológico con los que cuenta México.

ETIOPÍA / PLAZA DE LA TRANSPARENCIA: El icono de la estación representa en la parte superior derecha la silueta de la cabeza de un león y en la parte inferior izquierda el logotipo del Instituto de Acceso a la Información Pública del Distrito Federal. El león se identifica con el antiguo escudo imperial del país etíope de África Oriental. A la estación se le asigna este nombre por encontrarse localizada en el lugar conocido como glorieta de Etiopía. La sede del Instituto queda a unos pasos de la estación Etiopía y se dedica a ofrecer servicios relacionados con el ejercicio del derecho de accesos a la información, la transparencia y la rendición de cuentas. Por otro lado, Etiopía es un país

situado en la parte oriental de África. Su nombre oficial es República Democrática Federal de Etiopía, sin embargo, se le conoce también con el nombre de Abisinia, por eso a sus habitantes se les llama etíopes o abisinios. Limita al norte con Yibuti y con Eritrea; al sur con Kenia; al este con Somalia y al oeste con Sudán, su capital es Addis Abeba. En 1882, se desarrolló la batalla de Adowa entre Etiopía e Italia en donde fueron derrotados los italianos. En 1935, finalmente Italia logró la invasión por los siguientes cinco años. En 1941, en plena II Guerra Mundial, los ingleses liberaron el territorio etíope y se restableció la monarquía. En 1977 se convirtió en la República Socialista de Etiopía. En 1987 terminó el régimen socialista y Etiopía fue declarada oficialmente como una República Federal Democrática. A partir del 9 de abril de 2009 el nombre de la Estación Etiopía cambia por Etiopía / Plaza de la Transparencia.

se encontraba la Quinta Eugenia.

EUGENIA: La silueta de la estación es una cigüeña que se relaciona simbólicamente con el nombre Eugenia, que significa “la bien nacida”. La estación está ubicada en el Eje 1 Poniente (Avenida Cuauhtémoc), entre la calle Concepción Beistegui y el Eje 5 Sur avenida Eugenia, pertenecientes a la delegación Benito Juárez. Eugenia fue una dama que se distingue por el amor a sus semejantes y por sus obras en bien de la comunidad. Fue dueña de la antigua Quinta Eugenia, ubicada entre la avenida Coyoacán y la avenida que hoy lleva su nombre. Entre 1920 y 1924, se dio nomenclatura a las calles de la zona, por lo que quedó como oficial el nombre de Avenida Eugenia, ya que ahí

mexicanos. En Chihuahua logró reunir aproximadamente 5 mil hombres. El 29 de septiembre de 1913, el coronel Juan N. Medina expuso que esa gente que formaba la columna vertebral de los revolucionarios que comulgaban con Villa, era ya una división, por lo que fue indispensable organizarla. En efecto, se le otorgó a Francisco Villa la jefatura de la División, y él mismo nombró a sus más cercanos colaboradores.

DIVISIÓN DEL NORTE: La silueta de la estación es el general Francisco Villa, quien fue jefe revolucionario de las fuerzas de la División del Norte y líder de la asamblea de convencionistas de Aguascalientes. Villa fue un humilde hombre de campo, cuyo verdadero nombre era Doroteo Arango. El señor de la hacienda donde radicaba con su familia quería dominarlo, por lo que no tuvo más remedio que matarlo y huir a la sierra. Por ello se cambia el nombre por el de Francisco Villa. Algunos hombres descontentos con el gobierno se le unieron y empezaron a combatir a los soldados federales, esa situación de

empezaron sus ideas a favor de los agraristas. En 1910, luchó a favor de los indígenas, y en consucuencia fue encarcelado y devuelto al ejército. Cuando termina su castigo, vuelve a su pueblo y al saber del Plan de San Luis, proclamado por Francisco I. Madero, se levanta en armas en 1911.

ZAPATA: La imagen de la estación representa el contorno del busto de Emiliano Zapata. Emiliano Zapata fue un caudillo morelense que encabeza el movimiento agrarista en la Revolución Mexicana y quien formula el Plan de Ayala. Zapata nace en Morelos, el 8 de agosto de 1879. De niño fue labriego y a los 28 años de edad causó alta en el Ejército como soldado en el noveno regimiento de caballería. Fue caballerango en una hacienda y desde sus andanzas como humilde labriego, omprendió la injusticia campesina, en donde

COYOACÁN: La imagen de la estación es la silueta de un coyote. Coyoacán es un vocablo nahuatl que significa lugar de coyotes. Coyohuacan es fundada por los toltecas entre los siglos X y XII d.C. También es capital de la Nueva España cuando Hernán Cortés se establece después de la destrucción de Tenochtitlan, y donde Cuauhtémoc, último emperador azteca, es atormentado. El círculo que se encuentra al centro del símbolo representa el ojo de agua, por los manantiales que ahí existían. Después de la conquista, cuando Hernán Cortés se apodera de la Ciudad de México, escoge a Coyoacán como campamento de una de sus divisiones. Mientras se reconstruía la ciudad, se estableció en Coyoacán el primer Ayuntamiento de la capital.

VIVEROS / DERECHOS HUMANOS: El ícono de la estación representa una planta que brota de unas manos convertidas en palomas. Las manos son parte del ícono original de la Comisión de Derechos Humanos del D.F. ya que la sede de la comisión queda a unos pasos de la estación Viveros. La estación esta ubicada cerca de los viveros de Coyoacán que en la actualidad constituyen una apreciable fuente de abastecimiento para la reforestación del área metropolitana. Fueron fundados en los terrenos que dona el ingeniero Miguel Ángel de Quevedo y que eran parte del rancho

Panzacola. En este lugar se cultivan especies forestales que posteriormente se destinan a la reforestación y venta. Entre las especies están: alhelíes, campanillas, begonias, jacintos, dalias, anémonas, azalias, pasionarias, geranios, entre otras. En los viveros están en venta flores y tierra especial para macetas, abonos, insecticidas y todo lo relacionado con la floricultura. A partir del 9 de abril de 2009 el nombre de la Estación Viveros cambia por Viveros / Derechos Humanos.

MIGUEL ÁNGEL DE QUEVEDO: La imagen de la estación es un árbol. Miguel Ángel de Quevedo, llamado "El apóstol del Árbol", fue un ingeniero mexicano (1859-1946) que dedicó gran parte de su vida al cuidado e investigación de la flora. Nació en Guadalajara en 1862, posteriormente emigró a la Ciudad de México en donde se gradúa como ingeniero. Fue jefe de Departamento Forestal de la Secretaría de Agricultura; además, fundador de la Sociedad Forestal Mexicana. Compró el rancho Panzacola y lo llenó de árboles, lo llama: rancho Arboretum, parte de los terrenos de ese rancho los cede para instalar en ellos los viveros, así como las oficinas de la Comisión del

Maíz y otras dependencias forestales de la Secretaría de Agricultura. Por otro lado, inicia el aprovechamiento de la energía eléctrica en las obras de Río Blanco en Orizaba, luego en Veracruz se dedicó a forestar los médanos y con ello solucionó el problema de las lluvias de arena, que se provocaban durante los nortes que afecta la región. En 1935 fue nombrado director de la Secretaría de Agricultura en el Departamento Forestal de Caza y Pesca. Escribió varios libros y dictó conferencias acerca de su especialidad forestal.

COPILCO: El ícono de la estación es una imagen de la cultura olmeca del periodo preclásico medio (1100 a 600 a.C) relacionada con la lluvia y fusionada con una serpiente acuática que da como resultado una especie de dragón celeste, convertido más tarde en el Dios del Agua. Copilco en dialecto mexicana significa "En la Corona Real". La zona de Copilco es un cementerio que quedó cubierto con las capas de lava de cuatro a seis metros de espesor que arrojó el volcán Xitle cuando hizo erupción y que dio origen a los Pedregales. Cuando se realizaron excavaciones, se descubrieron muchos esqueletos que permanecen en sus sitios primitivos; en algunos lugares se encontraron

artículos de cerámica que se cree fueron llevados con ofrendas fúnebres. Según estudios de peritos arqueólogos, estas sepulturas existen desde hace más de 500 años a.C., es decir, hace aproximadamente 2 mil 500 años.

UNIVERSIDAD: La imagen de la estación es el escudo oficial de la Universidad Nacional Autónoma de México. Se encuentra en el sur de la ciudad de México, sobre la avenida Insurgentes Sur. La Real y Pontificia Universidad de México, antecesora de la Universidad Nacional Autónoma de México, se funda por cédula expedida por Carlos V a mediados del siglo XVI, a solicitud del virrey Antonio de Mendoza, respaldado por el primer obispo de México Fray Juan de Zumárraga. En 1555 el Papa concede a la Universidad el título de pontificia, con estatutos y privilegios iguales a los de la Universidad de Salamanca. En 1929 obtuvo su autonomía. Es inaugurada en 1953. Las

principales construcciones dentro de la Ciudad Universitaria son: La torre de Rectoría, la torre de Humanidades, la Biblioteca Central, el estadio Olímpico y el museo Universitario de Artes y Ciencia, entre otras. Durante su rectorado, José Vasconcelos dota a la universidad de su actual escudo en el que el águila mexicana y el cóndor andino, cual ave bicéfala, protegen el despliegue del mapa de América Latina, desde la frontera norte de México hasta el Cabo de Hornos, plasmando la unificación de los iberoamericanos. El lema de la UNAM, "Por mi raza hablará el espíritu" de José Vasconcelos, revela la vocación humanística con la que fue concebida. José Vasconcelos, asume la rectoría en 1920, en una época en que las esperanzas de la Revolución aún estaban vivas; sin embargo, había una gran fe en la Patria y el ánimo redentor se extendía en el ambiente.

5.1. LINHA 04

<i>Data da inauguração</i>	<i>Trecho</i>	<i>Quantidade de estações</i>
29/08/1981	Martín Carrera – Candelaria	07
26/05/1982	Candelaria – Santa Anita	03

MARTÍN CARRERA: La silueta de la estación es el busto del general Martín Carrera. Nació en Puebla en 1806. Lucha en la guerra de Independencia comandando como capitán una batería durante el asedio de Ulúa. Desempeña por mucho tiempo el cargo de director general del cuerpo de artillería. Posteriormente es electo senador en 1844. En 1855, después de la renuncia a la Presidencia de la República del general Santa Ana, Martín Carrera es electo presidente interino, tomando posesión el 15 de agosto de ese año. Inicia su trabajo lanzando una proclama en donde analiza las dificultades de la nación, los motivos por los que acepta el puesto que se le había confiado y la necesidad de efectuar varias reformas en los ramos de Guerra y de Hacienda, así como la reorganización de la Guardia Nacional. Muere en la ciudad de México el 22 de abril de 1871.

TALISMÁN: La silueta de la estación es de un mamut. Hace más de 12 mil años, la cuenca de México estaba ocupada por lagos, a la orillas de los cuales vivían animales de diversos tamaños, tales como el mamut y el mastodonte, de la familia de los proboscídeos, camélidos como las llamas, alpacas y dromedarios; caballos, bisontes, armadillos gigantes, megaterios, tigres colmillos de sable, venados, conejos, etcétera. Los antiguos habitantes de la cuenca de México los cazaban para alimentarse. Durante las excavaciones para hacer la estación del Metro se encontraron restos óseos de un mamut (*Mamuthus archidiskodon*), el cual se exhibe tal y como se encontró en las

excavaciones. El elefante es el descendiente directo del mamut, es considerado en muchas partes del mundo como amuleto o talismán de buena suerte, si se le encuentra con la trompa hacia arriba. Característica que posee el símbolo de la estación. Al referirnos a Talismán, lo hacemos en el sentido de figura o imagen grabada u objeto que tiene o se le atribuye cierta relación con los signos celestes a los que se les conceden varias virtudes. El talismán es un objeto mágico en el cual se confía para alejar algún daño o peligro. Es una palabra de origen árabe, se traduce tilisman o tilsman, que significa imagen sagrada. Según otros estudiosos de lo oculto, la palabra talismán es de origen griego, se traduce thelm, que significa voluntad, y en algunos textos herméticos, thelesma equivale a fuerza astral.

BONDOJITO: La imagen de la estación es una nopalera. Con los nombres bonda o bondo, que son palabras del dialecto otomí se conoce al nopal pelón, mismo que tiene unos frutos de color carmesí y corresponden al tenochtili de los aztecas en donde se paró el águila para devorar a la serpiente. Bondojito quiere decir nopalito y precisamente donde está asentada esta colonia abundaban los nopales pequeños. El nopal es una de las plantas más conocidas de América, pero se dice que México es sin duda el país donde más abunda. En el Distrito Federal, en la delegación Milpa Alta, se siembra cerca de 80% de la cosecha nacional de nopal, lo que equivale a que aproximadamente

7 mil productores siembren cerca de 4 mil 52 hectáreas. Esta región produce cerca de mil 500 toneladas semanales.

CONSULADO: El ícono de la estación representa la sección de un ducto del río Consulado entubado. La palabra consulado es la jurisdicción de un cónsul, que es un agente diplomático en una ciudad extranjera. Río Consulado es un canal que recoge las aguas de los ríos San Joaquín y Los Morelos, que bajan de las laderas de la Sierra de las Cruces. El río actualmente está entubado y corre por toda la avenida del mismo nombre hasta desembocar en el lago de Texcoco. Antiguamente existió una ciénega llamada Los Morales. Propiamente era un cenegal pantanoso y ahí precisamente desembocaban estos ríos constituyendo uno de los restos del lago de Texcoco. Lo que actualmente es la

avenida Melchor Ocampo, en la antigüedad se llamaba calzada La Verónica, que fue construida para que sirviera de dique a la enorme ciénega.

CANAL DEL NORTE: La imagen de la estación representa una sección del canal del Norte. En la época de la colonia se construye un canal que comunica al centro de la ciudad de México con la Villa, mismo que es inaugurado en 1780 y es uno de los paseos preferidos de los tiempos del virreinato; esto es lo que en la actualidad se conoce como canal del Norte. Como los aztecas no conocían los animales de tiro y de carga, los medios de transporte se hicieron solamente por caminos acuáticos, y entonces todo el sistema de lagos existente en el valle cruzaba por una verdadera red de canales y acequias profundas, muchas de las cuales eran construidas artificialmente y por ellas circulaba una

enorme cantidad de canoas. Por los años de 1603 y 1604, para ir a la Villa de Guadalupe no había canales para transportarse en canoa. Todo el trayecto se hacía casi siempre a pie y sólo por alguno de los dos caminos que por entonces existían: uno de ellos era la actual calzada de Guadalupe, en aquel entonces una calzada mal empedrada, que se construye sobre infinidad de potreros, la mayor parte cubiertos de agua durante casi todo el año; y el otro era un camino de tierra que en temporada de lluvias constituía enormes lodazales. Ese camino hoy es la calzada de los Misterios.

MORELOS: La silueta de la estación es el busto de José María Morelos y Pavón, quien nace el 30 de septiembre de 1765 en Morelia y muere en el estado de México el 22 de diciembre de 1815. Como militar destacó en la resistencia del sitio de Cuautla por más de dos meses a las fuerzas de Calleja; tomó después las plazas de Oaxaca y Acapulco. Continuó la lucha de Independencia que había iniciado en 1810 el cura Hidalgo. Logró importantes triunfos sobre las fuerzas realistas, dominando durante algún tiempo las provincias de Puebla, Oaxaca y Michoacán. Convocó e instaló un Congreso en Chilpancingo, en el cual se levanta un acta en la que se declara a México como nación Independiente bajo la forma de República. Posteriormente el Congreso se traslada a Tehuacan custodiado por Morelos; sorprendido por importantes fuerzas españolas el 6 de noviembre de 1815 cae prisionero en Texmalaca. Es conducido a la Ciudad de México con todas las precauciones. Ahí se le forma proceso por el Tribunal de la Inquisición y es sentenciado a muerte. Se le fusila en San Cristóbal Ecatepec el 22 de diciembre de 1815.

CANDELARIA: El ícono de la estación representa un pato en el agua. El origen del lugar y su nombre, datan de los tiempos del virreinato cuando se edifica un templo que se pone bajo la advocación de la "Purificación de la Virgen María", al que comúnmente se le conoce con el nombre de La Candelaria. El sitio elegido para construir el templo estaba casi despoblado, pero era muy fértil debido a la humedad del suelo producida por los lagos que cubrían gran parte de la gran Tenochtitlan, provocando que acuda una gran cantidad de patos. Los habitantes del barrio se aprovechan de ello para hacer negocio en la plazuela que daba frente a la iglesia de La Candelaria. Con el tiempo se forma un mercado de patos, por lo que el pueblo lo llama "Candelaria de los Patos". La plazuela y todo el barrio fueron demolidos, y en su lugar se levantaron nuevos edificios.

FRAY SERVANDO: La silueta de la estación es el busto del fraile Servando Teresa de Mier. Fraile dominico, orador y escritor, nace en Monterrey (1765-1827), lucha por la independencia de nuestro país. En el Congreso Constituyente de 1824 defiende la forma de gobierno centralista. Autor de Memorias Historia de la Revolución de la Nueva España. Fray Servando llama la atención por primera vez cuando, por motivo de las fiestas de la virgen de Guadalupe, se le encarga el discurso oficial en el cual afirma que las apariciones que narra el indio Juan Diego eran un mito, por lo que es encarcelado y desterrado a España donde huye a Londres. Ahí realiza intensa campaña a favor de la lucha de Independencia de México, en una excelente publicación llamada Cartas de un Americano a un Español, y otra titulada La Revolución de Anáhuac. Cuando Iturbide cae, Fray Servando es elegido diputado al II Congreso Constituyente en donde se declara enemigo del federalismo.

JAMAICA: La imagen de la estación representa una mazorca de maíz. Esta planta gramínea es originaria de América, se concentra para su venta en la zona cercana en lo que ahora se conoce como mercado de Jamaica. Las jamaicas eran unas fiestas muy antiguas que se llevaban a cabo en las plazas de toros. En el sitio que ocupa el mercado de Jamaica existió una de ellas, en los alrededores se levantaban unos puestos adornados con arcos de hierbas, de flores y de aromáticas ramas. En estos puestos se vendía el indispensable mole de guajolote, el pato, quesadillas, tacos, etcétera, y como bebidas refrescantes había enormes tinajas con aguas rojas, verdes, amarillas y azules. En la entrada a la jamaica, según se acostumbraba en las corridas de toros y el paseo o la diversión en el ruedo, ponían mesas para comer y beber. Esta celebración casi ha desaparecido en las plazas, pero en cambio todavía se celebran en lugares apropiados para una gran vendimia.

SANTA ANITA: El icono de la estación representa la silueta de un vendedor en su canoa. Nombre del barrio donde anteriormente se hacía comercio de flores y legumbres, productos que cosechaban los nativos de sus chinampas y transportaban en sus canoas al centro de la ciudad, por el canal que iba de la laguna de Chalco al lago de Texcoco. Esta ruta era uno de los paseos preferidos con que contaba la ciudad de México hace ya muchos años. Estaba situada a las orillas del canal de la Viga. Lo característico y notable era el paseo que se hacía en canoas, mismas que la gente alquilaba en un embarcadero que se localizaba en la Viga, comenzaba desde la Garifa y pasaba por el Puente de dos ojos en donde había unas compuertas para controlar el paso de las aguas; durante la cuaresma, el paseo adquiría una enorme animación y era agradable ver a habitantes vestidos con trajes llamativos, soldados con impecables uniformes, rancheros vestidos de cuero y las mujeres con faldas de colores muy brillantes.

LINHA 05

<i>Data da inauguração</i>	<i>Trecho</i>	<i>Quantidade de estações</i>
19/12/1981	Consulado – Pantitlán	07
01/07/1982	La Raza – Consulado	03
30/08/1982	La Raza – Politécnico	03

PANTITLÁN: El ícono de la estación representa dos banderas de los avisos de navegación que los aztecas pusieron en el lago de Texcoco. Pantitlán es un vocablo náhuatl que significa: "entre banderas". En tiempos de los aztecas, ese lugar era parte del lago de Texcoco. Había una alcantarilla en donde los remolinos llegaban con tal fuerza, que se llevaban las canoas. Por esa razón, cercaron el lugar poniendo dos postes y como aviso a los navegantes, las banderas.

HANGARES: La imagen de la estación de la línea 5, representa un cobertizo para aviones. Hangar es un cobertizo generalmente abierto, con techo ligero destinado a guardar, reparar y estacionar los aparatos de aviación. Puede ser una estructura individual o grupos de edificios relacionados o contiguos. Dentro de las instalaciones del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, se encuentran varios hangares privados y del mismo aeropuerto.

TERMINAL AÉREA: La imagen de la estación representa la torre de control del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México y un avión. Los antecedentes de la aviación en nuestro país se remontan a principios del siglo XX en la hacienda de Balbuena. El propietario de la Hacienda, Alberto Braniff, realiza el 8 de enero de 1910 el primer vuelo de la República Mexicana con su avión, un Voisin. Posteriormente, Balbuena se convierte en el aeropuerto militar y funciona como tal hasta 1950, año en el que la Fuerza Aérea se pasa al Aeropuerto Militar de Santa Lucía y fraccionan el terreno. El Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México se inaugura oficialmente el 19 de noviembre de 1952 con dos pistas, algunos hangares, sistemas rudimentarios de iluminación y un pequeño edificio terminal de pasajeros. En la actualidad, el Aeropuerto Internacional Benito Juárez es el principal aeropuerto metropolitano de América Latina, en 2001 tuvo un flujo de más de 21 millones de pasajeros. En el ámbito internacional ocupa el lugar 40 (hay cerca de 5 mil en todo el mundo). Cuenta con todos los adelantos técnicos y sus instalaciones pueden igualarse a las de los mejores aeropuertos del mundo, en el andén principal hay comercios, hoteles, bancos, casas de cambio, para brindarles a los usuarios todas las comodidades.

OCEANÍA: El ícono de la estación es la silueta de un canguro. La estación está ubicada en la colonia Pensador Mexicano, cerca de avenida Río Consulado y avenida Oceanía, pertenece a la delegación Venustiano Carranza. Dentro de la colonia están las instalaciones del deportivo Oceanía. Oceanía es uno de los cinco continentes del mundo que es integrado por Australia y diversos grupos insulares del Pacífico Sur, cuyo símbolo representativo es el canguro, figura que ha sido llevada al escudo nacional de ese país. La más reciente división geográfica ordena a esta parte del mundo en cuatro grandes zonas: Australasia, en donde están Australia y Nueva Zelanda; Melanesia que integra Nueva Calendonia y Nuevas Hébridas, las islas Salomón y algunas otras islas, desde Nueva Guinea hasta Fidji; La Micronesia, que comprende algunos archipiélagos como las Carolinas, las Marinas, las Marshal y las Gilbert; la Polinesia, en donde se localizan Hawai, Tahití, Samoa, Tonga, Marquesas, Tubual, Cook, Tuamotu, Ellice y Pascua.

ARAGÓN: La silueta de la estación es una ardilla. La estación Aragón está ubicada entre avenida Río Consulado, avenida 503 y Circuito Interior. Perteneció a la delegación Venustiano Carranza y a la colonia Simón Bolívar, que colinda con el Estado de México. La colonia llamada Aragón fue parte del Lago de Texcoco, el cual se terminó de secar en el siglo XX. Hacia 1931, se realizaron trabajos de desecación, posteriormente el presidente Pascual Ortiz Rubio, creó la Comisión Nacional Deslindadora con el fin de vender terrenos para siembra y habitación en los terrenos federales del extinto Lago de Texcoco. A partir de la década de los 70 y 80, la zona sufre un crecimiento inusitado de habitantes, provocado principalmente por la inmigración de otros estados de la República Mexicana, y la especulación de vendedores de terrenos que promovían la compra de lotes propios a precios muy bajos. Por otro lado, la Confederación de los Trabajadores de México (CTM) Aragón, auspició la construcción de vivienda para los trabajadores.

EDUARDO MOLINA: La imagen de la estación representa una parte de la obra "El agua, Origen de la vida", ubicada en el cárcamo del río Lerma en el parque de Chapultepec, obra de Diego Rivera cuyo tema central son unas manos tomando agua. El ingeniero Eduardo Molina nace en la Ciudad de México el 22 de agosto de 1892. Sus estudios profesionales los realiza en la facultad de Ingeniería de la UNAM. Apasionado por las obras hidráulicas municipales, en 1935 es director de Aguas del Distrito Federal. Tres años más tarde presenta a la Sociedad de Geografía y Estadística un estudio que se llama "Causas de las perturbaciones del subsuelo del Valle de México" En

1960, debido a sus vastos conocimientos sobre la historia y los problemas del desagüe, el regente de la Ciudad de México lo nombra Director de las Obras de introducción de las aguas del río Lerma a la capital de la República. Con ello ésta no vuelve a vivir la sequía de 1922, en la que el agua se agota casi totalmente durante más de tres semanas.

CONSULADO: El ícono de la estación representa la sección de un ducto del río Consulado entubado. La palabra consulado es la jurisdicción de un cónsul, que es un agente diplomático en una ciudad extranjera. Río Consulado es un canal que recoge las aguas de los ríos San Joaquín y Los Morelos, que bajan de las laderas de la Sierra de las Cruces. El río actualmente está entubado y corre por toda la avenida del mismo nombre hasta desembocar en el lago de Texcoco. Antiguamente existió una ciénega llamada Los Morales. Propiamente era un cenegal pantanoso y ahí precisamente desembocaban estos ríos constituyendo uno de los restos del lago de Texcoco. Lo que actualmente es la

avenida Melchor Ocampo, en la antigüedad se llamaba calzada La Verónica, que fue construida para que sirviera de dique a la enorme ciénega.

VALLE GÓMEZ: El icono de la estación es una planta de agave. Valle Gómez es por el apellido de los dueños del potrero llamado La Vaquita, lugar donde abundaban los magueyes. Diversos estudiosos coinciden en afirmar que México es el centro y origen de dispersión del maguey, ya que en el territorio existen en estado silvestre agaves de formas menos evolucionadas, así como el mayor número de variedades. Su presencia en países asiáticos y del Mediterráneo se debe a que el hombre lo llevó a esos lugares para su explotación. El género agave considera dos subgéneros: *littaea* y *agave*. El primero de forma espigada, con alto contenido de saponina, se destina a ornato

y contiene esmilagenina, materia prima indispensable para elaborar esteroides. Las especies que integran el subgénero *agave* se explotan para producir bebidas fermentadas como el pulque, y destiladas como el tequila o los mezcales, o bien para extraer fibras, forrajes y alimentos.

MISTERIOS: La imagen de la estación representa la silueta de uno de los misterios que dan nombre a la calzada. La calzada de los Misterios se construye durante la época colonial con objeto de comunicar la antigua población del Tepeyac con la Ciudad de México. En diciembre de 1675 Francisco Marmolejo e Isidro Zuriñana idean construir, en los lados de la calzada de los Misterios, 15 ermitas para dedicar cada una de ellas a los 15 misterios del rosario, mismas que quedan terminadas el 14 de agosto de 1676. Estas ermitas eran unas construcciones de cantera de cuatro metros de largo por 1.50 de ancho y ocho de alto, cada una constaba de tres cuerpos: el primero servía de asiento a la

construcción; el segundo contenía en relieve un misterio y el tercer cuerpo servía para contener una imagen, también en relieve, y arriba, en forma de estatua, otra pequeña imagen. De esas construcciones sólo quedan ocho, en ruinas. En 1854 la calzada de los Misterios es remodelada, y años después, se traza sobre ésta una vía de ferrocarril por la que cruzaba el tren que iba a Puebla y a Veracruz. Finalmente es urbanizada modernamente, siendo ahora una gran avenida.

LA RAZA: La imagen de la estación representa la pirámide conocida como Monumento a la Raza. En la avenida de los Insurgentes Norte esquina con calzada Vallejo hay un monumento dedicado a la raza azteca. Esta obra fue realizada por el escultor Luis Lelo de Larrea en 1940. Su construcción es de tipo pirámide precolombina: nos muestra en la parte inferior de sus lados derecho e izquierdo, a grupos escultóricos que representan al grupo defensa de Tenochtitlan y grupo Fundación de México; en la parte superior del monumento, en cada uno de sus frentes, hay un relieve en bronce con inscripciones: Itzcoatl, rey de México; Netzahualcoyotl, rey de Texcoco;

Totoquihuatzin, rey de Tlacopan y la figura de Cuauhtémoc. Remata con una majestuosa águila que en un principio se destinó al Palacio Legislativo.

AUTOBUSES DEL NORTE: El ícono de la estación Autobuses del Norte es una silueta de un autobús foráneo. Central camionera terminal J. Guadalupe López Velarde, mejor conocida como Autobuses del Norte, se inaugura el 13 de diciembre de 1973, los autotransportistas mexicanos realizaron la construcción de este edificio y sus instalaciones para el servicio de la Ciudad de México. Tiene una superficie de 100 mil 508 metros cuadrados, un área total construida de 69 mil 108 metros cuadrados. La inversión fue de 120 millones de pesos. La terminal Central del Norte cubre 27 Estados del territorio nacional, tales como Aguascalientes, B. California Norte, Chihuahua, Coahuila, Distrito

Federal, Durango, Guanajuato, Guerrero, Nayarit, Nuevo León, Oaxaca, Puebla, Querétaro, San Luis, Sinaloa, Sonora, Michoacán, Tamaulipas, Veracruz y Zacatecas, entre otros destinos más.

INSTITUTO DEL PETROLEO: La imagen de la estación es un pozo de extracción. El Instituto del Petróleo es un organismo público descentralizado del gobierno federal, se crea el 23 de agosto de 1965 por la necesidad de estar al día en materia tecnológica, de relacionar los planes educativos con la política de empleo, de conocimientos técnicos y una más alta capacitación obrera, así como por la necesidad de incrementar la técnica relacionada con el desarrollo de las industrias petrolera, petroquímica básica, petroquímica derivada y química; sus objetivos fundamentales son crear programas de investigación científica básica y aplicada; formar investigadores; desarrollar tecnologías

aplicables a la técnica petrolera, y capacitar personal en todos los niveles. En los años ochenta inicia la descentralización de sus actividades hacia otros puntos del país y se construye el parque Industrial La Reforma, que ahora alberga importantes laboratorios. Se crea la zona Noroeste, como imperativo para impulsar la promoción de los servicios tecnológicos del instituto y ampliar su mercado, esencialmente en Nuevo León y Coahuila.

POLITÉCNICO: El ícono de la estación es el emblema del Instituto Politécnico Nacional. En 1932 surge la idea de integrar y estructurar un sistema de enseñanza técnica, proyecto en el cual participaron Narciso Bassols y los ingenieros Luis Enrique Erro y Carlos Vallejo Márquez. Sus conceptos cristalizaron en 1936, gracias a la voluntad de Juan de Dios Bátiz, entonces senador de la República y del general Lázaro Cárdenas del Río, presidente constitucional de los Estados Unidos Mexicanos, quien se propone llevar a cabo los postulados de la Revolución Mexicana en materia educativa; dando así nacimiento a una sólida casa de estudios: el Instituto Politécnico Nacional.

En el Politécnico se agrupan escuelas existentes desde el siglo XIX como la Nacional de Medicina Homeopática, Nacional de Ciencias Biológicas (hoy ENCB), la Superior de Comercio y Administración (ESCA), la Superior de Ingeniería Mecánica y Eléctrica (ESIME) y la Superior de Construcción, entre otras. Los edificios que debían albergarlo fueron erigidos en el Casco de la ex-hacienda de Santo Tomás; estos terrenos habían sido donados años atrás por el general Álvaro Obregón al ingeniero Wilfrido Massieu Pérez para fundar la Escuela Técnica para Ferrocarrileros, que no entró en funciones. Para el inicio de sus cursos, la Preparatoria Técnica fue dividida en dos niveles: Prevocacional y vocacional. Teniendo sólo un nivel superior. En 1940, mediante decreto presidencial, se autoriza a los profesionistas con título del IPN ejercer sus actividades específicas.

LINHA 06

<i>Data da inauguração</i>	<i>Trecho</i>	<i>Quantidade de estações</i>
21/12/1983	El Rosario – Instituto del Petróleo	07
08/07/1986	Instituto del Petróleo – Martín Carrera	04

EL ROSARIO: El icono de la estación representa las cuentas de un rosario, que sirve para practicar la oración. En el siglo XVI la orden de los jesuitas tenía una gran extensión de tierras cercanas a Azcapotzalco, donde levantaron un monasterio y una iglesia que pusieron bajo la advocación de la virgen del Rosario, y es así como se le conoce al rumbo, desde entonces. Cuando los jesuitas fueron expulsados de México, en el año de 1767, muchos ricos mineros adquirieron algunas de esas propiedades y fue Pedro Romero de Terreros, primer conde Marqués de San Cristóbal y San Francisco, quien obtuvo ese gran latifundio de El Rosario, convirtiéndolo en una hacienda. Posteriormente el

lugar es fraccionado y ahora constituye un gran conjunto habitacional.

TEZOZÓMOC: La imagen de la estación es la silueta del busto del rey Tezozómoc. Nace en Azcapotzalco en 1427, gobierna durante 80 años, tuvo como tributarios a los aztecas y somete al señorío de Texcoco. A la muerte de Aculhua, quien gobernaba a los tepanecas, o sea a los de Azcapotzalco, sube al trono su hijo Tezozómoc, demostrando desde el principio ser como su padre: ambicioso, astuto y desalmado. Durante su reinado comete infinidad de injusticias con su pueblo. Es cruel, intrigante y traicionero con sus enemigos. Sin embargo, y a pesar de todo, se hizo viejo en el trono. Gobierna hasta llegar a la senectud, estuvo tanto tiempo al frente de su reino que, según cuentan las

crónicas, despachaba los asuntos de Estado en un cesto lleno de algodón. Aún así, siempre se mostró lúcido, pero excesivamente cruel e implacable. Sus más grandes enemigos, los mexicas y los texcocanos, a quienes acosaba constantemente y los tenía siempre en estado de guerra.

AZCAPOTZALCO: La silueta de la estación es una hormiga. Azcapotzalco significa lugar de hormigas. Este espacio se forma con dos grupos étnicos: otomíes y teotihuacanos. Los chichimecas llegaron al Anáhuac mucho antes que arribaran los aztecas, venían comandados por el cacique llamado Xolotl. Para establecerse aprovecharon los restos del destruido reino de los toltecas. Años después arriban a este lugar unas tribus que venían precisamente del mismo lugar de donde procedía Xolotl, quien los recibe con gran simpatía ya que eran de su mismo linaje y aprovecha el suceso para casar a sus dos hijas, con dos jefes de estas tribus. A Cuetlaxochintli la casa con Aculhua y le dio

como dote, la población y señorío de Azcapotzalco. Tenochtitlán, Texcoco y Tacuba, formaron una triple alianza, para así acabar con Azcapotzalco, con ello este último reino se derrumba, su gente, la poca que sobrevivió, queda en calidad de esclava de los tres reinos.

FERRERÍA / ARENA CIUDAD DE MÉXICO: El símbolo de la estación es la silueta de la "Arena ciudad de México"; un recinto de espectáculos con capacidad para más de 22,000 espectadores. En el espacio de 8 hectáreas en donde se encontrara el antiguo rastro de la Hacienda Ferrería, el 18 de marzo del año 2009 se comenzaron a levantar los 225 mil metros cuadrados de este recinto al norte de la ciudad; zona históricamente caracterizada por sus espacios más abiertos y de importancia industrial relevante. A partir de que los colonizadores españoles trajeron al nuevo mundo el conocimiento del tratamiento del hierro se conoció la ferrería. Estos establecimientos industriales

comenzaron a utilizar los yacimientos minerales para el tratamiento del hierro fueron instalados en los lugares en donde existían yacimientos de ese mineral y bosques para elaborar el carbón vegetal. La estación de carga de los Ferrocarriles Nacionales de México, así como el rastro de la ciudad de México se encontraban en terrenos muy amplios de la antigua hacienda Ferrería. El antiguo símbolo de la estación ferrería hacía referencia al ganado y a los rastros de la capital, que estaban siempre estratégicamente ubicados cerca de alguna estación de carga ferroviaria.

NORTE 45: La imagen de la estación representa los cuatro puntos cardinales Norte, Sur, Este y Oeste, que junto con otros 28 intermedios conforman la llamada rosa de los vientos. La estación Norte 45 debe su nombre a la cercanía de una avenida llamada así y que forma parte de la colonia Industrial Vallejo; en esta colonia, las calles y las avenidas que van en sentido horizontal llevan el nombre de un rumbo (Norte), entre ellas está la Norte 45, misma que se inicia en la calzada Vallejo por el norte y llega hasta unirse con la calle de Ceylán en el sur, de la misma manera, las calles y avenidas que van en sentido perpendicular a las anteriores llevan también el nombre de otro rumbo

(Poniente), lo que dio motivo a que el símbolo de esta estación sea una rosa de los vientos, la cual no es más que un círculo que tiene marcados a su alrededor los 32 rumbos en que se divide la vuelta entera del horizonte, tomando como base los cuatro principales que son: norte, sur, este y oeste.

VALLEJO: La imagen de la estación es una fábrica. El general Ángel Vallejo nace en 1869. Entra al Colegio Militar el 15 de enero de 1887, terminando sus estudios obtuvo el grado de teniente de Estado Mayor, posteriormente el de coronel, con éste desempeño el cargo de subjefe de Departamento de Caballería de la Secretaría de Guerra y Marina y ocupa el puesto de director de la escuela militar de aspirantes, ubicada en Tlalpan. Los acontecimientos de la decena trágica dieron como resultado el levantamiento de Venustiano Carranza. El gobierno constitucionalista provisional decidió crear una escuela militar, por lo que se designó al general brigadier de Estado Mayor, Ángel

Vallejo, para que fundara la Academia de Estado Mayor, llamada así temporalmente, después se le dio el nombre de Colegio Militar. Vallejo es actualmente una de las zonas industriales más importantes del Distrito Federal, localizada al norponiente de la ciudad y cuyo nombre fue tomado para identificar a la estación.

INSTITUTO DEL PETROLEO: La imagen de la estación es un pozo de extracción. El Instituto del Petróleo es un organismo público descentralizado del gobierno federal, se crea el 23 de agosto de 1965 por la necesidad de estar al día en materia tecnológica, de relacionar los planes educativos con la política de empleo, de conocimientos técnicos y una más alta capacitación obrera, así como por la necesidad de incrementar la técnica relacionada con el desarrollo de las industrias petrolera, petroquímica básica, petroquímica derivada y química; sus objetivos fundamentales son crear programas de investigación científica básica y aplicada; formar investigadores; desarrollar tecnologías

aplicables a la técnica petrolera, y capacitar personal en todos los niveles. En los años ochenta inicia la descentralización de sus actividades hacia otros puntos del país y se construye el parque Industrial La Reforma, que ahora alberga importantes laboratorios. Se crea la zona Noroeste, como imperativo para impulsar la promoción de los servicios tecnológicos del instituto y ampliar su mercado, esencialmente en Nuevo León y Coahuila.

LINDAVISTA: El icono de la estación es la silueta del templo de San Cayetano Apóstol. Antes de la llegada de los conquistadores por tierras americanas, el espacio que hoy ocupa la colonia Lindavista era el antiguo señorío denominado “Zacacalcos” del código Santa Isabel Tola. Según un plano de principios del siglo XVIII del Ramo de Tierras y Ejidos del Archivo del ex ayuntamiento de la ciudad de México, esas tierras pertenecieron a la familia Montes de Oca, con profundas raíces en Azcapotzalco. Durante la colonia estuvo comunicado con la Villa de Guadalupe por un camino pintoresco, era el paso obligado de cargadores indígenas y se podía disfrutar de escenas

exóticas como las contenidas en un libro ilustrado por algún viajero. Entroncaba con la calzada de Vallejo o camino de carretas de Cuautitlán a Zacatecas, importante vía de comunicación para transportar oro y plata en carretas fletadas en los centros mineros del bajío con destino a la ciudad de México.

DEPORTIVO 18 DE MARZO: La silueta de la estación representa a un jugador de pelota de la época prehispánica. En 1943 el Sindicato Único de Trabajadores del entonces Departamento del Distrito Federal, pidió en su congreso anual a las autoridades la custodia del deportivo, consiguiendo su objetivo. En 1946 la Secretaria de Educación y Deporte del SUTGDF tenía a su cargo la administración del deportivo. Desde sus orígenes carecía de presupuesto para su mantenimiento, así que para crear fondo se realizaron luchas y peleas de box en el gimnasio. Por los años cincuenta se implanta una tarjeta mensual con un valor de \$1.00, que daba derecho a todos los servicios.

El deportivo tenía una extensa superficie, con alberca, gimnasio duela, canchas de tenis, frontón, frontenis, campo de beisbol, arquería, áreas verdes, cancha de fútbol, oficinas, entre otros. En el año de 1998 la estación cambio de nombre de Basílica a Deportivo 18 de Marzo.

LA VILLA / BASÍLICA: La imagen de la estación es la silueta de la virgen de Guadalupe y la Basílica. Antes de la conquista existía cerca de Tenochtitlán un lugar llamado Pepeaquilla, donde había un teocalli (templo indígena) en el que los antiguos mexicas adoraban a Tonantzin (la madre de los dioses). Años después el teocalli fue destruido, así como la imagen de la diosa; según se cuenta, en esos lugares a principios del siglo XVI se le apareció la virgen de Guadalupe a un indígena llamado Juan Diego. Estos sucesos tuvieron lugar del 9 al 12 de diciembre del año de 1531, precisamente 10 años después de haberse consumado la conquista. Basílica es el nombre que se le dio al templo

en el que se encuentra desde hace 400 años la tilma de Juan Diego, donde se grabó la imagen de la virgen. La primera Basílica se construye de 1695 a 1709 por el arquitecto Pedro de Arrieta, de 1802 a 1836 el arquitecto y escultor Manuel Tolsá construye un segundo altar, y con motivo de la coronación pontificia de la virgen de Guadalupe el año de 1895, se construye el altar —que todavía hoy podemos ver— por el escultor Carlo Nicoli, en mármol de Carrara. Se le conoce como Basílica antigua. La actual Basílica fue planeada por el arquitecto Pedro Ramírez Vázquez, la asistencia a ésta es la más numerosa del mundo; se oficia misa los 365 días del año y hay ocasiones en que rebasa los 100 mil asistentes. La basílica está diseñada para 12 mil personas en su interior y 30 mil en el enorme atrio.

MARTÍN CARRERA: La silueta de la estación es el busto del general Martín Carrera. Nació en Puebla en 1806. Lucha en la guerra de Independencia comandando como capitán una batería durante el asedio de Ulúa. Desempeña por mucho tiempo el cargo de director general del cuerpo de artillería. Posteriormente es electo senador en 1844. En 1855, después de la renuncia a la Presidencia de la República del general Santa Ana, Martín Carrera es electo presidente interino, tomando posesión el 15 de agosto de ese año. Inicia su trabajo lanzando una proclama en donde analiza las dificultades de la nación, los motivos por los que acepta el puesto que se le había confiado y la necesidad de efectuar varias reformas en los ramos de Guerra y de Hacienda, así como la reorganización de la Guardia Nacional. Muere en la ciudad de México el 22 de abril de 1871.

LINHA 07

<i>Data da inauguração</i>	<i>Trecho</i>	<i>Quantidade de estações</i>
20/12/1984	Tacuba – Auditorio	04
22/08/1985	Auditorio – Tacubaya	02
19/12/1985	Tacubaya – Barranca del Muerto	02
29/11/1988	Tacuba – El Rosario	04

EL ROSARIO: El icono de la estación representa las cuentas de un rosario, que sirve para practicar la oración. En el siglo XVI la orden de los jesuitas tenía una gran extensión de tierras cercanas a Azcapotzalco, donde levantaron un monasterio y una iglesia que pusieron bajo la advocación de la virgen del Rosario, y es así como se le conoce al rumbo, desde entonces. Cuando los jesuitas fueron expulsados de México, en el año de 1767, muchos ricos mineros adquirieron algunas de esas propiedades y fue Pedro Romero de Terreros, primer conde Marqués de San Cristóbal y San Francisco, quien obtuvo ese gran latifundio de El Rosario, convirtiéndolo en una hacienda. Posteriormente el

lugar es fraccionado y ahora constituye un gran conjunto habitacional.

AQUILES SERDÁN: La silueta de la estación es el busto de Aquiles Serdán. En 1910 el descontento político del pueblo de México hacia el régimen porfirista rebasa los límites y empiezan a surgir brotes rebeldes en todo el país. El gobierno tuvo conocimiento de las intenciones de un maderista llamado Aquiles Serdán al saber que en su casa había un depósito de armas, municiones y explosivos, que estaban preparados para ser distribuidos, se da la orden de cateo, comisionando al coronel Miguel Cabrera y al mayor Vicente Murrieta, quienes al entrar al patio son recibidos con una descarga de fusiles que ocasiona la muerte de los dos. Al tener conocimiento las autoridades, dan

órdenes al batallón Zaragoza para que tome por asalto la casa, logrando mantener a los asaltantes a

raya durante mucho tiempo. Finalmente la tropa pudo entrar a la casa. Mujeres y hombres son acribillados. Aquiles Serdán al ver que todo estaba perdido, corre a la planta baja y logra ocultarse bajo el piso. Así, en incómoda postura se mantiene por más de 15 horas y cuando cree que el lugar había sido abandonado sale de su escondite, al verlo sus enemigos, le disparan a la cabeza.

CAMARONES: La imagen de la estación es la silueta de un camarón. En 1790 existía un pequeño pueblo llamado Camarones. Estaba situado sobre un camino real que iba desde San Salvador Xochimanca hasta las inmediaciones de Azcapotzalco, y atravesaba, además los poblados de San José, San Bernabé, Aspetia y Santa Martha. El camino estaba bordado, por un lado, de una hilera de grandes árboles, y por el otro, había un pequeño río que era una especie de atarjea, por donde corría el agua de norte a sur, y que culminaba en el río Consulado y éste a su vez la conducía hasta el lago de Texcoco. Mucho antes de esos tiempos, el camino adopta el nombre de Camarones, ya que

dicha atarjea llevaba en sus aguas, unos pequeños animalitos que asados y envueltos en hojas de maíz adquirirían un sabor parecido al del camarón.

REFINERÍA: La imagen de la estación son los contenedores de Pemex. La refinería se construye en 1934 con el objeto de procesar, diariamente, 11 mil barriles de petróleo. Para 1945, las instalaciones de la refinería son abandonadas y se construyeron unas modernas con capacidad para 50 mil barriles diarios. Diez años después, los últimos equipos que originalmente quedaban se sustituyen por modernas unidades de mayor capacidad, elevando el proceso hasta 100 mil barriles diarios. Actualmente se está llevando a cabo, en la refinería, la instalación de nuevas unidades de procesamiento, esta planta, además de producir gasolina puede fabricar materia prima para la

elaboración de detergentes. Se están edificando otras plantas que servirán para la concentración de etileno, que se usa para la manufacturación de plásticos. Todas estas obras harán que la refinería quede en condiciones de suministrar al mercado gran variedad de productos derivados del petróleo.

TACUBA: El ícono de la estación representa unas flores. Tlacopan, nombre en nahuatl, significa "planta florida". Los pobladores del antiguo reino de Tlacopan o Tacuba, pertenecían a la tribu tepaneca y eran gobernados por Totoquihuatzin, sobrino de Maxtla, quien era rey de Azcapotzalco. Izcoatl, señor de México, tuvo grandes desavenencias con Maxtla y se dispuso a combatirlo. Para asegurar una victoria ante tan poderoso enemigo, se alió con Netzahualcoyotl, quien era el rey de Texcoco. A la caída del tepaneca de Azcapotzalco, los vencedores decidieron formar un reino que lo sustituyera.

Para ello, llamaron a Totoquihuatzin, nombrándolo rey de los tepanecas; se trazó una línea de norte a sur y todo lo que quedó al éste, pasó a poder del rey de Texcoco; lo que quedó al oeste, quedó como propiedad del rey de México, y todo lo restante, quedó como propiedad para el nuevo reino de Tacuba, que fiel a la alianza establecida, contribuyó eficazmente para fortalecer y hacer más poderoso el reino azteca.

SAN JOAQUÍN: El icono de la estación representa la silueta de uno de los puentes del viaducto radial Río San Joaquín. Avenida ubicada hacia el norte de la ciudad de México, comienza en el trébol de calzada general Mariano Escobedo y avenida Ejército Nacional, atraviesa la colonia Anáhuac, Ampliación Granada, Ampliación Popo, Calzada Legaria; termina a la altura del Panteón Francés y se convierte en avenida Casa de la Moneda.

POLANCO: El icono de la estación es una torrecilla de estilo barroco libanés, que caracteriza a esta zona del Distrito Federal. Esta colonia es una de las de mayor auge en la ciudad, es una rica muestra de la arquitectura de estilo colonial-californiano. En 1930 las avenidas de Homero y de Horacio eran apenas caminos de tierra que limitaban cada sembradío de maíz. La avenida de Masaryk era el camino principal a la hacienda de los Morales, conocida entonces como la avenida de la Piedra Redonda y, sobre la calle de Arquímedes, antes avenida del Paredón, tan sólo había establos. En Campos Elíseos, hoy una de las avenidas más lujosas y con comercios exclusivos de la ciudad, era el cauce del río que limitaba y regaba los campos de la hacienda. Este río, que cruzaba por la colonia Anzures, desembocaba en el Circuito Interior para bajar por la calzada de la Verónica y pasar por Consulado hasta llegar al lago de Texcoco. En el lugar se erigieron las mejores casonas de la época, recintos que eran el reflejo del auge económico que en aquel entonces vivía el país. En la actualidad, en su mayoría, estas casas han sido convertidas en corporativos lujosos, tiendas exclusivas o restaurantes. Al demoler la primera casa neocaliforniana, Polanco comenzó a perder su imagen urbana, su entorno y su historia. La colonia se sitúa en un punto céntrico de la ciudad y sus vialidades se congestionan cada vez más debido a la densidad con que se han ido incrementando.

AUDITORIO: La imagen de la estación es la fachada lateral del edificio del Auditorio Nacional. En 1990 el gobierno federal y el Departamento del Distrito Federal determinan realizar la reconstrucción integral del Auditorio Nacional, por lo que el 16 de mayo de 1991, poco antes de que concluyeran las obras de remodelación, se crea el Fideicomiso para el uso y aprovechamiento de éste. Es así como se le encomienda aprovechar, conservar y mantener las instalaciones para la promoción, comercialización, producción, realización y difusión de espectáculos de carácter científico, cultural, educativo o artístico. El Auditorio Nacional cobra presencia en la ciudad de México como el máximo foro para espectáculos; incluso en revistas especializadas, es catalogado como uno de los diez mejores auditorios del mundo por sus capacidades técnicas, de espacio, de seguridad y de tecnología. Con miles de presentaciones organizadas desde su reapertura, sus 12 millones de asistentes, lo perfilan como el segundo foro más importante del mundo, después del Radio Music City Hall en Nueva York.

CONSTITUYENTES: La imagen de la estación representa las constituciones redactadas y firmadas en los años de 1824, 1857 y 1917. A la muerte de Francisco I. Madero, el entonces gobernador de Coahuila Venustiano Carranza, desconoce al general Victoriano Huerta, quien había usurpado la Presidencia de la República, dando comienzo a la etapa de la revolución que fue conocida como constitucionalista, debido a que su objetivo principal era reimplantar el orden por medio de una nueva Constitución. El 20 de noviembre de 1916 se inician las juntas preparatorias del Congreso, que deberían fijar las bases para la nueva Constitución; el 31 de enero de 1917 se firma ésta para ser promulgada el 5 de febrero de ese mismo año. En este documento se sustentan las bases jurídicas y leyes que norman y rigen la organización de la República Mexicana.

TACUBAYA: La imagen de la estación representa la silueta de un cántaro (recipiente para agua). Tacubaya en nahuatl quiere decir "lugar donde se junta el agua". El origen del lugar se ubica desde los chichimecas, en 450 d.C.; para 1276 llegan los mexicas y permanecen en el sitio hasta 1279, cuando se regresan a Chapultepec. En sus inicios se le llama Acozcomac "lugar donde se junta el agua". Los mexicas la nombran Atlalcuihaya y a raíz de la fundación del ex-convento de San Diego, se le llama San José de Tacubaya. En 1861 Benito Juárez la nombra Tacubaya de los Mártires, en memoria a las víctimas del 11 de abril de 1859. Tacubaya deja de ser suburbio y se integra al proceso modernizador, pues ahí se construye el primer edificio alto de la capital del país, el conjunto Ermita, de un estilo arquitectónico vanguardista en aquella época. Después se construyen otros edificios como el Jardín, que crearon un ambiente distinto.

SAN PEDRO DE LOS PINOS: El icono de la estación es la figura de unos pinos. A finales del siglo antepasado, el viajero o caminante que iba de Tacubaya al sur, rumbo a Mixcoac o San Ángel tenía que pasar por la garita que se llamaba San Pedro, esa zona estaba compuesta por grandes extensiones de terreno, que contenían algunas rancherías y haciendas, el suelo de toda esta parte fue siempre muy fértil, en donde abundaban grandes arboledas, predominando los pinos. En este lugar los frailes dominicos levantaron una pequeña ermita, cercana a la garita, y para identificarla mejor, el pueblo empezó a llamarla ermita de San Pedro de los Pinos, debido, lógicamente, a la gran cantidad de esos árboles coníferos. Cerca de la ermita formaron la ranchería de Tacubaya que alcanzó gran auge, su población se fue extendiendo hacia el sur y al juntarse y ocupar la zona de San Pedro, queda como una colonia.

SAN ANTONIO: La imagen de la estación es la silueta del fraile San Antonio de Padua. San Antonio de Padua, fraile de la orden de los franciscanos en 1195 y que se representa con el niño y la aureola, símbolo de la inocencia. San Antonio evangeliza algunos lugares de Italia y muchas ciudades francesas. Su carrera como orador dura nueve años. Muere en Padua (Venecia, Italia) el 13 de junio de 1231. El Papa Gregorio XI lo canoniza un año después de su muerte. Esta avenida, ubicada al sur de la ciudad de México, comienza al poniente en el cruce con avenida Central, atraviesa las avenidas Revolución, Patriotismo y al llegar a Insurgentes, se convierte en Eje 6 Ángel Urraza. De oriente a poniente comienza en Anillo Periférico oriente a la altura de canal de San Juan, pasa por la Central de Abastos, atraviesa canal Río Churubusco, Circuito interior Río Churubusco, Eje 3 oriente, la Viga, las Torres, Plutarco E. Calles, Tlalpan, Eje Central, Insurgentes, hasta llegar nuevamente a avenida Central.

MIXCOAC: El icono de la estación representa una serpiente. Mixcoatl, proviene de Mixtli que significa nube y coatl quiere decir serpiente. A Mixcoatl se le considera como el dios estelar de la caza y la guerra. Según las crónicas, el pueblo de Mixcoac ya existía desde mucho antes de la llegada de los españoles a México. Se sabe que Mixcoac, en sus primeros tiempos, pertenecía al señorío de Coyohuacan cuando todo aquello era territorio Tepaneca (de Azcapotzalco) y mucho antes de que llegaran los aztecas al Anáhuac. Hernán Cortés en una de sus cartas de relación dirigida al emperador Carlos V, menciona un lugar llamado Mixquique. Ya para principios del siglo XX, Mixcoac era una municipalidad de las trece que constituían la ciudad de México, estaba situada al centro de él, limitada al norte por la antigua municipalidad de México, al sur por la de Coyoacán, y al este por la de Iztapalapa, al suroeste por la de San Ángel y al norte por la municipalidad de Tacubaya.

BARRANCA DEL MUERTO: La silueta de la estación son dos águilas en vuelo. Se le llama así porque hace muchos años existía una barranca que tenía de ancho lo que ahora tiene la avenida y una profundidad que rebasaba los 15 metros; el origen de ella data de tiempos prehistóricos, se sabe que en la Sierra del Ajusco el volcán llamado Xitle provoca una serie de movimientos terrestres y uno de ellos ocasiona una fractura, es decir, que la tierra se abrió en un gran tramo originando una barranca. La posesión de Mixcoac era ambicionado por los carrancistas y zapatistas, y en ocasiones había enfrentamientos que dejaban como saldo un sinnúmero de muertos, muchos de ellos eran arrojados al fondo de la barranca, por lo que abundaron las leyendas, las fantasías y las consejas en donde las almas en pena de algunos muertos aterraban a los vecinos. De ahí surge el nombre de la Barranca del Muerto.

LINHA 08

<i>Data da inauguração</i>	<i>Trecho</i>	<i>Quantidade de estações</i>
20/07/1994	Garibaldi – Constitución de 1917	19

GARIBALDI / LAGUNILLA: El icono de la estación es un jorongo y una guitarra, vestuario e instrumento típico de los mariachis. La plaza Garibaldi se relaciona con el mariachi, personaje característico del folclore mexicano. La población de Cocula, en el estado de Jalisco, es la cuna del mariachi. La palabra mariachi se deriva del vocablo francés mariage o boda, asignado a un grupo de músicos que amenizaba ceremonias nupciales. El primer mariachi que llega a la ciudad de México en 1905 se establece en el barrio que antiguamente se le conocía como Santa Cecilia (patrona de los músicos). A partir de la Revolución Mexicana la indumentaria sufre una notable transformación, el

atuendo adopta el traje de charro o vaquero mexicano, exclusivo de la clase alta, compuesto de botines o botas a los tobillos, sombrero de charro, moño o corbata larga, chaleco, pantalones ajustados sin bolsillos traseros, correa ancha y botonaduras brillantes a un costado de los pantalones. En Garibaldi puedes escuchar mariachis, tríos, norteños, jarochos, entre otros, o disfrutar de platillos típicos de la ciudad de México y de otras regiones del país. La plaza ha sufrido muchas transformaciones a raíz del temblor de 1985 que afectó las construcciones de la zona: se construyó un estacionamiento subterráneo para visitantes y clientes, se han colocado estatuas de las diversas personalidades de la música mexicana como José Alfredo Jiménez, Lola Beltrán y Juan Gabriel. A partir del 9 de abril de 2009 el nombre de la Estación Garibaldi cambia por Garibaldi / Lagunilla.

BELLAS ARTES: La imagen de la estación representa la fachada principal del Palacio de Bellas Artes. La construcción de este edificio inicialmente es dedicada a un Teatro Nacional y las obras se emprendieron en 1904, para quedar terminadas en septiembre de 1910 e inaugurarlo al conmemorarse el centenario de la Independencia. El edificio contiene esculturas y detalles artísticos los cuales, para su realización, fueron encomendados a talleres y escultores extranjeros. Al escultor catalán, Agustín Querol, le destinaron la ejecución de grandes figuras que representan unos pegasos, dos de los cuales indican el género lírico y los otros dos representan al género dramático. El telón

es otra de las grandes obras, una hermosísima cortina de mosaico de cristales opalescentes, construido en Estados Unidos. Todos los mármoles de que está revestido el edificio, se trajeron de Carrara, Italia, y otros, proceden de diversos sitios de la República Mexicana. El teatro quedó inconcluso por muchos años y fue hasta 1932 cuando por órdenes presidenciales, se reanudan las obras que fueron encomendadas al arquitecto mexicano, Federico Mariscal. La reconstrucción dura dos años, y el 29 de septiembre de 1934, es inaugurado el Palacio de las Bellas Artes.

SAN JUAN DE LETRÁN: La imagen de la estación es la silueta de la Torre Latinoamericana. Este es el nombre con que se conocía hace algunos años, parte del Eje Central Lázaro Cárdenas en la zona Centro Histórico de la ciudad de México, a su vez toma el nombre de una de las cinco basílicas patriarcales de Roma. La basílica de San Juan en Letrán es la catedral de la Diócesis de Roma. Se le ha denominado madre y cabeza de todas las iglesias de Roma y del mundo. La Torre Latinoamericana es uno de los emblemas de la ciudad ubicado en el Eje Central y la calle de Madero, esta construcción se visualiza en cualquier punto del centro y de algunos rumbos de la ciudad, consta de 43

pisos y dos sótanos, estructura de acero y torre de televisión de 40 metros de altura sobre la azotea. El Dr. Leonardo Zeevaert crea y diseña la cimentación para este edificio y actúa como ingeniero consultor en el cálculo de la estructura de acero donde se usa por primera vez el concepto de flexibilidad controlada, estudiando su comportamiento desde el punto de vista dinámico. Más tarde actúa como ingeniero consultor e inspector de la construcción para la cimentación y la estructura de acero. En este edificio aplica su método para encontrar los periodos de resonancia del suelo.

SALTO DEL AGUA: El ícono de la estación representa la fuente de Salto del Agua. El 20 de marzo de 1779, siendo Antonio de Bucareli y Ursúa el nuevo virrey de la Nueva España, se inaugura una fuente en el lugar donde se terminaba la arquería de un acueducto que corría por todo lo que es actualmente las avenidas Arcos de Belén y Chapultepec. El nombre de Salto del Agua se debe a una cascada que se formaba al caer el agua sobre un tazón de piedra, sostenido por las estatuas de tres niños montados en delfines. En esos tiempos, la gente que vivía por la zona acudía a recoger el agua en cubetas, ollas, tinajas, etcétera. Actualmente, se conserva la fuente como joya

colonial por su gran y excelente trabajo de arte; el frente muestra un gran relieve que representa las armas de la Ciudad de México, como se usaban en aquel tiempo. En este, se veía un águila con las alas abiertas y una cruz en el pecho; entre sus alas aparecían unos estandartes españoles y entre sus garras pendían macanas; del pecho del águila, un medallón que representaba las armas de la ciudad. Este escudo fue borrado después de consumada la Independencia, debido a que contenía unas hojas de nopal con la corona imperial.

DOCTORES: La silueta de la estación es el torso de dos doctores. El término doctor es usado como el máximo grado académico obtenido por un profesionista de cualquier área del conocimiento después de obtener el grado de maestro en el postgrado, pero la gente en México lo ha usado popularmente para llamar así a los médicos en general. Situada hacia el sur del Centro Histórico, existe la colonia doctores, llamada así en honor a los médicos académicos de la Reforma. Las calles de esta colonia llevan nombre de galenos de aquella época; éste gremio es uno de los más importantes de nuestro país. En la colonia se encuentran oficinas públicas de los diferentes órganos de

gobierno como son: la Oficina Central de la Tesorería del D F, El Servicio Médico Forense, las sedes de la PGJDF, la Oficina Central del Registro Civil del D F, así como el Hospital General de la SSA, el Centro Médico Siglo XIX del IMSS, la Escuela Libre de Derecho, la Arena México y las primeras instalaciones de la televisora Televisa.

OBRERA: La imagen de la estación es la silueta de un casco de protección industrial enmarcado con dos engranajes. La colonia Obrera cuyo trazo se inicia a principios de siglo, se caracteriza por la utilización del pancoupe en sus manzanas; los lotes fueron adquiridos por artesanos de la época y por uno de los sectores políticos y sociales más importantes de nuestro país surgido durante el nacimiento de la industria, los trabajadores. En la última década del siglo XIX y en la primera del XX se produjo el surgimiento del movimiento obrero (urbano) en aquellos lugares donde se había producido un cierto desarrollo artesanal o manufacturero. México, Buenos Aires y Santiago de Chile fueron

algunas de las ciudades que conocieron el desarrollo de un sindicalismo temprano. En México durante la presidencia de Porfirio Díaz la represión estatal se hizo sentir, siendo uno de los hechos más notables la masacre contra los huelguistas textiles de Río Blanco, en 1907. Aquí se crea el Partido Liberal Mexicano, encabezado por los hermanos Ricardo y Enrique Flores Magón, una de las organizaciones más avanzadas no sólo de su época sino en la actualidad. Publican el periódico Regeneración, desde 1900, que por la constante represión en nuestro país llega a ser editado en Estados Unidos. El rotativo va dirigido a obreros y campesinos, principalmente.

CHABACANO: El ícono de la estación es una figura del fruto. Al crearse las colonias Asturias y Vista Alegre, se proyecta una calle a la que se le llama Chabacano debido a la cantidad de árboles de este fruto que había en aquellos terrenos baldíos, los cuales germinaban prodigiosamente por la proximidad que tenía al río de la Piedad (que ahora está entubado y es el Viaducto). El chabacano es una fruta veraniega que se cultivó por primera vez en China. Fueron los misioneros españoles quienes la traen a América en el siglo XVIII. Este pequeño alimento es de color amarillo naranja, de pulpa dulce, jugosa y, sobre todo, muy aromático. Se usa para hacer mermeladas, deshidratada en

forma de orejones y con sus semillas, se elabora licor.

LA VIGA: La silueta de la estación es de dos pescados. Cerca de la estación se localiza el centro distribuidor de pescados y mariscos, mejor conocido como el mercado de La Viga. A fines del siglo XIX los habitantes de los pueblos que hoy son las delegaciones Iztapalapa e Iztacalco vivían en varias localidades rodeadas de chinampas y comunicadas por una amplia red de canales, entre los que destacan el canal Nacional, el canal de Apatlaco, el río de la Piedad y el canal de Tezontle, entre otros. Pero el principal canal es el antiguo La Viga, que fluía desde el canal Nacional comunicando a Xochimilco, Chalco y Texcoco, llegaba hasta el mercado de la Merced llevando a muchos paseantes

a la zona de Santa Anita. El nombre de La Viga se toma de un rancho que se ubicaba a un costado del canal; esto no duro mucho, pues en 1903 cambia la división política del Distrito Federal y se mandó a cegar el canal para construir una nueva vialidad dando origen a la actual calzada de La Viga, al lado de la cual surgieron industrias y asentamientos de población años después.

SANTA ANITA: El icono de la estación representa la silueta de un vendedor en su canoa. Nombre del barrio donde anteriormente se hacía comercio de flores y legumbres, productos que cosechaban los nativos de sus chinampas y transportaban en sus canoas al centro de la ciudad, por el canal que iba de la laguna de Chalco al lago de Texcoco. Esta ruta era uno de los paseos preferidos con que contaba la ciudad de México hace ya muchos años. Estaba situada a las orillas del canal de la Viga. Lo característico y notable era el paseo que se hacía en canoas, mismas que la gente alquilaba en un embarcadero que se localizaba en la Viga, comenzaba desde la Garifa y pasaba por el Puente

de dos ojos en donde había unas compuertas para controlar el paso de las aguas; durante la cuaresma, el paseo adquiría una enorme animación y era agradable ver a habitantes vestidos con trajes llamativos, soldados con impecables uniformes, rancheros vestidos de cuero y las mujeres con faldas de colores muy brillantes.

COYUYA: La imagen de la estación es el pie de conchero, con sonajas en los tobillos que al bailar simula el sonido de cascabeles. Coyuya es una palabra náhuatl que significa donde se hacen los cascabeles. Así se llaman también diversos municipios ubicados en la república. Coyuya se encuentra sobre el Eje 3 Oriente avenida Francisco del Paso y Troncoso, bajo el puente vehicular de Eje 4 Sur avenida Plutarco Elías Calles, tiene acceso a la avenida Coyuya en los dos puentes peatonales que se encuentran a los lados de avenida Plutarco Elías Calles. El puente tiene dos accesos para el ascenso y descenso de usuarios de los medios de transporte.

ITZACALCO: La silueta de la estación es la fachada de la iglesia del convento de San Matías, primer templo católico característico del rumbo. Iztacalco es una palabra náhuatl compuesta por los vocablos iztatl, "sal", calli, "casa", y co "lugar", por lo que significa "en la casa de la sal"; es decir, "lugar donde se recoge o produce la sal". Al concluir la conquista española los frailes franciscanos evangelizan a los pocos habitantes del lugar y establecen el convento de San Matías, en esa época los habitantes no eran más de 300 y la población se mantuvo estable debido al aislamiento del pueblo. Iztacalco sufre modificaciones en su territorio y en 1978, mediante una ley orgánica se convierte en una de las 16 delegaciones políticas en que se divide la ciudad de México.

APATLACO: El icono de la estación representa el pictograma de una casa o un templo azteca y dentro de ella agua hirviendo con vapor. Apatlaco es un vocablo náhuatl que significa "lugar de baños medicinales". En 1785 existió un canal secundario que sirvió como vía de comunicación en la zona de Iztacalco; en ese entonces se mandó a trazar el paseo de La Viga y dependía mucho de ella, se le conocía como el canal o el acalote de tezontle chico; sobre esta vialidad, en su cruce con río Churubusco, se localiza actualmente la Central de Abastos de la ciudad de México. También es el nombre de un río ubicado en el estado de Morelos; el río Apatlaco nace en los manantiales de Chapultepec Morelos y recibe las aguas de las barrancas del centro y occidente de Cuernavaca, destacando el túnel, los afluentes de la del Pollo, Pilcalla, Amanalco, Limón, Tlazala y los Sabinos. El río Apatlaco aumenta su caudal por el río Cuentepec y por los arroyos Salados, Fría, Salto de Agua, Colotepec y Poza Honda. Hoy en día, el estado está tratando de recuperarlo por la grave contaminación que sufre dicho río.

ACULCO: La imagen de la estación es una ola de agua en un canal. Aculco es un nombre náhuatl que significa "Lugar donde tuerce el agua". Es, además, una colonia y avenida al Oriente del Distrito Federal. También es un municipio ubicado al norte del estado de México, sobre la carretera 55 Toluca-Palmillas, a 104 kilómetros de la ciudad de México; su clima es templado subhúmedo con lluvias en el verano, habitado por grupos indígenas otomíes, muy conocido por los lugares con que cuenta para practicar el alpinismo; sus principales actividades son las labores agropecuarias, producción manufacturera, transporte y comercio.

ESCUADRÓN 201: La imagen de la estación es el emblema o escudo militar que identifica a la agrupación de la fuerza aérea mexicana Escuadrón 201. El heroico Escuadrón 201 es una agrupación de la fuerza aérea mexicana enviada por nuestro país a combatir, como parte de los aliados en la Segunda Guerra Mundial. En este conflicto bélico las relaciones internacionales entre México y el resto del mundo cambiaron radicalmente. Las naciones aliadas, principalmente Estados Unidos, aumentó sus esfuerzos para mantener a los países de latinoamericanos de su lado. La política de "buen vecino" de Estados Unidos y la inclinación de México en apoyar las causas por la democracia, fueron las razones principales para que estos dos países se brindaran ayuda mutua. A principios de 1942 los Botes-U de Alemania extendieron su área de operaciones, estas incluían la costa Atlántica de Estados Unidos y el Golfo de México; dos buques petroleros Mexicanos son atacados y hundidos por submarinos alemanes en Mayo de 1942, esto hizo que México declarara la guerra a los poderes del Eje. La Cámara de Senadores autorizó el 29 de diciembre de 1944 enviar tropas a combate, por lo que el Grupo de Perfeccionamiento Aéreo (GAP), de acuerdo con el orden y clasificación de la Fuerza Aérea Mexicana, pasó a convertirse en el Escuadrón de Pelea 201 de la Fuerza Aérea Expedicionaria Mexicana (FAEM), que originalmente participarían en Europa, pero con las tropas de Hitler ya derrotadas y bajo recomendación del general Alamillo Flores, agregado militar en Washington, EU, se decide que el Escuadrón participe en el Pacífico, en particular en la liberación del archipiélago de las Filipinas, ya que se trataba de una nación cuyo idioma original era el español, junto con la trayectoria cultural hispánica que une a ambas naciones.

ATLALILCO: La silueta de la estación es un pozo de agua. Atlalilco es una voz náhuatl que quiere decir "donde se contiene el agua". Desgraciadamente no se cuenta con información de este lugar, sólo se sabe que antes de la formación de la actual delegación política, Iztapalapa se dividía en dos zonas: Zomulco y Atlalilco, pudiesen ser que eran dos pueblos como lo eran Culhuacán, Iztapalapa, Acatitla, Mexicaltzingo y otros más, pero con el correr de los años los pueblos se convierten en colonias urbanas y se pierden tanto la ubicación y el nombre como el recuerdo, la memoria y la historia de estos lugares.

IZTAPALAPA: La imagen de la estación es el sol que simboliza la ceremonia del fuego nuevo o nacimiento del nuevo sol que se celebra en la delegación. La coexistencia de Iztapalapa con la gran urbe, no ha logrado borrar viejas costumbres; sus habitantes renuevan sus lazos de amistad, de compadrazgo y vecindad, de pertenencia e identidad con el barrio y con la localidad en distintas fiestas de su calendario, pero es en Semana Santa cuando éstos aparecen con mayor fuerza. Los moradores de los ocho barrios: La Asunción, San Ignacio, Santa Bárbara, San Lucas, San Pablo, San Miguel, San Pedro y San José comparten una costumbre heredada de muchos años: representar la pasión de Jesucristo. En los barrios se eligen a los mayordomos; éstos organizan fiestas, entre ellas, la del señor de la Cuevita; la de San Lucas que se celebra el 18 de octubre, con feria, danzantes; y en diciembre la Virgen de Guadalupe.

CERRO DE LA ESTRELLA: La imagen de la estación representa un cerro, tres cruces y una estrella. Ubicado en una zona arqueológica y centro religioso, es considerado uno de los lugares más importantes de Iztapalapa y del Oriente de la ciudad de México. Cuenta la historia que cuando los mexicas parten de Aztlán, que era una isla lacustre, cruzan las aguas y toman tierra firme hasta llegar a un lugar cercano llamado Culhuacán el antiguo; de allí fueron a varios lugares y finalmente en Coatepec encienden el primer fuego nuevo; esto significa que transcurrieron 52 años desde que se salieron de Aztlán. El segundo fuego nuevo lo encienden en el estado de México. Después recorren la parte norte del área lacustre del valle de México hasta llegar a Tecpayocan (hoy el cerro del Chiquihuite, cerca de la villa de Guadalupe), en donde encendieron el tercer fuego nuevo. Continúan su camino hacia Pantitlán, Amalinalpan y Acolnáhuac, hasta llegar a Popotlan, la actual Popotla y se

asientan en Chapultepec. En el Cerro de la Estrella encienden su cuarto fuego nuevo. Al poco tiempo se enfrentan con una coalición formada por los pueblos del valle con intención de expulsarlos. Son derrotados y llevados como prisioneros de guerra a Culhuacán. Posteriormente, cuando los aztecas ya eran dueños de Tenochtitlán en el Huizachtecatl (Cerro de la Estrella) realizan la ceremonia del fuego nuevo, una vez que la constelación de las pléyades llegaba al cenit, señal de que continuaría el movimiento de los astros y en consecuencia la vida. La última ceremonia de esta índole se celebra en 1507.

UAM – I: El icono de la estación es el logotipo de la Universidad Autónoma Metropolitana. UAM-I son las siglas de la Universidad Autónoma Metropolitana plantel Iztapalapa, campus educativo que se encuentra sobre las calles La Purísima y Michoacana, teniendo acceso por San Felipe de Jesús. Es fundada tras una propuesta de la Asociación Nacional de Universidades e Institutos de Enseñanza Superior junto con el Colegio de Bachilleres, El Conalep y otras escuelas más. Como un logro de los acontecimientos ocurridos en 1968, inicia sus actividades el 10 de enero de 1974, siendo rector el arquitecto Pedro Ramírez Vázquez. Actualmente tienen tres planteles: Azcapotzalco, Xochimilco e Iztapalapa, este último el más grande de los tres campus, con la mayor actividad científica y tecnológica. En el año de 1995 la estación cambio de nombre de La Purísima a UAM-I.

CONSTITUCIÓN DE 1917: La imagen de la estación es de la carta magna elaborada en esa fecha. La Constitución 1917 es el conjunto de leyes que nos rigen, producto de la Revolución Mexicana, conserva las garantías individuales establecidas en la Constitución liberal de 1857. Promulgada el 5 de Febrero de 1917 ante el Congreso de la Unión en Querétaro entra en vigor el 1 de mayo del mismo año. Conserva la forma de gobierno republicana, representativa, democrática y federal. Se mantiene la división de poderes en legislativo, ejecutivo y judicial. El primero, subdividido en dos cámaras: una de diputados y otra de senadores, elegidos directamente por el pueblo. El presidente de la República sería escogido por votación directa y duraría en el cargo cuatro años (en virtud de una reforma, ampliado luego a seis), sin que pudiera ser reelecto, entre las contribuciones más importantes destacan la instrucción pública laica y gratuita, la tenencia de la tierra, la propiedad privada, las relaciones de la naciente industria entre el sector obrero y los patrones, la separación entre la Iglesia católica, las demás religiones y el culto con los asuntos del Estado, entre otras más.

LINHA 09

<i>Data da inauguração</i>	<i>Trecho</i>	<i>Quantidade de estações</i>
26/08/1987	Pantitlán – Centro Médico	09
29/08/1988	Centro Médico – Tacubaya	03

TACUBAYA: La imagen de la estación representa la silueta de un cántaro (recipiente para agua). Tacubaya en nahuatl quiere decir "lugar donde se junta el agua". El origen del lugar se ubica desde los chichimecas, en 450 d.C.; para 1276 llegan los mexicas y permanecen en el sitio hasta 1279, cuando se regresan a Chapultepec. En sus inicios se le llama Acozcomac "lugar donde se junta el agua". Los mexicas la nombran Atlalcuihaya y a raíz de la fundación del ex-convento de San Diego, se le llama San José de Tacubaya. En 1861 Benito Juárez la nombra Tacubaya de los Mártires, en memoria a las víctimas del 11 de abril de 1859. Tacubaya deja de ser suburbio y se integra al proceso

modernizador, pues ahí se construye el primer edificio alto de la capital del país, el conjunto Ermita, de un estilo arquitectónico vanguardista en aquella época. Después se construyen otros edificios como el Jardín, que crearon un ambiente distinto.

PATRIOTISMO: La imagen de la estación representa a la bandera de México. Uno de los símbolos nacionales con los que nos identificamos como mexicanos. La bandera surge después del triunfo de la guerra de Independencia. Desde la época prehispánica se usaron estandartes que representaban a las diferentes culturas, como la de los mexicas o los tlaxcaltecas, también a ejércitos o barrios o campam-calpullis. Estos emblemas estaban llenos de colorido, eran decorados con adornos de oro y plumas de aves tan bellas como el quetzal.

CHIPALCINGO: La silueta de la estación es una avispa. Chilpancingo es una palabra náhuatl que significa lugar de avispas. Es fundada el 1° de noviembre de 1591, gracias al permiso que otorgó el gobierno virreinal a las familias Leyva, Adame, Guevara y Alarcón para que establecieran un campamento y proporcionaran bestias de remuda para las diligencias que corrían de la ciudad de México al puerto de Acapulco. En la actualidad Chilpancingo se encuentra dividido en cuatro barrios ancestrales: San Mateo, San Francisco, San Antonio y Santa Cruz; tiene más de 300 colonias, las actividades básicas son: comercio, educación, administración y servicios, actualmente es el centro educativo de la entidad, esto debido a que se dieron las características que lo conformaron en el centro geográfico, histórico y político a partir de 1940, momento en que se da un dinámico crecimiento de la ciudad.

CENTRO MÉDICO: La imagen de la estación es el símbolo universal de la medicina. La Secretaría de Salubridad y Asistencia (actualmente Secretaría de Salud), determina construir un Centro Médico. Para aprovechar la vecindad de algunos hospitales ya existentes en la zona, se escoge un lugar con suficientes condiciones, limitado al norte con el Instituto Nacional de Cardiología y la Maternidad Mundet, la cual ahora es el Hospital Infantil; al sur con la avenida Central; al oriente por las calles del Doctor Jiménez, y al poniente por la avenida Cuauhtémoc. La obra fue pagada íntegramente con fondos aportados por la Lotería Nacional. Su misión primordial es llevar a cabo la eficaz prevención de las enfermedades, la curación y la rehabilitación de los enfermos; por otro lado, desarrolla la investigación en sus dos aspectos principales: el científico y el clínico. El Centro Médico Siglo XXI es uno de los conjuntos de servicio médico de mayor renombre y gran avance tecnológico con los que cuenta México.

LÁZARO CÁRDENAS: La imagen de la estación es el busto del general Lázaro Cárdenas del Río, quien nace en Michoacán el 21 de mayo de 1895. Al terminar su instrucción primaria el recaudador de rentas le da empleo en su oficina y lo aficiona a la lectura, lo que le ayuda posteriormente para ser empleado en una imprenta. En 1925 es comandante militar del sector de Tampico, y estando en ese puerto, conoce al detalle las maniobras de las compañías petroleras. Es electo gobernador de Michoacán. De 1934 a 1940 es presidente de la República, su gobierno se caracteriza por llevar a cabo reformas de carácter social y económicas en beneficio de futuras generaciones, tal fue el caso de la expropiación hecha a las compañías petroleras extranjeras, reparte haciendas, fincas algodonerías en La Laguna, las henequeneras en Yucatán y las cafetaleras en Chiapas. Entrega gran cantidad de tierras a los agraristas. Al dejar la presidencia, Manuel Ávila Camacho lo nombra nuevamente secretario de la Defensa Nacional. Cárdenas muere el 19 de octubre de 1970 en la ciudad de México.

CHABACANO: El ícono de la estación es una figura del fruto. Al crearse las colonias Asturias y Vista Alegre, se proyecta una calle a la que se le llama Chabacano debido a la cantidad de árboles de este fruto que había en aquellos terrenos baldíos, los cuales germinaban prodigiosamente por la proximidad que tenía al río de la Piedad (que ahora está entubado y es el Viaducto). El chabacano es una fruta veraniega que se cultivó por primera vez en China. Fueron los misioneros españoles quienes la traen a América en el siglo XVIII. Este pequeño alimento es de color amarillo naranja, de pulpa dulce, jugosa y, sobre todo, muy aromático. Se usa para hacer mermeladas, deshidratada en forma de orejones y con sus semillas, se elabora licor.

JAMAICA: La imagen de la estación representa una mazorca de maíz. Esta planta gramínea es originaria de América, se concentra para su venta en la zona cercana en lo que ahora se conoce como mercado de Jamaica. Las jamaicas eran unas fiestas muy antiguas que se llevaban a cabo en las plazas de toros.

En el sitio que ocupa el mercado de Jamaica existió una de ellas, en los alrededores se levantaban unos puestos adornados con arcos de hierbas, de flores y de aromáticas ramas. En estos puestos se vendía el indispensable mole de guajolote, el pato, quesadillas, tacos, etcétera, y como bebidas refrescantes había enormes tinajas con aguas rojas, verdes, amarillas y azules. En la entrada a la jamaica, según se acostumbraba en las corridas de toros y el paseo o la diversión en el ruedo, ponían mesas para comer y beber. Esta celebración casi ha desaparecido en las plazas, pero en cambio todavía se celebran en lugares apropiados para una gran vendimia.

MIXIUHCA: La silueta de la estación es una mujer con un recién nacido en la mano. En la lengua náhuatl esta palabra significa lugar de partos. Tiene ese nombre debido a que, en una ocasión los mexicas salen de Aztlán y se internan en el Valle de México radicando durante un largo tiempo en Tizapán, de donde son expulsados en forma violenta. Salen precipitadamente internándose en los pantanos circundantes y entre unos grandes tules que existían en la laguna central, que en ese tiempo se llamaba Metztlipán. Para cruzarla se valen de sus escudos amarrándolos en sus lanzas y como si fueran unas pequeñas balsas hicieron pasar por ellas a las mujeres y los niños. Continúan su huida

entre islotes pantanosos y en medio de tules, haciéndolo por tres lugares que en la actualidad todavía conservan sus nombres: Mexicalzingo, Iztacalco y Temazcaltitlán, y precisamente en este último lugar una de las mujeres en la desesperada huida dio a luz. Y desde entonces a ese lugar lo llamaron Mixiuhca.

VELÓDROMO: La silueta de la estación es de un ciclista. velódromo es un lugar destinado a carreras de bicicletas; se crea para efectuar competencias olímpicas. Es inaugurado el 13 de septiembre de 1968 en terrenos de la Ciudad Deportiva de la Magdalena Mixiuhca. La pista fue contemplada alguna vez como única en el mundo; además, por los materiales que la constituyen, está considerada como de las más rápidas. Sus tribunas dan cabida a 4 mil 800 espectadores sentados. Tiene una tribuna de honor para 500 personas; cuenta con seis patios que en ocasiones se utilizan para exposiciones industriales, comerciales y culturales. También cuenta con una escuela en donde se

imparten clases, ayudados por monitores tanto en el velódromo, como en el autódromo.

CIUDAD DEPORTIVA: La silueta de la estación es de un jugador de pelota. 1950 Jesús Martínez Palillo crea la Mutualidad Deportiva, su objetivo es prestar ayuda médica a los deportistas, especialmente a los llamados llaneros. No satisfecho totalmente con su actitud altruista, crea en los terrenos de la Magdalena Mixiuhca, el 20 de noviembre de 1956, una Ciudad Deportiva en donde todo el pueblo podría practicar cualquier deporte. En 1967 se hacen grandes ampliaciones con obras para instalaciones olímpicas, ocupando éstas la mitad de una gran sección, la B para edificar el velódromo, la parte ocupada por el Palacio de los Deportes, así como la escuela de Educación

Física, una sala de armas, campos de fútbol y un campo de hockey sobre pasto. Se sitúa al oriente de la ciudad y está delimitada por el Circuito Interior, la avenida Río Churubusco, el Eje 3 Sur y la avenida 8. Es el centro deportivo más grande de México. Cuenta con 48 canchas de fútbol, dos albercas, un autódromo, seis canchas de tenis, seis de hockey, seis de béisbol, canchas de básquetbol, voleibol, estadio, gimnasio, pista de patinaje y una escuela de educación vial. Pueden utilizarlo medio millón de deportistas simultáneamente.

PUEBLA: El icono de la estación representa a los ángeles del estado de Puebla. Fundada el 16 de abril de 1531, Puebla de los Ángeles es la única ciudad de la Nueva España concebida como una "república de agricultores españoles". Por eso buscan tierras libres para establecerla en un punto que resultaba ideal, porque estando a mitad del camino entre México y Veracruz haría de la nueva urbe un confiable lugar de reposo en el cansado y aventurado trayecto de la principal ruta de comercio de la Nueva España con la metrópoli. La ventajosa ubicación del estado, la posibilidad de contar con mano de obra indígena suplementaria (procedente de Tlaxcala, Cholula, Huejotzingo y Calpan), así como la calidad de los recursos naturales de la región, dieron pie a una vigorosa economía que hizo importante a Puebla en todos sentidos. Era natural que en una ciudad considerada, en algún momento, como la segunda de la Nueva España, la cultura y las artes florecieran. Al ser fundamentalmente impulsadas por la Iglesia, esas manifestaciones quedan plasmadas en los templos, conventos y colegios religiosos que ahí proliferan.

PANTITLÁN: El ícono de la estación representa dos banderas de los avisos de navegación que los aztecas pusieron en el lago de Texcoco. Pantitlán es un vocablo náhuatl que significa: "entre banderas". En tiempos de los aztecas, ese lugar era parte del lago de Texcoco. Había una alcantarilla en donde los remolinos llegaban con tal fuerza, que se llevaban las canoas. Por esa razón, cercaron el lugar poniendo dos postes y como aviso a los navegantes, las banderas.

LINHA A

<i>Data da inauguração</i>	<i>Trecho</i>	<i>Quantidade de estações</i>
12/08/1991	Pantitlán – La Paz	10

PANTITLÁN: El ícono de la estación representa dos banderas de los avisos de navegación que los aztecas pusieron en el lago de Texcoco. Pantitlán es un vocablo náhuatl que significa: "entre banderas". En tiempos de los aztecas, ese lugar era parte del lago de Texcoco. Había una alcantarilla en donde los remolinos llegaban con tal fuerza, que se llevaban las canoas. Por esa razón, cercaron el lugar poniendo dos postes y como aviso a los navegantes, las banderas.

AGRÍCOLA ORIENTAL: El ícono de la estación representa las espigas del trigo. Es una de las grandes colonias del oriente de la Ciudad de México ubicada en la delegación Iztacalco. Su creación es producto del crecimiento urbano en los últimos 30 años, limitando con el complejo deportivo de la Magdalena Mixiuhca y las colonias Pantitlán, Granjas México y Leyes de Reforma, entre otras. Aquí se establecen cinco tianguis en diversas calles de la colonia, un mercado sobre ruedas, dos aéreas comerciales, el deportivo Leandro Valle, una gran concentración de comercios e industrias, tres unidades habitacionales (Real del Moral, Sur 20 Infonavit y Sur 12C Fovissste), así como algunas vialidades importantes como Río Churubusco, Ignacio Zaragoza, Canal de San Juan, Ferrocarril de Río Frío, Canal de Tezontle, Javier Rojo Gómez y Oriente 253.

CANAL DE SAN JUAN: La silueta de la estación es la parte delantera de una canoa azteca navegando en un canal. Importante vialidad que une la Calle 7 con la avenida Canal de Garay, las cuales forman parte del trazo Oriente del Anillo Periférico. Según su nombre, era un canal que unía a Texcoco con Xochimilco, ahora es una avenida que comunica y atraviesa colonias importantes como Agrícola Oriental, Tepalcates, Leyes de Reforma, Chinampac de Juárez, La Regadera, Unidad Vicente Guerrero y Constitución de 1917, entre otras.

TEPALCATES: El ícono de la estación es una vasija prehispánica procedente de Puebla o Tlaxcala. Tepalcates es un término de origen náhuatl. Tepalcatl, que significa trasto de barro, es usado para designar a todo tipo de instrumentos, trastes y vasijas hechos de barro. El proceso de elaboración consiste en recoger arcillas adecuadas del entorno, éstas se limpian de impurezas y se hace la masa con agua para desarrollar las piezas. Posteriormente, se introduce la pieza en el horno para llevar a cabo su cocción. El barro surge de un proceso de descomposición geológico muy largo. Se compone principalmente de alúmina, hierro y otras sales. Procede de las cenizas volcánicas desplazadas por el viento durante las erupciones.

GUELATAO: La silueta de la estación es la cabeza de Benito Juárez. Es nombre de un poblado en la sierra Norte de Ixtlán, estado de Oaxaca, donde nace Benito Juárez García, el 21 de marzo de 1806. El nombre oficial del poblado es San Pablo Guelatao, una comunidad formada por indígenas zapotecas. Es parte del municipio de Guelatao de Juárez, localizado al norte de Oaxaca a 55 kilómetros por la carretera federal 190 con destino al Istmo. Construido a principios de la década del setenta, el monumento conocido popularmente como cabeza de Juárez (que es el ícono que utiliza la estación Guelatao), es un proyecto original del muralista mexicano David Alfaro Siqueiros. A finales del noventa, la delegación Iztapalapa inició un programa integral de rescate que consistió en la restauración del monumento y de la zona donde está instalada la monumental obra. Con andadores, áreas verdes y zonas recreativas, el interior está dedicado a resaltar la actividad artística de David Alfaro Siqueiros y a la trayectoria política de Benito Juárez García.

PEÑÓN VIEJO: El ícono de la estación representa un peñón. Esta basado en la forma como los aztecas representaban algunos peñones; tomado del plano reconstructivo de la región del Tenochtitlán de Luis González Aparicio. La imagen representa al Cerro del Distrito Federal situado al noreste del cerro de La Estrella y al sureste del Peñón de Los Baños. En tiempos prehispánicos fue un islote del lago de Texcoco llamado Tepepolco. Moctezuma Xocoyotzin lo utilizó como lugar de descanso. Sin embargo, en tiempos de la colonia cambió de nombre debido a que en 1521, durante el sitio de Tenochtitlán, Hernán Cortés instaló su cuartel general antes de dirigirse a Coyoacán, siendo el nombre "Peñón del Marqués" porque sería nombrado después "Marqués del Valle de Oaxaca". Este peñón marcaba el límite urbano de la Ciudad de México, pero en la década del setenta formó parte de la mancha urbana. En la actualidad también se le llama cerro del Peñón Viejo.

ACATITLA: El ícono de la estación es el pictograma del Día caña del Calendario Solar Azteca; tomado del atlas de Durán. Acatitla significa en voz náhuatl, "entre las cañas". Acatitla era un antiguo reino cuyos datos cuentan que probablemente tiene el mismo origen que el pueblo de los Reyes Acaquilpan, que sean asentamientos fundados por emigrantes de origen Alcolhua. Como es común en cada poblado prehispánico del Valle de México, los evangelizadores construían un templo después de la conquista española (esto fue en las actuales calles de Benito Juárez y Francisco I. Madero, donde se ubica el templo y convento de Santa Martha Acatitla, construido por frailes franciscanos en el siglo XVI), sobre un basamento prehispánico. En un tiempo albergó a un cuartel

militar y la planta baja se encuentra tapiada. Otro de los inmuebles muy conocidos de este lugar es la penitenciaría construida en los años setenta.

SANTA MARTA: La silueta de la estación es la imagen de la mencionada santa con un cántaro entre sus manos. Santa Martha fue hermana de María Magdalena y de Lázaro. Es considerada patrona de los cocineros, ya que atendía a Jesucristo cuando visitaba su casa. Santa Martha es un convento y templo construido sobre los antiguos vestigios del reino de Acatitla. Este nombre, a través de los años, cambió a Santa Martha, y del antiguo reino prehispánico donde actualmente se asienta, se transformó en una de las colonias o pueblos importantes del oriente de la ciudad, llamado el pueblo de Santa Martha Acatitla.

LOS REYES: La imagen de la estación representa las coronas de los tres reyes magos. Los Reyes Acaquilpan es la cabecera municipal del municipio de La Paz, Estado de México. En este lugar se encuentran restos arquitectónicos de un asentamiento de la fase azteca III (1430 a 1521 d.C.) al pie del cerro La Caldera, conformado por un basamento sobre una amplia plataforma. Los orígenes de este pueblo datan del siglo XIII, cuando un grupo de origen Alcolhua se establece en estos rumbos del oriente del Valle de México expandiéndose en otros lugares como Coatepec, Chimalhuacán, Atenco, Ixtapaluca y Huexotla. Este pueblo era uno de muchos calpullis (clanes) de Tenochtitlán; a la llegada de los conquistadores españoles, era llamado Acaquilpan, que significa "sobre el lago". Después los evangelizadores edificaron un templo dedicado a los reyes magos, en donde se toma el actual nombre. El edificio del ayuntamiento ubicado en el municipio, fue demolido recientemente, por lo que generó fuertes conflictos con el INAH porque era considerada una joya colonial. Aquí en este lugar se refleja la transformación histórica de muchos hechos.

LA PAZ: La silueta de la estación es una paloma. El lugar es llamado así por estar en pleno corazón geográfico del municipio de La Paz en el Estado de México, conocido también por el nombre de Los Reyes, La Paz. El municipio está situado en la porción oriente del estado, al noroeste de Chalco y al sureste de Texcoco en los límites de la Ciudad de México. De acuerdo con el censo de población del año 2000, tiene 212 mil 694 habitantes. En este municipio se encuentran también pequeños poblados y barrios como son: La Magdalena, San Sebastián Chimalpa, entre otros. Después de ser lugar de actividad agrícola de emigrantes de origen indígena, formó parte del Estado de México y el Distrito Federal, por lo que casi toda la población es urbana. Por otra parte, en América del Sur hay cuarenta y nueve especies de palomas silvestres, entre ellas la de castilla, que es un símbolo de la paz en todo el mundo. Es por esto que podemos ver la misma paloma en la plaza de San Marcos en Italia; en la plaza Roja de Moscú, en la plaza de Trafalgar en Londres y en la plaza de Bolívar de Bogotá. Esta especie es la que se adiestra como paloma mensajera. En la mitología, la paloma es símbolo de pureza, sencillez y portadora de paz y armonía. En Grecia servía para la determinación de los presagios favorables y fue el pájaro sagrado de Afrodita. Durante la segunda guerra mundial, una paloma salvó centenares de vidas. Cuando los países aliados pretendían cancelar un bombardeo, fallaron los sistemas de comunicación, por lo que la última opción fue enviar a la paloma Gi Joe hasta la base militar. Ésta voló 37km en menos de veinte minutos, salvando así más de mil vidas.

LINHA B

<i>Data da inauguração</i>	<i>Trecho</i>	<i>Quantidade de estações</i>
15/12/1999	Villa de Aragón – Buenavista	13
30/11/2000	Ciudad Azteca – Nezahualcoyotl	08

CIUDAD AZTECA: El ícono de la estación representa el jeroglífico típico de la Ciudad Azteca de Tenochtitlán. Es uno de los 99 fraccionamientos que se encuentran en el municipio de Ecatepec y está conformado por tres secciones, ubicado al noreste, casi al límite con el municipio de Atenco. En esta colonia se encuentra cerca el depósito de evaporación solar "El Caracol", principal fuente de agua en el municipio; es uno de los últimos depósitos de agua del lago de Texcoco. Actualmente se utiliza para fines industriales y para el aprovechamiento de concentración de aguas salubres provenientes de los suelos de la región. Los aztecas fueron uno de los grupos chichimecas que migraron hacia la Mesoamérica prometidora. Después de un largo peregrinaje se establecieron en un islote dentro del señorío tepaneca de Azcapotzalco. La ciudad de Tenochtitlán se conforma a partir de su centro religioso, donde se encuentran el Templo Mayor y hasta más de 70 templos dedicados a diversas deidades, todos ellos construidos con acabados de madera y prodigiosamente decorados con pinturas multicolores. De ahí parten cuatro monumentales calzadas que ordenan la ciudad en cuatro *nauhcampa* o barrios. México-Tenochtitlán se convirtió en un importante centro de comercio, con abundancia de productos de diversas regiones. Ahí se concentraban recintos religiosos, así como centros educativos que albergaban a artistas, sabios y sacerdotes. Esta etapa de la historia de México concluye con la caída del imperio de Moctezuma Xocoyotzin ante los conquistadores españoles aliados a enemigos indígenas del imperio mexica.

PLAZA ARAGÓN: La imagen de la estación es un puesto de tianguis. Tianguis viene del náhuatl *tianquiztli*, que significa mercado o plaza de mercadeo, de donde se relaciona con el moderno centro comercial Plaza Aragón. El centro comercial está ubicado en avenida Carlos Hank González 120, colonia Rinconada de Aragón. Es uno de los muchos centros comerciales que surgieron a principios de los años setenta en lugares muy exclusivos, semejándose al modelo comercial estadounidense. Este enorme edificio cuenta con estacionamiento en sus alrededores; en sus pasillos, a lo largo y ancho del lugar. Tiene locales comerciales que ofrecen productos y servicios característicos de este tipo de lugares (ropa, zapaterías, farmacias, librerías, comida rápida, tintorerías, salones de belleza, consultorios, etcétera), además de grandes tiendas de autoservicio, salas de cine, una exposición permanente de dinosaurios robots, atracciones de entretenimiento como locales de videojuegos, juegos mecánicos para niños y diversos servicios.

OLÍMPICA: El ícono de la estación son los aros olímpicos, símbolo que se dio a conocer en los juegos de 1924 en París. Cada aro simboliza cada uno de los continentes del globo terráqueo y son símbolo de paz, de unidad y universalidad humana a través del deporte. Olímpica proviene de los términos griegos *olimpia*, *olimpio* y *olimpiadas*. Olimpia es el nombre de un santuario ubicado a la orilla del río Alfeo en Grecia, donde se encontraban los templos dedicados a Era, Zeus y Demeter (dioses de la mitología griega) junto con un estadio y unos talleres de Fidias. Olimpo es el nombre del monte donde según la mitología era la morada de los dioses, ubicada en Tesalia y olimpiadas eran los juegos que se celebran cada cuatro años en el santuario de Olimpia; según la historia tienen sus orígenes por el año 776 a.c., al principio sólo era una carrera en el estadio (192 metros), pero al transcurrir del tiempo introdujeron la carrera a larga distancia, además del pentatlón, el box, la lucha, las carreras de cuadrigas, entre otras disciplinas que duraban entre 5 a 15 días. Se celebraron 158 juegos, pero en la conquista romana de 393 a.C., fueron abolidos. A finales del siglo XIX el barón Pierre de Coubertan reestablece esta celebración fundando en 1884 el Comité Olímpico Internacional que se encargaría de organizar cada cuatro años unos juegos deportivos donde participarían competidores de todas las disciplinas deportivas conocidas y de todos los países del planeta sin importar raza, color, origen étnico, ideología o religión. Así, en 1896 se celebraron los primeros juegos en la Ciudad de Atenas, Grecia, y a partir de entonces cada cuatro años atletas de todos los países participan en competencias deportivas. La ciudad de México tuvo la oportunidad de ser sede olímpica en 1968 y se han celebrado 24 de las 27 emisiones de los juegos olímpicos, ya que en los años de 1916, 1940 y 1944 no se celebraron por los conflictos bélicos de la primera y segunda guerra mundiales.

ECATEPEC: La silueta de la estación es el glifo (Sistema de escritura y lenguaje gráfico usado para representar un objeto, idea o palabra) utilizado por los antiguos Mexicas para representar a Ehecátēpetl; un monte en cuya parte superior está la imagen del Dios del viento (Ehécatl). Ecatepec es un glifo topónimo que tiene dos raíces etimológicas en lengua náhuatl: *Ehēca(tl)* viento y *Tēpe(tl)* cerro, que significa Ehecátēpec: "En el cerro del viento". La lengua náhuatl es metafórica, al decir cerro remite a la idea de un pueblo o ciudad; por la españolización del náhuatl, ahora sólo se pronuncia Ecatepec. Cabe mencionar que *Ehécatl* es uno de los nombres de Quetzalcóatl, deidad por excelencia de todas las culturas antiguas de Mesoamérica, relacionado con la creación del cosmos, el maíz, es el planeta Venus y la Serpiente Emplumada. *Ehécatl-Quetzalcóatl* es un dios antropomorfo, con la diferencia de que en su rostro lleva un objeto bucal como dios del aire, por medio del cual distribuye los vientos por los diversos rincones del cosmos. En el año de 2008 la estación cambió de nombre de Tecnológico a Ecatepec.

MÚZQUIZ: La silueta de la estación es el busto de Melchor Múzquiz, quien nace en Coahuila en 1790. En 1810 deja sus estudios para incorporarse a las tropas Insurgentes en Michoacán, en noviembre de 1816 es apresado en Córdoba, Veracruz, y conducido a Puebla. Ahí, es liberado poco antes de la proclamación del Plan de Iguala y se incorpora al Ejército Trigarante. Ocupó varios puestos políticos como diputado al Congreso Constituyente y tres veces gobernador del estado de México. En diciembre de 1828 después del motín de la Acordada se levanta en armas, pero es derrotado. En 1832 sustituye a Anastasio Bustamante en la Presidencia de la República y junto con él intentó derrotar la revuelta santanista en favor de Gómez Pedraza. El 5 de febrero de 1832 es derrocado su gobierno y es degradado retirándose de la vida pública, pero participa en la vida política del país como el más importante del Estado de México, influyendo en la legislatura de éste para que se mantuviera en favor de la República centralista. Es presidente y miembro del Supremo Poder Conservador. Muere en 1844 en la Ciudad de México.

RÍO DE LOS REMEDIOS: El ícono de la estación es un velero con una corona. El río de los Remedios es una de las pocas corrientes fluviales todavía existentes de la Ciudad de México. Este río, junto con otros, forman parte de la cuenca del río Moctezuma en la región hidrológica del Pánuco. Según datos de la Comisión Nacional del Agua; mezcla sus aguas con las del gran canal de desagüe que proviene del Distrito Federal en un distribuidor, a partir del cual, el gran canal continúa hacia el norte y el río de los Remedios hacia el oriente. El río de marras, junto con el canal de Sales y arroyos intermitentes, funcionan como colectores y presentan un alto grado de contaminación al pasar por zonas habitacionales e industriales, por lo que la calidad del agua se va deteriorando paulatinamente, en virtud de las numerosas descargas residuales que se incorporan en su trayecto y que contienen una concentración importante de sustancias nocivas como metales pesados, solventes, ácidos, grasas y aceites, entre otros.

IMPULSORA: La imagen de la estación es una carreta agrícola y un casco de hacienda al fondo. El término de esta palabra significa "algo que impele o impulsa". Proviene del verbo impulsar que es una acción para hacer fuerza, empujar o para producir movimiento a un cuerpo, pero en término figurado también es usado para promover o estimular una acción o actividad. Podemos decir que una impulsora, en este sentido, es un conjunto de personas que se dedican a difundir ciertas actividades en uno o varios lugares como la agricultura, la ganadería, el comercio, algunos servicios, etcétera. Muchas empresas son denominadas así por dedicarse a promover ciertos bienes y servicios.

NEZAHUALCÓYOTL: La silueta de la estación es la cabeza de un coyote. En náhuatl significa coyote-hambriento. Nezahualcóyotl es rey de Texcoco entre los años 1431 y 1472. Nace y muere en ese lugar (1402-1472). En 1418 abandona Texcoco, obligado por Tezozómoc. Tras varias batallas en 1428 se queda a vivir en el Bosque de Chapultepec, donde introduce animales de caza, instala albercas y construye el acueducto que lleva el agua potable a México. En 1429 recupera su capital tras siete días de combate; extiende y consolida la reconquista y regresa a Tenochtitlán. En Teotihuacán establece el tribunal que juzgaba a los nobles; en Otumba el de los plebeyos; en Texcoco el que conocía de las apelaciones. Instituye sendos consejos de instrucción pública, de guerra y de hacienda y uno supremo formado por 14 señores. Nombra para presidir estos organismos a cuatro de sus hijos. Expide, además, 80 leyes para garantizar la lealtad al Estado y las buenas costumbres; la pena por la infracción a estas disposiciones era, en la mayoría de los casos, la muerte. En el año de 2002 la estación cambió de nombre de Continentes a Nezahualcóyotl.

VILLA DE ARAGÓN: El ícono de la estación es de un conjunto de casas. Los antecedentes se remontan al año 1435, cuando los mexicas después de derrotar a los tepanecas de Azcapotzalco, fijan nuevos límites a las tierras de los tlatelolcas permitiéndoles establecer en ellas sus propios derechos de pesca. Poco más de dos siglos y medio tuvieron que pasar para que los naturales de la parcialidad de Santiago Tlatelolco rentaran sus tierras por primera vez, la primera persona en rentar dichas tierras es el capitán de corazas Blas López de Aragón, oriundo de Sevilla, quien forma la hacienda de Santa Ana, una de las más antiguas del Valle de México, cercana a la Villa de

Guadalupe y colindante con el río de Guadalupe hasta su desembocadura en el lago de Texcoco. Esta propiedad es de tipo mixto: se cultivaba y se criaba ganado. El casco o casa principal estaba situado en lo que hoy es la calzada de Guadalupe, a la altura de su cruce con la calle de Nezahualcóyotl, y semejava una fortaleza medieval. Con los años la hacienda cambia su nombre por el pueblo de San Juan de Aragón que surge como sitio para que vivan los trabajadores de la hacienda. A mediados del siglo XIX existían 87 casas en torno al casco y 458 habitantes. En la década de los setenta el Departamento del Distrito Federal construye allí la unidad habitacional San Juan de Aragón, una cuarta parte del territorio es ocupado por el bosque, lago y zoológico del mismo nombre y alrededor surgieron varias colonias, Villa de Aragón es una de ellas.

BOSQUE DE ARAGÓN: La imagen de la estación es de tres árboles. Parque recreativo del noreste de la ciudad de México es inaugurado el 20 de noviembre de 1964 en terrenos que fueron potreros de la antigua hacienda de Aragón, ubicado entre el Eje 4 Norte y avenida 508, 535, 567, Francisco I. Madero y Oceanía. En la actualidad se han emprendido trabajos de reforestación; el proyecto incluye la plantación de 19 mil árboles provenientes de los viveros de Coyoacán. Entre las instalaciones del bosque está el delfinario, donde, además de los espectáculos de fin de semana, se llevan a cabo sesiones de delfinoterapia para discapacitados. El balneario tiene un

servicio de palapas para los visitantes y en todo el bosque hay cabañas para rentar en fiestas. El zoológico de Aragón es uno de los lugares que se ha especializado en la reproducción del lobo mexicano. Además de estos ejemplares, el zoológico cuenta con seis lobos subespecie Aragón.

DEPORTIVO OCEANÍA: La silueta de la estación es de un koala con un balón de fútbol soccer. El centro deportivo se inaugura el 15 de noviembre de 1964. Tiene un horario de servicio de las 7:00 a las 22:00 horas, entre las actividades que se imparten están: karate, tae kwon do, lima lama, esgrima, aeróbico, clases de inglés, club de ajedrez, atletismo, fútbol soccer, baloncesto, voleibol. El costo de las clases oscila entre los \$26.00 a \$40.00, dependiendo de la actividad. La edad mínima para iniciar actividades es de seis años en adelante. El deportivo está ubicado en avenida Oceanía 602, esquina Tahel, colonia Pensador Mexicano, delegación Venustiano Carranza.

OCEANÍA: El ícono de la estación es la silueta de un canguro. La estación está ubicada en la colonia Pensador Mexicano, cerca de avenida Río Consulado y avenida Oceanía, pertenece a la delegación Venustiano Carranza. Dentro de la colonia están las instalaciones del deportivo Oceanía. Oceanía es uno de los cinco continentes del mundo que es integrado por Australia y diversos grupos insulares del Pacífico Sur, cuyo símbolo representativo es el canguro, figura que ha sido llevada al escudo nacional de ese país. La más reciente división geográfica ordena a esta parte del mundo en cuatro grandes zonas: Australasia, en donde están Australia y Nueva Zelanda; Melanesia que

integra Nueva Calendonia y Nuevas Hébridas, las islas Salomón y algunas otras islas, desde Nueva Guinea hasta Fidji; La Micronesia, que comprende algunos archipiélagos como las Carolinas, las Marinas, las Marshal y las Gilbert; la Polinesia, en donde se localizan Hawái, Tahití, Samoa, Tonga, Marquesas, Tubual, Cook, Tuamotu, Ellice y Pascua.

ROMERO RUBIO: La silueta de la estación es del busto de Manuel Romero Rubio. Manuel Romero Rubio nace en la Ciudad de México en 1828, se ejerce como abogado desde 1854 y dos años después resulta elegido diputado al Congreso Constituyente. En 1857 combate a las fuerzas conservadoras, junto a Santos Degollado, pasando a luchar en Zacatecas como miembro de las tropas de Jesús González Ortega en 1859. Participa en numerosas victorias liberales y vuelve a ser elegido diputado. El 31 de agosto de 1876, el presidente Sebastián Lerdo de Tejada le designa el cargo de secretario de Relaciones Exteriores, el cual abandona tras el derrocamiento de éste en noviembre de ese año. Exiliado en Estados Unidos, regresa a México y es elegido como senador. En 1881, su hija Carmen se casa con el entonces secretario de Fomento, Porfirio Díaz. Éste, al formar nuevamente gobierno en calidad de presidente, nombra a Romero Rubio secretario de Gobernación en 1884. Fallece en la ciudad de México, el 21 de octubre de 1895.

RICARDO FLORES MAGÓN: La silueta de la estación es el busto de Ricardo Flores Magón. Ricardo Flores Magón es el más grande e importante revolucionario, o como diría Antonio Díaz Soto y Gama: "Nadie quizá más grande entre los revolucionarios mexicanos que Ricardo Flores Magón". Nace en Oaxaca el 16 de septiembre de 1873. Estudia la carrera de abogado y desde 1893, después de participar de manera activa en protestas estudiantiles, comienza a colaborar en el periódico El Demócrata, desde cuyas páginas ejerce una dura crítica contra el presidente Porfirio Díaz. Años más tarde, el 7 de agosto de 1900, funda con sus hermanos el periódico Regeneración, medio que se convirtió en instrumento para combatir el régimen porfirista, lo que lo obligó a exiliarse en 1904 en Estados Unidos y residir en la ciudad de Saint Louis (Missouri). Allí funda en 1906, junto a su hermano Enrique, el Partido Liberal Mexicano, que ejerce una gran influencia sobre la clase obrera y los agraristas, ya que en su manifiesto de fundación no sólo criticaba la dictadura del gobierno, sino que exigía la jornada laboral de ocho horas, el descanso dominical obligatorio y el reparto de tierras a los campesinos. Al frente del Partido Liberal, cada vez más cercano al llamado anarcomunismo propuesto por Pedro Kropotkin, pero mejorado por la concepción de la necesidad de un partido para hacer la revolución, los hermanos Flores Magón organizaron las huelgas en Cananea y Río Blanco; sin duda, detonantes de la Revolución. Este partido fue el principal impulsor del movimiento de marras, al iniciar la guerrilla desde 1907. Con el estallido general en 1910 de la Revolución para derrocar al dictador Porfirio Díaz, promovieron al año siguiente la insurrección de la Baja California. Toman Mexicali y Tijuana e intentan, sin éxito, fundar una república anarquista, pero carentes de ayuda fueron vencidos por las tropas gubernamentales y tuvieron que retroceder hacia Estados Unidos. En 1918, junto a Librado Rivera publica un manifiesto revolucionario dirigido a los anarquistas de todo el mundo, por lo cual las autoridades estadounidenses lo condenan a 20 años de cárcel. Flores Magón sufre un régimen carcelario, cruel y despiadado. Muere casi ciego víctima de la diabetes el 20 de noviembre de 1922, en la penitenciaría federal de Leavenworth, en Kansas.

SAN LÁZARO: La imagen de la estación representa la locomotora de vapor. La antigua estación del Ferrocarril Interoceánico (después llamada Ferrocarriles Nacionales) edificada en 1878, de donde salían trenes de vía angosta que cubrían la ruta México-Puebla-Veracruz y llegaban hasta el Istmo de Tehuantepec, uniendo al Golfo de México con el Océano Pacífico, desde Coatzacoalcas hasta Salina Cruz. Actualmente en toda esa zona hay varios edificios y lugares públicos: el Palacio Legislativo de San Lázaro, el Palacio del Poder Judicial de la Federación, el Deportivo y Cuartel Policiaco Venustiano Carranza, Hospital General de Balbuena (Antigua Cruz Verde), la Terminal de Autobuses de Pasajeros de Oriente (TAPO) y el Jardín Chiapas, así como una fábrica de parafina que contaba con su propia vía férrea de descarga que fue recientemente demolida.

MORELOS: La silueta de la estación es el busto de José María Morelos y Pavón, quien nace el 30 de septiembre de 1765 en Morelia y muere en el estado de México el 22 de diciembre de 1815. Como militar destacó en la resistencia del sitio de Cuautla por más de dos meses a las fuerzas de Calleja; tomó después las plazas de Oaxaca y Acapulco. Continuó la lucha de Independencia que había iniciado en 1810 el cura Hidalgo. Logró importantes triunfos sobre las fuerzas realistas, dominando durante algún tiempo las provincias de Puebla, Oaxaca y Michoacán. Convocó e instaló un Congreso en Chilpancingo, en el cual se levanta un acta en la que se declara a México como nación Independiente bajo la forma de República. Posteriormente el Congreso se traslada a Tehuacan custodiado por Morelos; sorprendido por importantes fuerzas españolas el 6 de noviembre de 1815 cae prisionero en Texmalaca. Es conducido a la Ciudad de México con todas las precauciones. Ahí se le forma proceso por el Tribunal de la Inquisición y es sentenciado a muerte. Se le fusila en San Cristóbal Ecatepec el 22 de diciembre de 1815.

TEPITO: La imagen de la estación es el ícono que se utilizó en los juegos olímpicos de 1968 en la Ciudad de México para identificar a la disciplina deportiva del boxeo, como un homenaje a los campeones mundiales, olímpicos y profesionales de box que nacieron, crecieron y se formaron en este popular barrio popular de Tepito. Tepito es una palabra náhuatl que significa "Pequeño templo, ermita o capilla". Es el barrio que mejor ha resistido la embestida de la modernización urbana en cuanto a la implantación de nuevos patrones en sus costumbres, ha conservado con gallardía y constante lucha su fisonomía y arraigada vocación comercial. Desde tiempos prehispánicos los habitantes de este lugar fueron sometidos por el dominio de los aztecas, quienes les impidieron comerciar en el gran mercado de Tlatelolco. En los primeros años posteriores a la Conquista, en la plazuela llamada de Tepito, hoy denominada plaza de Fray Bartolomé de las Casas, había un templo pequeño que los indígenas llamaban Teocultepiton, al cual los españoles llamaron Tepito. Éste permaneció fuera de los límites de la ciudad y comenzó a poblarse de mesones a los que acudían los arrieros que venían a México a vender sus mercancías. Con la introducción de los ferrocarriles, esos mesones se transformaron en grandes vecindades cuyas rentas bajas acabaron por atraer inquilinos de economía modesta. En los años veinte, cuando estalló el conflicto de los cristeros, llegó a la ciudad mucha gente procedente del bajo, Jalisco y Guanajuato, que decidió alojarse en Tepito. La gran mayoría eran zapateros de oficio, principal factor para que llegara a ser uno de los grandes centros productores de zapatos del país.

LAGUNILLA: El ícono de la estación es de un pato silvestre. Es el nombre de un afamado y popular conjunto de mercados dentro de la parte antigua de la Ciudad de México. En la época prehispánica, una entrada de las aguas del lago circundante formaba una laguneta o lagunilla de forma irregular, en cuyas riberas se encontraban los barrios de Nonoalco, Tolquechiuca, Acozac, Coahuatlán y Atezquepan. En 1521, al destruir Cortés la ciudad, se levantó el plano o traza sobre las acequias y barrios existentes, quedando fuera la Lagunilla, como parcialidad destinada a la habitación de los indígenas, al igual que todo el resto del área exterior, reservada en exclusiva a los españoles. Muchas décadas pasaron para que ese sitio fuera secándose, al ir bajando el nivel de las aguas circundantes, hasta convertirse en un área de ciénega. Después de la transformación urbana que siguió a las Leyes de Reforma como la apertura de nuevas calles y ampliación de las existentes a través de los conventos de religiosos y cegamiento de innumerables acequias, esa zona continuó siendo una barriada miserable y sucia, reducida hacia 1872 a la plazuela y calle de La Lagunilla. El mercado de Santa Catarina, llamado comúnmente de La Lagunilla, fue reemplazado por un conjunto de cuatro edificios: el primero para semillas, legumbres, frutas, pescado y aves, en la calle de Libertad y callejón de San Camillo; el segundo para ropa y telas, enmarcado por las calles de Rayón, Allende y Ecuador, y el callejón de la Vaquita; el tercero para muebles y varios, en las calles de Allende, Honduras Paraguay y el cuarto que constituye la zona de puestos, en Libertad y Comonfort.

GARIBALDI / LAGUNILLA: El icono de la estación es un jorongo y una guitarra, vestuario e instrumento típico de los mariachis. La plaza Garibaldi se relaciona con el mariachi, personaje característico del folclore mexicano. La población de Cocula, en el estado de Jalisco, es la cuna del mariachi. La palabra mariachi se deriva del vocablo francés mariage o boda, asignado a un grupo de músicos que amenizaba ceremonias nupciales. El primer mariachi que llega a la ciudad de México en 1905 se establece en el barrio que antiguamente se le conocía como Santa Cecilia (patrona de los músicos). A partir de la Revolución Mexicana la indumentaria sufre una notable transformación, el

atuendo adopta el traje de charro o vaquero mexicano, exclusivo de la clase alta, compuesto de botines o botas a los tobillos, sombrero de charro, moño o corbata larga, chaleco, pantalones ajustados sin bolsillos traseros, correa ancha y botonaduras brillantes a un costado de los pantalones. En Garibaldi puedes escuchar mariachis, tríos, nortños, jarocho, entre otros, o disfrutar de platillos típicos de la ciudad de México y de otras regiones del país. La plaza ha sufrido muchas transformaciones a raíz del temblor de 1985 que afectó las construcciones de la zona: se construyó un estacionamiento subterráneo para visitantes y clientes, se han colocado estatuas de las diversas personalidades de la música mexicana como José Alfredo Jiménez, Lola Beltrán y Juan Gabriel. A partir del 9 de abril de 2009 el nombre de la Estación Garibaldi cambia por Garibaldi / Lagunilla.

GUERRERO: La imagen de la estación representa la silueta del general Vicente Guerrero con el atuendo militar de los hombres de la Independencia. El general Vicente Guerrero nace en el estado que lleva su nombre, el 10 de agosto de 1782. Guerrero obtiene importantes victorias como la del 15 de septiembre de 1818, en la población llamada Tamo, en la que le quita el armamento al general español Armijo; otras victorias más de este general son las de Tetela del Río, Huetamo, Santa Fe, Axuschtlan, Cutzamala, Tlechapa y Cuauhtitlán. La alarma en el ejército español por todos estos remplazos, hizo que el virrey enviara a Guerrero a su propio padre como emisario, a fin de tratar

de convencerlo para que abandonara la lucha. Cuando Guerrero recibe a su padre, le dice: "La Patria es primero". Posteriormente, se retira al sur en donde debido a una traición por parte de un tal Picaluga, es aprehendido y fusilado en Cuilapan, Oaxaca, el 14 de febrero de 1831. La historia proclama a este general como el sucesor de los grandes héroes como Hidalgo, Allende, Abasolo, Morelos, Mina, Bravo y lo consagra como el verdadero realizador de la Independencia.

BUENAVISTA: El ícono de la estación es el frente de una locomotora. La colonia en donde se ubica tiene el mismo nombre, ya que hace siglos la vista del paisaje era magnífica, de tal transparencia que se podía contemplar la ciudad. En la actualidad es conocido por ser lugar en donde se encuentran la explanada de la delegación Cuauhtémoc. Los edificios de la Comisión de Telecomunicaciones y la estación Buenavista del Ferrocarril Suburbano, que a partir del 1 de junio de 2008 entró en servicio, este sistema inicia en Buenavista y termina en el Municipio de Cuauhtitlán en el Estado de México. Hablar de Buenavista es recordar la historia de los ferrocarriles en México, que se

remonta a 1837, año en que se inicia la construcción de los primeros ramales de vía férrea, proceso que culmina en la última década del Porfiriato. Los ferrocarriles en los últimos años comenzaron a ser substituidos por el sistema de carreteras del país. A finales de la década de los noventa, Ferrocarriles Nacionales deja de ser propiedad de la nación para quedar en manos de capital privado; prácticamente finalizan sus operaciones el 1 de septiembre de 1999, luego de que la administración da a concesión más de 25 mil kilómetros de vías férreas y derechos de vía, principalmente a empresas estadounidenses y cuyos trenes actualmente sólo transportan carga. Hoy en día, la Ciudad de México sólo lleva trenes al interior de la República con carga, por lo que la estación Buenavista cerró sus puertas al público viajante.

LINHA 12

<i>Data da inauguração</i>	<i>Trecho</i>	<i>Quantidade de estações</i>
30/10/2012	Mixcoac – Tlahuac	20

MIXCOAC: El icono de la estación representa una serpiente. Mixcoatl, proviene de Mixtli que significa nube y coatl quiere decir serpiente. A Mixcoatl se le considera como el dios estelar de la caza y la guerra. Según las crónicas, el pueblo de Mixcoac ya existía desde mucho antes de la llegada de los españoles a México. Se sabe que Mixcoac, en sus primeros tiempos, pertenecía al señorío de Coyohuacan cuando todo aquello era territorio Tepaneca (de Azcapotzalco) y mucho antes de que llegaran los aztecas al Anáhuac. Hernán Cortés en una de sus cartas de relación dirigida al emperador Carlos V, menciona un lugar llamado Mixquique. Ya para principios del siglo

XX, Mixcoac era una municipalidad de las trece que constituían la ciudad de México, estaba situada al centro de él, limitada al norte por la antigua municipalidad de México, al sur por la de Coyoacán, y al este por la de Iztapalapa, al suroeste por la de San Ángel y al norte por la municipalidad de Tacubaya.

INSURGENTES SUR: La imagen de la estación representa el perfil de Hidalgo y Morelos. Hidalgo considerado como padre de la patria y Morelos artífice de la segunda etapa de la Independencia de 1811 a 1815. Toponimia: Hace alusión a los precursores del movimiento de Independencia en la Nueva España y principal corredor transversal al poniente de la Estación. Referencias Urbanas: Liverpool Insurgentes.

HOSPITAL 20 DE NOVIEMBRE: La imagen de la estación representa la estructura emblemática de la cubierta del centro Médico Nacional 20 de Noviembre y simplificación del logotipo del Hospital. Toponimia: Hace referencia al Centro Médico Nacional 20 de Noviembre del ISSSTE. Referencias Urbanas: Centro Médico Nacional 20 de Noviembre del ISSSTE y Conjunto Habitacional Presidente Miguel Alemán.

ZAPATA: La imagen de la estación representa el contorno del busto de Emiliano Zapata. Emiliano Zapata fue un caudillo morelense que encabeza el movimiento agrarista en la Revolución Mexicana y quien formula el Plan de Ayala. Zapata nace en Morelos, el 8 de agosto de 1879. De niño fue labriego y a los 28 años de edad causó alta en el Ejército como soldado en el noveno regimiento de caballería. Fue caballerango en una hacienda y desde sus andanzas como humilde labriego, emprendió la injusticia campesina, en donde empezaron sus ideas a favor de los agraristas. En 1910, luchó a favor de los indígenas, y en consuecencia fue encarcelado y devuelto al ejército. Cuando termina su castigo, vuelve a su pueblo y al saber del Plan de San Luis, proclamado por Francisco I. Madero, se levanta en armas en 1911.

PARQUE DE LOS VENADOS: La imagen de la estación representa el contorno de dos venados, haciendo alusión a dos enormes fuentes instaladas en el centro del parque, en las cuales fueron colocadas las estatuas de estos majestuosos animales. Toponimia: Hace referencia al Parque ubicado a un costado de la Delegación Benito Juárez, cuyo nombre oficial es Parque Francisco Villa y es conocido coloquialmente como "parque de los venados". Referencias Urbanas: Hospital General de Zona IMSS, Delegación política Benito Juárez, parque Francisco Villa (parque de los Venados).

EJE CENTRAL: El logotipo de la estación hace alusión al trolebús, transporte que se incorporó a las avenidas para crear una línea sagital al dividir prácticamente por la mitad a la Ciudad. Toponimia: Hace referencia al proyecto urbano de transporte que dio paso a los Ejes Viales en la capital. Referencias Urbanas: Gimnasio Olímpico Juan de la Barrera Alberca Olímpica Francisco Márquez, Parque de Xicoténcatl.

ERMITA: La imagen de la estación representa la silueta de una ermita. Entre las pequeñas y grandes edificaciones religiosas que había en México a mediados del siglo XVII se contaban varias ermitas. Estas eran pequeñas capillas, edificadas en ocasiones, fuera del atrio de alguna iglesia. La ermita más antigua fue la de San Cosme, construida en 1526. Cuentan las crónicas que a la mitad del camino a Iztapalapa, en un lugar llamado Mexicaltzingo, existió otra ermita cuyos contornos, según la leyenda, estaban cubiertos por las aguas del lago, motivo por el cual estaba abandonada. A raíz de esto, se organizaron pequeños grupos de indios de los pueblos vecinos; como San Andrés Tetepilco, San Juanico Mexitpan y Culhuacán, que alternándose, cada semana llegaban en canoas a cuidar durante ocho días la ermita, a esa gente el pueblo la conocía como los ermitaños.

MEXICALTZINGO: La imagen representa el símbolo de Mexicaltzingo en el códice de Cuatlinchan (hogar de la serpiente). La representación gráfica fue tomada del Códice Aubin, va sentado sobre un maguey invertido para corresponder la etimología del nombre. Toponimia: Mexicaltzingo significa: "Sitio de la casa o templo del dios mexictli" (Clavijero). Referencias Urbanas: Templo de San Marcos.

ATLALILCO: La silueta de la estación es un pozo de agua. Atlalilco es una voz náhuatl que quiere decir "donde se contiene el agua". Desgraciadamente no se cuenta con información de este lugar, sólo se sabe que antes de la formación de la actual delegación política, Iztapalapa se dividía en dos zonas: Zomulco y Atlalilco, pudiesen ser que eran dos pueblos como lo eran Culhuacán, Iztapalapa, Acatitla, Mexicaltzingo y otros más, pero con el correr de los años los pueblos se convierten en colonias urbanas y se pierden tanto la ubicación y el nombre como el recuerdo, la memoria y la historia de estos lugares.

CULHUACÁN: La imagen hace alusión al significado de Culhuacán: (Cerro encorvado por el centro de la estrella), también se traduce como (lugar de Culhuas). Toponimia: Se refiere al pueblo que formó la primera ciudad del altiplano y una de las más importantes dentro del mundo prehispánico, donde se asentaron algunos de los teotihuacanos que huían de la ruina de la ciudad de los dioses, alrededor del año 700 D. C. Referencias Urbanas: El pueblo de Culhuacán es uno de los dieciséis pueblos de la Delegación Iztapalapa.

SAN ANDRÉS TOMATLÁN: La imagen de la estación representa a la Parroquia San Andrés Apóstol, ubicada a menos de cien metros al poniente de la Estación San Andrés Tomatlán. Destaca la fiesta patronal que se desarrolla en la Parroquia en donde los mayordomos organizan una celebración con cohetes, comida, baile y fuegos pirotécnicos. Toponimia: Se refiere al Barrio de San Andrés Tomatlán que forma parte del pueblo de Culhuacán. Referencias Urbanas: Sin referencias urbanas inmediatas.

LOMAS ESTRELLAS: La imagen es una representación de la parte posterior del Cerro de la Estrella, zona Arqueológica mesoamericana ubicada en el extremo sureste de lo que fue el gran Lago de Texcoco, en la Delegación Iztapalapa. Toponimia: Hace alusión a las colonias aledañas a la ubicación de la Estación: Lomas Estrella, Lomas Estrella 1ª y 2ª Sección y Campestre Estrella. Referencias Urbanas: Sin referencias urbanas inmediatas.

CALLE 11: La imagen de la estación representa el glifo de una vasija con agua sobre la cual se encuentra un cerro en su interior el símbolo del fuego nuevo, celebración que se llevaba a cabo en el Cerro de la Estrella. Toponimia: El nombre se debe a la cercanía que tiene la estación a la Calle 11, vialidad de gran importancia para la conexión de las colonias que se localizan al sur del Cerro de la Estrella. Referencias Urbanas: Sin referencias urbanas inmediatas.

PERIFÉRICO ORIENTE: La imagen de la estación representa el contorno de una torre de vigilancia por su cercanía con el Reclusorio Oriente, la finalidad de la imagen es honrar a justicia y vigilancia del orden público. Toponimia: El nombre se debe a la cercanía que tiene la estación con respecto a la vialidad primaria localizada al oriente de la ciudad a la cual cruza transversalmente la Línea 12. Referencias Urbanas:

Sin referencias urbanas inmediatas.

TEZONCO: La imagen de la estación representa el contorno de una calavera. Tezonco es una de las poblaciones más antiguas de Iztapalapa y es característico por las festividades del Día de Muertos. Toponimia: Tetzon-co significa: "Tetzontli" que significa tezontle y "co" que significa en o dónde. Referencias Urbanas: Panteón Civil San Lorenzo Tezonco y Hospital de Especialidades.

OLIVOS: La imagen representa una rama de olivo. Su cultivo fue seleccionado en función de la productividad y adaptación. Los olivos se convirtieron en árboles resistentes a condiciones climáticas de aridez y circunstancias diversas. Toponimia: La zona fue caracterizada en los tiempos de la colonia por producción de aceite de oliva que se desarrollaba en las grandes haciendas. Referencias Urbanas:

Sin referencia urbana inmediata.

NOPALERA: La imagen de la estación representa un nopal del cual surge su fruto xoconostle. Se utilizó una sola hoja para diferenciar de la Estación Bondoquito Línea 4. Toponimia: Nopalera hace alusión a la zona en donde originalmente se localizaban terrenos utilizados por granjas porcinas y avícolas, las cuales estaban cubiertas de nopales. Referencias Urbanas: Hospital Psiquiátrico.

ZAPOTITLÁN: La imagen representa un árbol que muestra los zapotes en sus tres ramales, y en el tronco unos dientes Tlantli representando la terminación "tlan". Lo anterior, de acuerdo al Códice de los Tributos. Toponimia: El nombre se compone Tzapotl abreviación de Cuatzapotl "árbol de zapote" y de Titlán que significa "Entre árboles de zapotes". Referencias Urbanas: Deportivo y mercado de Zapotitlán.

TLALTENCO: Representa "El arco" o puerta. Construcción de piedra que tenía la función de aduana para controlar en tráfico de mercancía que iba y venía del tramo Mixquic y Tetelco. Toponimia: Su nombre se compone de los vocablos: Tlalli, tierra y Tentli: "En la orilla de la tierra" o "En la orilla de los cerros". Referencias Urbanas: Puerta de Tlaltenco.

TLÁHUAC: La representación del logotipo se refiere a otro significado de la palabra Tláhuac: "Lugar donde se recoge cuítal", derivado de la voz cuítal, el nombre de una alga que crecía en el lago de Xochimilco, además de simplificar el logotipo de la Delegación Tláhuac. Toponimia: En un sentido esotérico, el nombre Tláhuac significa: "Tierra que emerge", connotación relacionada con la posición de Cuitláhuac, en la boca que unía los lagos de Xochimilco y Chalco. Referencias Urbanas: Canal Acalote y Canal Revolución.

ANEXO C: Relação dos documentos presentes no acervo da biblioteca Neli Siqueira analisados para composição do corpus.

Autoria	Título	Cidade	Edit	Ano
SÃO PAULO - METRÔ.	Compreensão dos nomes das estações.	São Paulo	Metrô	1975
SÃO PAULO - METRÔ.	Nomes de estações de Metrô: um patrimônio a preservar.	São Paulo:	Metrô	2004
SÃO PAULO - METRÔ.	Denominação de estações de metrô impacto decorrente de sua modificação: Projeto funcional estudo de nomenclatura das estações relatório preliminar.	São Paulo:	Metrô	2006
FERREIRA, Flávio Luiz Jabbur; MORITA, Geni.	Denominação das estações de metrô: sua importância como significante de referencial urbano metropolitano.	S.l	S.l	s.d
REIS FILHO, Nestor Goulart.	Nomenclatura das estações do Metropolitano de São Paulo. Linha Norte-Sul.	São Paulo:	v.1	1972
REIS FILHO, Nestor Goulart.	Nomenclatura das estações do Metropolitano de São Paulo. Linha Norte-Sul.	São Paulo:	v.2	1972
SALVADORI, Sérgio Eduardo Favero.	Nomenclatura das estações da linha Vila Madalena - Oratório, extensão Norte e extensão Leste.	São Paulo:	Metrô	1992
HIRSCH, Horácio Nelson Hasson; THEODOZIO, Sandra Maria Pereira; FERREIRA, Luiz Antônio Cortez.	Linha 2 - Verde. Trecho Ana Rosa - Oratório.: Projeto funcional. Estudo de nomenclatura das estações.	São Paulo:	Metrô	1996
SÃO PAULO - METRÔ.	Estação Sumaré: alternativa de nome e impacto do metrô junto a população residente.	São Paulo:	Metrô	1998
SÃO PAULO - METRÔ.	. Linha 2 - Verde Trecho Ana Rosa - Vila Prudente = Projeto funcional. Estudo de nomenclatura das estações.	São Paulo:	Metrô	2004
SÃO PAULO - METRÔ.	Linha 2 - Verde Trecho Ana Rosa - Vila Prudente = Síntese do estudo de nomenclatura das estações e pesquisa de opinião.	São Paulo:	Metrô	2005
SÃO PAULO - METRÔ.	Relatório de pesquisa = nomenclatura da extensão da Linha 2 - Verde.	São Paulo:	Metrô	2005
SÃO PAULO - METRÔ.	Nomenclatura das estações do Metrô de São Paulo. Linha Vila Madalena-Vila Prudente.	São Paulo:	Metrô	s.d
REIS FILHO, Nestor Goulart.	Nomenclatura da linha Leste.	São Paulo:		1977
GUERRA, Paulo Antônio; SMILG, Irena Tassia	Nomenclatura das estações. Trecho Leste. Resultados da tabulação.	São Paulo:	Metrô	1977

SÃO PAULO - METRÔ.	Nomenclatura de estações. Linha Leste.	São Paulo:	Metrô	1977
HIRSCH, Horácio Nelson Hasson.	Linha 4 - Amarela.: Trecho Paulista-Luz. Projeto funcional. Estudo de nomenclatura das estações.	São Paulo:	Metrô	1994
HIRSCH, Horácio Nelson Hasson.	Linha 4 - Amarela. Trecho Vila Sônia - Paulista. Projeto funcional. Estudo de nomenclatura das estações.	São Paulo:	Metrô	1994
HIRSCH, Horácio Nelson Hasson.	Estudo de nomenclatura das estações. Linha 4 - Amarela. Trecho Vila Sônia-Paulista. Projeto funcional.	São Paulo:	Metrô	1995
SÃO PAULO - METRÔ.	Nomenclatura das estações da Linha 4 - Amarela.	São Paulo:	Metrô	1995
INSTITUTO GALLUP DE OPINIÃO PÚBLICA.	Preferências por nomes para estações da Linha 4 do metrô.	São Paulo:	Gallup	1995
SÃO PAULO - METRÔ.	Linha 4 - Amarela Vila Sônia - Luz: Projeto funcional. Estudo de nomenclatura das estações.	São Paulo:	Metrô	2006
SÃO PAULO - METRÔ; PROTRAN ENGENHARIA.	Linha 5 - Lilás - Projeto funcional. Estudo de nomenclatura das estações - relatório síntese.	São Paulo:	Metrô	1994
PROTRAN ENGENHARIA.	Projeto funcional da Linha Santo Amaro: estudo de nomenclatura das estações.	São Paulo:	Protran	1994
SÃO PAULO - METRÔ.	Linha 5 - Lilás. Trecho Capão Redondo - Largo 13 de Maio: síntese do estudo de nomenclatura das estações e pesquisa de opinião.	São Paulo:	Metrô	2000
SÃO PAULO - METRÔ.	Linha 5 - Lilás Trecho Capão Redondo - Largo 13 de Maio = Estudo de nomenclatura das estações.	São Paulo:	Metrô	2000