



**UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA
DE MÉXICO**

FACULTAD DE CIENCIAS POLÍTICAS Y SOCIALES

EXPERIENCIAS DE VIOLENCIA Y MOVILIDAD DE
MUJERES JÓVENES EN EL METRO DE LA CIUDAD DE
MÉXICO

TESIS

QUE PARA OBTENER EL TÍTULO DE
LICENCIADA EN SOCIOLOGÍA

PRESENTA

KAREN SÁNCHEZ RODRÍGUEZ

DIRECTORA DE TESIS

DOCTORA MARCELA MENESES REYES



CIUDAD UNIVERSITARIA, Cd. Mx., 2019



Universidad Nacional
Autónoma de México



UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

Todo el material contenido en esta tesis esta protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.

ÍNDICE

AGRADECIMIENTOS	5
INTRODUCCIÓN	8
CAPITULO I. SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO (STC) METRO	13
I.I. HISTORIA DEL STC METRO DE LA CIUDAD DE MÉXICO Y SU ACTUAL FUNCIONAMIENTO	14
I.II. EL METRO DESDE LAS CIENCIAS SOCIALES	21
I.II.I. GÉNESIS, FUNCIONAMIENTO Y USOS DEL METRO	22
I.II.II. SUJETOS DIVERSOS EN EL METRO	24
CAPITULO II. CIUDAD Y TRANSPORTE SEGURO PARA MUJERES	34
II.I. LA CIUDAD DE MÉXICO PARA LAS MUJERES	35
II.II. DEL VIAJEMOS SEGURAS AL VIAJA SEGURA	38
II.II.I. CREACIÓN DEL PROGRAMA VIAJEMOS SEGURAS	39
II.II.II. CIUDADES SEGURAS PARA MUJERES Y NIÑAS Y LA CREACIÓN DEL COMPONENTE VIAJA SEGURA	43
II.III. REVISIÓN CRÍTICA AL PROGRAMA VIAJEMOS SEGURAS Y LA VIOLENCIA SEXUAL	47
CAPÍTULO III. MOVILIDAD DE MUJERES JÓVENES EN EL METRO A TRAVÉS DE LAS UNIDADES VEHICULARES DE ERVING GOFFMAN	58
III.I. EL PARADIGMA DE LA MOVILIDAD	59
III.I.I. ESTUDIOS DE MOVILIDAD EN MÉXICO	62
III.I.II. MOVILIDAD DE MUJERES	66
III.II. RECURSOS METODOLÓGICOS: ETNOGRAFÍA, SOMBREO, ENTREVISTA Y UN ACERCAMIENTO ILUSTRATIVO A LA NETNOGRAFÍA.....	77
III.III. INTERACCIÓN EN EL METRO A PARTIR DE LAS UNIDADES VEHICULARES	85
III.IV. CINCO VENTANAS A LA MOVILIDAD DE MUJERES JÓVENES	96
III.V. OBSERVACIONES SOBRE LA MOVILIDAD DE MUJERES JÓVENES EN EL METRO.....	129

CAPÍTULO IV. INTERACCIONES VIOLENTAS ENTRE MUJERES EN LOS VAGONES DE USO EXCLUSIVO	144
IV.I. ¿QUÉ ES LA VIOLENCIA?	145
IV.II. VIOLENCIA EJERCIDA POR MUJERES	157
IV.III. INTERACCIONES VIOLENTAS ENTRE MUJERES EN LOS VAGONES EXCLUSIVOS	164
IV.IV. CONSIDERACIONES FINALES SOBRE LA VIOLENCIA INTERPERSONAL ENTRE MUJERES.....	187
CONCLUSIONES.....	201
REFERENCIAS	209
ANEXOS.....	218

AGRADECIMIENTOS

Mamá, gracias por tenerme siendo tan joven, por preocuparte, por respetar mis decisiones aunque no las comprendas, por hacer de mí la mujer que ahora soy, por enseñarnos a respetar, a perdonar y por tener el carácter más noble y amigable.

Papá, gracias por veinte años de felicidad, por preocuparte siempre, por querer darlo todo y ser un buen padre. A pesar de todo aquí sigues, seguirás y seguiremos.

A ambos por creer en mí siempre y dejarme ser, aun sin saber qué era exactamente lo que había decidido estudiar, por ser el pilar e inspiración en mi vida, por esforzarse por mí y conmigo. Por las risas, los paseos y las llamadas de atención que han forjado mi carácter. Siempre me reconozco en sus gestos. No somos perfectos pero hemos intentado ser felices.

A Belén, oídos atentos y el mayor motor en mi vida, por sus chistes y nuestras conversaciones de hermanas cómplices. Yo también aprendo siempre de ti y admiro la manera en que te desenvuelves y crees en ti. “No habrá una barrera en el mundo que mi amor profundo no rompa por ti”.

A todos los muchos Sánchez y a todos los poquitos Rodríguez. Con especial cariño a quienes ya no están entre nosotros, Gordo y Memo, ¡sí pude!, con la promesa de un día encontrarnos y reírnos de nuevo juntos. A la Toñita, de quien admiro su carácter, su buena memoria y disfruto de sus pláticas. A mi tía Betty por ser mi sub-mamá y estar al pendiente siempre. A Reynis por dejarme reírme de ella y con ella. Al tío Pancho por sus pláticas y llamadas de atención. Al Flaco, más hermano que primo, por escucharme, jugar conmigo, reír conmigo, debatir conmigo, por su paciencia y regaños. A todos, gracias por demostrarme su cariño, preocuparse y estar siempre para mí.

A la doctora Marcela Meneses, le agradezco infinitamente la oportunidad que me dio de trabajar en su proyecto, el cual me ha ayudado a crecer y aprender no sólo académicamente sino también como persona. Gracias por transmitirme una mirada crítica que ya no abandonaré. Gracias por ser paciente, por leerme y aportarme tantos comentarios que han fortalecido mi trabajo. Por ser luz siempre en el camino de la tesis.

Agradezco a la DGAPA-UNAM la beca otorgada, la cual posibilitó este trabajo, en el marco de mi estancia en el Instituto de Investigaciones Sociales como becaria de titulación bajo el Programa de Apoyo a Proyectos de Investigación e Innovación Tecnológica (PAPIIT), en el proyecto “La violencia como mecanismo de resolución de conflictos. Juventud y vida cotidiana en unidades habitacionales populares de la Ciudad de México” (PAPIIT-IA300518) a cargo de la doctora Marcela Meneses Reyes.

A las sinodales Jahel López, Selene Romero, Paula Soto y al sinodal Oscar González por su tiempo, su amabilidad y sus observaciones.

A Paulina, Aura, Tania, Natalia, Desirée y Lorena, por llevarme a conocer otros espacios de la ciudad, por compartirme tanto de ellas y mostrarme sus caminos. Chicas, estas páginas son más suyas que mías, no sólo en número, sino en pensamientos y reflexiones, yo sólo seguí el hilo que ustedes me permitieron tejer. Desde y para ustedes.

A la Universidad que tanto me ha dado desde que tengo quince años. A cada profesor que he tenido en la vida, especialmente a aquellos que me convencieron de que había elegido la carrera correcta.

A quienes me han leído, me han escuchado y me han dado palabras de aliento para continuar en el camino de la tesis.

A los amigos con quienes he pasado tardes riendo hasta que el estómago nos doliera y las lágrimas salieran, a quienes me sacan de la rutina de vez en cuando y me recuerdan lo mucho que me gusta bailar, platicar y reír a carcajadas.

A todas las personas que me han permitido quedarme en sus vidas y que siguen en la mía, por llevarse un poco de mí y dejarme un poco de ustedes, por compartir conmigo.

A todas las personas que se mueven por la ciudad, que la resisten cada día, la sufren y la disfrutan.

Para todos ustedes dedico este trabajo.

Subí al metro que llegó al poco tiempo y me coloqué al fondo. A mi izquierda una mujer joven se entretenía mirando las vías fijamente, frente a ella otra mujer se maquillaba. A mi derecha otra mujer miraba las vías, mientras otras atrás de ella escuchaban música y miraba al frente. Yo las pude observar al quedar viendo frente a la puerta que se abría y cerraba mientras ellas miraban a la puerta contraria que no se abría, lo cual me hizo pensar que tal vez no bajarían en Atlalilco. Lunes 16/04/18, trayecto 06:40-07:30.

Parejas o grupos de tres platican, a mi izquierda una pareja de amigas se toma selfis, atrayendo la atención de algunas otras en el vagón, en el mismo rumbo pero más lejos otra pareja ve fotos. A mi derecha dos chicas comen helado mientras platican muy de cerca, un poco más allá tres amigas platican. En el resto del vagón, las mujeres jóvenes que van solas se ocupan en diversas actividades como mirar a otras, mirar el celular, cabecear o mirar algún punto fijo del vagón. Lunes 20/08/18, trayecto 16:21-17:21.

Mientras esperaba el metro en Constitución llegaron dos mujeres jóvenes, no mayores a 25 años, se colocaron detrás de mí y platicaron sobre la dificultad de encontrarse, luego expresaron sus molestias por la tardanza del metro, una dijo “siempre lo mismo”. Comentaron la posibilidad de pagar un taxi, opción que terminaron descartando dado el tráfico vial, el cual según sus cálculos sería poco bueno a su bolsillo económico. Momentos después una dijo “se les enfrían las vías”, a lo cual la otra respondió “tal vez” y cambió de tema. Jueves 30/11/17, trayecto 08:56-09:45.

El ruido de pisadas, más el sonido de los boletos o tarjetas, seguido de los torniquetes son toda una orquesta de funcionamiento del metro. Lunes 20/08/18, trayecto 07:12-08:01.

INTRODUCCIÓN

La movilidad en la ciudad permite que ésta se produzca y reproduzca al acercarnos a las actividades económicas, educativas políticas, culturales y sociales que la sostienen. Uno de los medios de transporte más importantes de la ciudad es el metro, basta con preguntarse ¿qué pasaría si dejará de funcionar? ¡la ciudad de se nos cae!

Desde que el metro abrió sus puertas el 5 de septiembre de 1969, se ha convertido en eje estructurador de la ciudad y de la movilidad de los habitantes de la Zona Metropolitana del Valle de México. La ciudad ha hecho posible el metro como el metro la hace posible a ella, pero éste no sólo es un medio de transporte que nos lleva de un punto a otro de la ciudad, es más que eso, está cargado de experiencias, interacciones, situaciones y recuerdos.

Una de las tantas situaciones que ocurren en el metro fueron las que me llevaron a fijar la mirada en éste transporte: la violencia entre usuarias en vagones exclusivos, parte del *Componente Viaja Segura*¹. Estaba convencida que quería hacer un trabajo etnográfico que recuperara las experiencias de viva voz de las mismas mujeres jóvenes que hubieran experimentado u observado esas violencias en los vagones exclusivos del metro.

De la mano de mi asesora fui adentrándome en del *paradigma de la movilidad* (Sheller y Urry, 2006), un nuevo enfoque que lanza una crítica al *paradigma del transporte*, sobre todo al proponer que la movilidad no se trata sólo de un movimiento en un lapso de tiempo que es considerado muerto, por el contrario el nuevo paradigma llena de contenido la movilidad y todo lo que gira en torno a ella cargándola como una actividad dotada de experiencia. Por esta razón decidí enmarcar mi investigación bajo ese paradigma.

Capturar la experiencia de movilidad cotidiana de la ciudad contemporánea supone aproximarse lo más posible a la acción misma de movilidad, lo cual requiere comprender las *interacciones significativas* que suceden en el espacio-tiempo. Estas interacciones –eventos que resultan significativos para el participante– pueden suceder antes, durante o después del viaje, a partir de la relación entre el cuerpo (gestos, emociones, sentidos, ropa), la espacialidad (materialidad, cosas, entorno, equipamiento, colores, texturas, flujos, circulaciones, naturaleza, estructuras,

¹ El cual cumple con el objetivo de promover una movilidad libre y segura pero que no está exento de otras violencias, que van más allá de los objetivos del mismo componente.

formas), otros viajeros o sujetos relevantes en el viaje, procesos de significación y estrategias de viajes (corto o largo plazo, individuales o colectivas). Todos estos elementos componen un conjunto heterogéneo y multidimensional que da forma a la experiencia de la movilidad cotidiana y permite dilucidar estas interacciones (Jirón e Imilan, 2016: 56).

El paradigma también propone nuevos métodos y teorías para abordar el nuevo objeto de investigación (las experiencias de movilidad), uno de ellos es el *sombreo* (Jirón, 2012), método etnográfico que consiste en seguir a una persona durante su movilidad. Mediante el cual pasé de sólo observar etnográficamente los vagones para mujeres e ir más allá incluso del propio metro y de la inicial problemática de investigación (violencia entre mujeres en vagones exclusivos), capturando las experiencias en general de movilidad de las jóvenes.

De manera que fui trazando un camino (no lineal) en el cual pudiera abordar en conjunto la movilidad de las mujeres jóvenes, haciendo énfasis en el metro y en las posibles interacciones dentro de éste en los vagones exclusivos.

Así pues he reconstruido la movilidad de las jóvenes en general, para mirar algunas características de su movilidad destacando sus experiencias en el metro, las cuales dan cuenta de una compleja movilidad donde hay un gran esfuerzo corporal que abona al *saber viajar* (Jirón, Imilan e Iturra, 2012), entendido como *conocimiento incorporado* que adquieren al moverse por la ciudad.

Parte de ese *conocimiento incorporado* son las interacciones que se dan al buscar maniobrar durante el uso de los vagones, sea para entrar, salir o hacerse un lugar dentro de éste. Tales interacciones las miro mediante el concepto goffmaniano *unidad vehicular*, el cual implica la *glosa corporal* y el *ojeo*.

Y finalmente, abordo el que era el tema principal del trabajo (la violencia entre mujeres), de igual manera a partir del concepto goffmaniano de *los territorios del yo*, los cuales son territorios que las personas, en tanto reivindicantes, están constantemente delimitando, protegiendo y reservando para sí, y que al ser transgredidos pueden devenir en violencia entre mujeres. Partiendo del supuesto de que la violencia no es inherente a ninguna persona ni a ningún espacio, propongo mirarla como una forma más de interacción, las cuales también son parte del *saber viajar* puesto que

implica la utilización de espacios donde se producen encuentros entre heterogeneidad de sujetos y actividades, surge el conflicto, transformándose en constante la tensión entre aglomeraciones, tumultos y tectos, sorpresivos incidentes que se traducen en esperas y consecuentes tardanzas del viaje; y el anhelo por conquistar lugares, incorporar rutinas y sostener ritmos que hagan más gratos el tiempo invertido en moverse dentro de la ciudad (Jirón, Imilan e Iturra, 2012: 114).

La violencia interpersonal la retomó de Philippe Bourgois (2009) así como de Javier Auyero y María Fernanda Berti (2013), entendida como aquella violencia cotidiana más visible empíricamente. Auyero y Berti sólo se ocupan de la violencia física, a la cual agregó otros dos tipos de violencia: la violencia gestual y la violencia verbal, las cuales pueden fungir como violencia simbólica, en términos de Bourgois (2009) pero sobre todo como punto de inflexión a otras violencias.

Si bien no es finalidad del *Componente Viaja Segura* atender otro tipo de violencias más allá de la sexual, es importante estudiar la violencia entre mujeres en tanto es una posibilidad durante la movilidad que incluso afecta la calidad del desplazamiento urbano. Por ello mediante las interacciones reconstruidas desde la mirada de las propias jóvenes, así como de la mía abordaré las preguntas ¿cómo se da la violencia interpersonal entre mujeres en los vagones del metro?, ¿bajo qué motivo(s)?, ¿en qué condiciones situacionales?, ¿qué explica esa violencia?, acaso ¿la violencia entre mujeres es una violencia que responde a un orden patriarcal o se trata de una violencia propia entre mujeres?

Mi hipótesis es pensar que las interacciones violentas entre mujeres pueden responder a la defensa del cuidado del cuerpo propio así como del espacio que se ocupa o que se pretende ocupar en el metro.

El trabajo se compone de cuatro capítulos y el apartado de conclusiones. En el primer capítulo he contextualizado el origen del metro, como medio de transporte creado ante el aumento de población en la Zona Metropolitana del Valle de México, mismo que fungía principalmente para atender a la población obrera. También es un pasaje a las dificultades y obstáculos durante su construcción y una breve mención sobre su actual funcionamiento.

Posteriormente hago un recorrido a través de diferentes estudios de las ciencias sociales, para conocer cómo han abordado diversas problemáticas suscitadas en dicho medio de transporte.

Los primeros estudios responden a temas meramente técnicos de origen y funcionamiento, donde la opinión de las personas servía sólo para conocer la eficacia del transporte. Ha sido hasta años más recientes que se le ha dado voz a los sujetos para conocer la experiencia de la diversidad de personas para quienes el metro es parte fundamental de su vida cotidiana, sean vagoneros, cantantes u otros trabajadores. Pero sobre todo se ha dado voz a las diferentes experiencias de la población usuaria, sea mediante el ensimismamiento, la interacción con quienes van acompañados o mediante encuentros homoeróticos en los últimos vagones.

En el segundo capítulo, abordo una forma más de experimentar el metro: la violencia sexual por parte de hombres a mujeres. Primero abordo en general lo que para las mujeres de la Ciudad de México significa vivir la ciudad cruzada sobre todo por violencia sexual y cómo ante este panorama el gobierno creó el *Programa Viajemos Seguras*, ahora *Componente Viaja Segura*, para atender la violencia sexual, el cual ha implicado la total exclusividad de vagones para mujeres de todas las edades y niños. En tanto que el componente ha sido implementado desde 2016, retomó aquellos estudios críticos al programa inicial para conocer cómo ha impactado en la movilidad de las mujeres. Los dos primeros capítulos me han permitido contextualizar el metro y los vagones para mujeres, los cuales son los principales espacios de trabajo, así como conocer qué se ha dicho sobre el metro.

En el tercer apartado, comienzo abordando el *paradigma de la movilidad* propuesto por (Sheller y Urry, 2006), el cual permite un acercamiento a la movilidad capturando las experiencias durante el viaje y superando la idea de la movilidad vista como un recorrido de punto A a punto B, sin sentido y considerado como tiempo muerto. Mediante un breve pasaje a los estudios de movilidad en México y de movilidad de mujeres aunado al nuevo paradigma voy abordando aquello que se ha dicho sobre la movilidad y cómo ésta ha ido pasado del *paradigma del transporte* al *paradigma de la movilidad*.

Posteriormente expongo los métodos usados en la investigación (etnografía, *sombreo*, entrevistas y un acercamiento ilustrativo a la netnografía) que me permitieron ir reconstruyendo la movilidad de mujeres jóvenes como un *saber viajar*. Como mencioné al inicio, el parte de ese *saber viajar* implica otras interacciones entre usuarias, las cuales abordó a modo de *unidad vehicular* en términos de Erving Goffman donde se despliegan la

glosa corporal y el *ojeo* para poder hacer uso de dicho medio de transporte, las cuales muestro a partir de viñetas del diario de campo, el *sombreo* y las entrevistas.

En el cuarto capítulo abordo las interacciones de violencia interpersonal entre mujeres. Antes de abordar el tema doy un breve recorrido sobre lo que se ha entendido por violencia en la sociología, para pasar posteriormente a qué se ha dicho sobre la violencia ejercida por mujeres y así abordar mediante los *territorios del yo* de Erving Goffman, como la defensa de éstos pueden devenir en diversas violencias entre mujeres, de tipo físico, gestual y verbal. Por último en las conclusiones menciono los hallazgos encontrados así como las dudas y limitaciones surgidas durante el proceso de elaboración.

La presente tesis es una Investigación realizada gracias al Programa de Apoyo a Proyectos de Investigación e Innovación Tecnológica (PAPIIT) de la UNAM durante mi estancia como becaria de titulación en el proyecto titulado “*La violencia como mecanismo de resolución de conflictos. Juventud y vida cotidiana en unidades habitacionales populares de la Ciudad de México*” (PAPIIT- IA300518), a cargo de la doctora Marcela Meneses Reyes, investigadora del Instituto de Investigaciones Sociales.

CAPITULO I. SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO (STC) METRO

El metro estructura en gran medida parte de la ciudad, o al menos la organiza principalmente hacia los diversos centros educativos y laborales. Las estaciones nos sirven de referencia en ocasiones en las que no sabemos cómo llegar a un destino con motivo de una reunión, pero también las estaciones nos son significativas temporalmente quedando inscritas en nuestra memoria. Yo siempre recordaré que la estación más cercana a mi casa es Constitución de 1917, que en tiempos universitarios las estaciones de destino eran Copilco y Universidad o que disfruto del panorama de algunas estaciones que no son subterráneas.

El metro es para muchos habitantes de la ciudad el principal medio de transporte, siempre tendremos qué decir de este medio de transporte, es contenedor de variadas anécdotas, aquellas de los recuerdos más gratos así como aquellas que lastiman nuestra memoria, aquellos encuentros con amigos y parejas, pero también nos recuerda la violencia sexual a la que las mujeres estamos expuestas cada día, a los retrasos que no nos permitieron llegar a tiempo. Al final del día, tarde o temprano nos llevará a nuestros destinos.

Sólo dos estados de las 32 entidades federativas que conforman el país tienen metro: Monterrey y la Ciudad de México². Las diferencias en cifras son considerables, el metro de Monterrey cuenta con 2 líneas, 32 estaciones y 84 trenes, mientras que el metro de la Ciudad de México cuenta con 12 líneas, 195 estaciones y 390 trenes. Pero ¿qué hace que las autoridades de una ciudad como parte del desarrollo urbano de ésta, decidan o no construir un metro que mueva a la población?, ¿cómo ha sido el caso de la Ciudad de México?, ¿ha cambiado mucho su funcionamiento desde sus inicios hasta hoy día? Estas son las preguntas que abordaré en el presente capítulo para contextualizar el espacio en el cual se enmarca mi proyecto de tesis. Vale la pena mencionar que este año se conmemoran los 50 años de construcción del Metro y que desde entonces ha sido parte fundamental de nuestra ciudad.

² De acuerdo con Suárez y Delgado (2015), con base en las definiciones sobre transporte urbano, el metro es un *tren metropolitano* el cual es el “transporte urbano masivo por excelencia en las grandes metrópolis. Su recorrido se ideó para circular en vías subterráneas debido al mayor costo del suelo en el centro de la ciudad [aunque] puede salir a la superficie, pero, en sentido estricto, esos tramos no podrían llamarse metro, sino *metro férreo*” (2015: 64). De manera que el medio de transporte masivo en Guadalajara no es metro (o tren metropolitano), sino *tren ligero* o *light rail* el cual es de “uso más sencillo o simple por los usuarios, a diferencia de las instalaciones más “pesadas” del metro o del tren suburbano” (2015: 65).

I.I. HISTORIA DEL STC METRO DE LA CIUDAD DE MÉXICO Y SU ACTUAL FUNCIONAMIENTO

La Zona Metropolitana del Valle de México se consolidó en la década de los sesentas concentrando las actividades económicas, políticas y de gestión. Para Bernardo Navarro (1984) la consolidación se debió a dos factores indisociables entre sí: la expansión urbana y la acumulación del capital industrial.

Durante la década de los sesentas la población de la periferia de la Zona Metropolitana estaba calculada en 1, 922, 800 habitantes (Navarro, 1984: 87), concentrando 47.7% de personas ocupadas en todo el país, y representando en un 48.8% la producción total industrial. La expansión urbana de la ciudad aunada a la actividad económica y la mayor movilidad de los habitantes implicaron un necesario medio de transporte más eficiente y moderno que redujera el tiempo de viajes, ya que entre 1940 y 1950 los autobuses o camiones disponibles ya no satisfacían la demanda, y por el contrario, generaban congestión vehicular. La respuesta a la expansión urbana y al tráfico fue la implementación de un medio de transporte colectivo de gran capacidad: el metro.

La construcción de metro se hacía necesaria desde tiempo atrás, sin embargo, Navarro identifica que había intereses económicos (¿quién pagaría la obra?, ¿de qué modo se verían afectadas propiedades y negocios?) y cuestiones técnicas (suelo arcilloso y compuesto un 80% por agua con alta probabilidad de temblores) que obstaculizaban la construcción del mismo. Un representante de los intereses económicos de acuerdo con Perló y Murillo (2014), era el entonces regente Ernesto Uruchurtu quien influyó en el entonces presidente Gustavo Díaz Ordaz, para que éste no aceptara inicialmente la construcción del metro, argumentando que era un fuerte gasto que no podría cubrirse con las finanzas locales. Sin embargo, la verdadera razón parecía ser la relación que el regente tenía con las concesiones otorgadas a los camiones las cuales se verían afectadas. Tiempo después con la salida del regente el presidente Díaz Ordaz anunció la creación del metro.

La planeación fue impulsada por la organización de Ingenieros Civiles Asociados (ICA) quienes en 1958 realizaron un estudio que abarcaba 33 países que ya contaban con transporte tipo metro. El resultado del trabajo fue el *Estudio de Vías Rápidas para la Ciudad de México*,

en el cual se abordaron primordialmente cuatro aspectos: hundimiento del Valle de México; factibilidad económica y financiera; líneas y volumen de vehículos; y desplazamiento de pasajeros.

Los obstáculos económicos y técnicos que en un inicio preocupaban para la creación del metro fueron atendidos por ICA, el grupo presentó las soluciones a la construcción subterránea, así como el paquete económico que haría posible el proyecto (González, 1988: 65). Dicho paquete económico fue financiado en un 70% por Francia mientras que el 30% restante fue préstamo del gobierno mexicano, las cifras invertidas fueron 12.2 millones de francos (otorgados por los bancos franceses) con una tasa de interés del 7% y 86.5 millones de pesos (capital del gobierno mexicano) con una tasa de interés del 4%. Los franceses no sólo apoyaron en términos económicos, también lo hicieron asesorando al grupo ICA, mediante la Société Generale de Traction et d'Exploitation de Paris y la Société Française d'Etudes de Realisations de Transports Urbains, junto con diez compañías mexicanas, todas ellas coordinadas por ICA.

La primera propuesta que resultó del estudio fue la construcción del metro en forma de cruz, para que atendiera el primer cuadro de la ciudad y así priorizar la zona centro. Sin embargo, la propuesta aceptada fue la denominada “solución anillo” la cual constaba de tres líneas que rodearan el centro y conectaran la periferia.

La propuesta del metro fue aprobada y el 19 de junio de 1967 comenzaron la construcción de la línea 1, el primer tramo fue de Zaragoza a Chapultepec inaugurada el 5 de septiembre de 1969. En 1970 se inicia la construcción de la línea 2 que va de Pino Suárez a Taxqueña, inaugurada el 1 de agosto de 1970 y meses después se inauguró el tramo de Tlatelolco a Hospital General de la línea 3.

Bernardo Navarro (1984) y Ovidio González (1988) clasifican las primeras construcciones del metro en dos partes (difieren un poco en fechas), la primera abarca de 1967 a 1970, momento en el que se buscó responder a dos objetivos principales: generar un medio de transportación masiva y descongestionar el tráfico de vehículos. Entre otras consideraciones estaba dignificar el Centro Histórico, mejorar la contaminación atmosférica y auditiva, y acercar a espacios de recreación culturales e históricos. El segundo momento de construcción

fue de 1977³ a 1987, década en la que se buscó conectar la periferia con la ciudad. Ambos autores, resaltan que durante el sexenio de Luis Echeverría (1970-1976) hubo un congelamiento de expansión del metro, mientras que la población y la expansión de la ciudad no se detuvieron.

Entre los problemas durante la construcción destacan la edificación de obras que equilibraran la pérdida de peso por la extracción de barro. Por otro lado, se considera que con el colado usado en la línea 1, se podría hacer una carretera de diez metros de ancho y diez centímetros de grueso de la Ciudad de México a Nuevo Laredo, mientras que la varilla usada permitiría dar dos vueltas y media a la Tierra por Ecuador (STC, 1973 citado por Navarro, 1984: 90).

Inicialmente el Sistema de Transporte Colectivo (STC) fue el organismo encargado de la construcción y operación de las tres primeras líneas, posteriormente sólo se encargó de la operación relegando en 1984 la construcción a la Comisión de Vialidad de Transporte Urbano (COVITUR) y más tarde a la Coordinación General de Transporte (CGT), extensión de COVITUR, finalmente la CGT adquirió funciones normativas, planificadoras y de coordinación (González, 1988: 67).

Sobre la construcción del metro y la nula participación de los usuarios Navarro y Cadena (1990) mencionan que “la toma de decisiones se centra en la interrelación de varios agentes (públicos y privados, nacionales y extranjeros) que participan en el financiamiento, diseño, ejecución, suministro, construcción y operación de este sistema de transportación masiva [donde] Los únicos grandes ausentes son los usuarios mismos y en particular sus organizaciones” (1990:13).

Ya puesto en marcha el nuevo medio de transporte, para la década de los setentas ya se reportaban interrupciones y sobresaturación, de modo que se seguían perdiéndose horas/hombre/día. Ya desde entonces en lo social ese tiempo afectaba la integración familiar, generaba estrés y neurosis urbana (Navarro, 1984: 98). En 1982 el servicio ya contaba con cinco líneas pero la demanda se seguía concentrando en las tres primeras en un 95.01% y en

³ En ese año se plantean los lineamientos del *Plan Maestro del metro* (PMM) para crear más líneas y el *Plan Vial del DDF* para mejorar el sistema vial. Uno de los objetivos del PMM fueron los estudios sobre sistemas de transporte complementarios del metro, bajo el argumento de que todos los medios son importantes para el desarrollo económico.

las dos restantes un 4.99%, de manera que si bien la demanda en la línea 1 y 2 disminuyó no fue de modo significativo (González, 1988: 68).

El tipo de usuarios inicialmente beneficiados eran aquellos que proyectaban los estudios preliminares y que “fundamentaban propuestas de trazo en función del origen y destino de los obreros y empleados según el análisis de sus líneas de deseo” (Navarro, 1993:65). Tal afirmación invita a reflexionar que otras actividades tales como la movilidad por salud, recreación o educativas, han sido desde entonces relegadas a segundo plano. Además de que los obreros y empleados para quienes se pensó el metro eran predominantemente hombres, lo cual sugiere pensar que el metro desde sus orígenes fue un espacio planificado para el uso predominantemente masculino.

Por otro lado, de acuerdo con González y Navarro (1990) el costo del boleto del metro nunca ha representado el gasto real que lo mantiene, de manera que el subsidio indirecto por parte del metro a obreros y empleados los beneficiaba en tanto que no era el único medio usado, sino que había quienes requerían tomar otros medios que les eran más costosos (para las familias de las periferias el gasto en transporte podría significar una cuarta parte de sus salario, ya que requerían hasta cinco conexiones por día), además de que sólo el 10% de usuarios del metro contaban con la posibilidad de adquirir un automóvil particular.

Actualmente, de acuerdo con la Encuesta Origen destino 2017 (EOD 2017) la población de la Zona Metropolitana del Valle de México es de 20 886 703 millones de personas, de éstas 15.57 millones viajan en transporte público. El metro es el segundo medio de transporte usado más usado, representado en un 28.7% que se traduce en 4. 47 millones de viajes realizados un día entre semana por población mayor de 6 años. Murata, Delgado y Suárez (2017) consideran que es significativo que el número de viajes desde 1989 no haya aumentado mucho, ya que en ese año se contabilizaban 4.1 millones de viajes diarios. Los viajes realizados por habitantes de la ciudad corresponden a 1.33 millones de personas de la Ciudad de México y 1.05 millones de personas a los municipios conurbados que conforman la Zona Metropolitana. Particularmente de los 2.39 millones de viajes realizados en un día en al menos un tramo en metro corresponden un 25.5% a mujeres (1.01 millones) y un 34.4% a hombres (1.38 millones).

Hoy día el metro está conformado por 12 líneas y 195 estaciones a lo largo de 226 448 kilómetros que conectan desde diversos puntos a los diferentes centros de la ciudad. En la siguiente tabla he retomado los años de periodos en los que se inauguraron tramos del metro, en los cuales se puede apreciar que además del periodo de congelamiento durante el sexenio de Luis Echeverría hubo un segundo periodo de congelamiento durante los sexenios de Vicente Fox y Felipe Calderón, ya que la línea 12 fue inaugurada entrando el sexenio de Enrique Peña.

TABLA 1.
CRONOLOGÍA DEL METRO

Línea	Periodos de inauguración	Total de estaciones
Línea 1 Pantitlán-Observatorio	1969-1984	20
Línea 2 Taxqueña-Cuatro Caminos	1970-1984	24
Línea 3 Universidad-Indios Verdes	1970-1983	21
Línea 4 Martín Carrera-Santa Anita	1981-1982	10
Línea 5 Pantitlán-Politécnico	1981-1982	13
Línea 6 El Rosario-Martín Carrera	1983-1986	11
Línea 7 El Rosario-Barranca del Muerto	1984-1988	14
Línea 8 Constitución de 1917-Garibaldi/Lagunilla	1994	19
Línea 9 Pantitlán-Tacubaya	1987-1988	12
Línea A Pantitlán-La Paz	1991	10
Línea B Buenavista-Ciudad Azteca	1999-2000	21
Línea 12 Tláhuac-Mixcoac	2012	20

Elaboración propia a partir de la página oficial del Sistema de Transporte Colectivo Metro.

El metro cuenta con un total de 390 trenes, de los cuales 282 están en funcionamiento mientras que los 108 restantes se encuentran en mantenimiento, la distribución de trenes en toda la red es de la siguiente manera:

TABLA 2.
DISTRIBUCIÓN DE TRENES

Línea	1	2	3	4	5	6	7	8	9	12	A	B	Total
Trenes	49	40	50	12	25	17	33	30	29	30	39	36	390

Elaboración propia a partir de la página oficial del Sistema de Transporte Colectivo Metro.

Los trenes están conformados de seis o nueve vagones, los cuales tienen capacidad de trasladar de 240 a 360 usuarios sentados y de 780 a 1170 usuarios parados, mientras que el total de la capacidad varía entre 1020 a 1530 usuarios. Respecto a la concentración de afluencia, en general las estaciones de mayor afluencia son aquellas que conectan con la zona

conurbada de la ciudad, la estación más representativa es Pantitlán, ya que de las cuatro líneas con las que conecta, tres de ellas están entre las de mayor afluencia:

TABLA 3.
ESTACIONES DE MAYOR AFLUENCIA ABRIL-JUNIO 2017

LÍNEAS	ESTACIÓN	PROMEDIO
A	Pantitlán	133 673
3	Indios Verdes	125 027
2	Cuatro Caminos	118 293
5	Pantitlán	113 862
9	Pantitlán	96 342

Elaboración propia a partir de la página oficial del Sistema de Transporte Colectivo Metro.

Mientras las estaciones de menor afluencia son:

Tabla 4.
ESTACIONES DE MENOR AFLUENCIA ABRIL-JUNIO 2017

LÍNEAS	ESTACIÓN	PROMEDIO
6	Deportivo 18 De Marzo	2 068
4	Santa Anita	2 424
12	Tlaltenco	3 014
6	Instituto Del Petróleo	4 316
8	Chabacano	4 405

Elaboración propia a partir de la página oficial del Sistema de Transporte Colectivo Metro.

De las cinco estaciones de menor afluencia tres corresponden a las líneas 4 y 6, que se encuentran entre las que menos trenes tienen, a saber, 12 y 17 respectivamente, lo cual confirma la distribución de éstos de acuerdo a la demanda. Actualmente el metro sigue teniendo los problemas que Navarro (1984), Bauer, Quintanilla Ferrando y Reynoso (1990) veían a finales de los ochentas: sobreocupación y aglomeración, por lo cual vale la pensar que la construcción del metro como aseguran Murata, Delgado y Suárez “era un política pública loable pero que se tomó tarde, cuando la expansión hacia la periferia ya había comenzado” (2017: 5).

Bauer, Quintanilla Ferrando y Reynoso (1990) mencionaban que la población metropolitana de su tiempo era de 19.23 millones de habitantes y proyectaban para el 2010 un aumento poblacional a 34.30 millones, calcularon que el metro contaría con 15 líneas, que abarcarían 315 km, 247 estaciones y 838 trenes que darían servicio a 13 millones de pasajeros. Si bien la población no ha crecido como ellos proyectaron tampoco las líneas del metro.

A finales del año pasado el entonces jefe de gobierno de la Ciudad de México José Ramón Amieva y el director general del Sistema de Transporte Colectivo Jorge J. Jiménez Alcaraz firmaron la propuesta del *Plan Maestro del Metro 2018-2030*. En el nuevo plan (el cual no se había actualizado desde 1996), plantean futuras proyecciones del metro entre las cuales proponen disminuir la demanda de las primeras tres líneas, aumentar la demanda de las líneas 4, 5 y 6, así como ampliar el metro con 61 estaciones (sobre las líneas ya existentes y ninguna línea nueva) lo cual representaría un aumento del 34.5% sobre la red total actual, esto es 78 km, como se puede apreciar en la tabla 5

TABLA 5.
PLAN MAESTRO DEL METRO 2018-2030

Línea	Tramo	Número de estaciones	Número de trenes
12	Mixcoac-Observatorio	3	10
9	Tacubaya-Observatorio	1	2
B	Buenavista-Colegio Militar	2	2
8	Garibaldi-La Raza	3	4
8	Constitución de 1917-Santa Marta	4	8
5	Politécnico-Tlalnepantla	6	6
4	Santa Anita-Periférico	10	7
4	Martín Carrera-Tepexpan	21	24
A	La Paz-Chalco	6	16
6	Martín Carrera-Villa de Aragón	5	5

Elaboración propia a partir del *Plan Maestro del Metro 2018-2030*.

Los estudios en los que se basó el equipo de trabajo para el *Plan Maestro del Metro 2018-2030* no consideran investigaciones sobre las experiencias de las y los usuarios, sino únicamente estudios de simulación matemática de movilidad, basados en información del 2017 sobre las líneas para medir la frecuencia de paso y carga de las mismas.

En cuanto al presupuesto económico destinado para este transporte, el año pasado fue de 17, 548, 952, 560 pesos (de un total de 21, 649, 682, 508 destinado a las entidades del transporte) y para el año en curso 15, 652, 684, 591 pesos (de un total de 21, 157, 095, 634), siendo el medio de transporte que más recursos recibe.

Hasta ahora he expuesto cuales fueron los orígenes del metro, ante qué dificultades se enfrentó su construcción y cómo hoy día a pesar de las dificultades que pueda seguir teniendo sigue funcionando cada día.

I.II. EL METRO DESDE LAS CIENCIAS SOCIALES

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.

La hora del transporte. El metro: viaje hacia el fin del apretujón, Carlos Monsiváis.

A modo de estado de la cuestión abordaré los trabajos desarrollados en torno al metro desde las Ciencias Sociales, con el objetivo de conocer cuáles temas, problemáticas y sujetos han sido abordados y de qué manera se ha hecho. Para ello me he valido de libros, artículos y tesis realizadas por estudiantes de la Universidad Nacional Autónoma de México.

El apartado se divide en dos líneas de investigación, en la primera expongo estudios que se han interesado por el origen, funcionamiento y usos del metro, de manera cuantitativa recurriendo a metodologías basadas en estadísticos, informes oficiales, encuestas, sondeos y entrevistas.

En la segunda línea de investigación, de corte cualitativo, abordé estudios donde se le ha dado voz mediante entrevistas, recursos audiovisuales, recursos de internet y trabajo de campo a los sujetos que experimentan de múltiples maneras el metro. Esta línea ha contextualizado las particularidades que las experiencias tienen al desarrollarse en un espacio específico como lo es el metro. Distingo entre éstas experiencias al menos cinco tipos: trabajo de vagoneros y cantantes; trabajadores del metro; cuerpo, emociones e interacciones de usuarios; encuentros homoeróticos y violencia sexual. En este apartado dejaré de lado la violencia sexual y la abordaré con mayor detalle en el siguiente capítulo donde contextualizó el *Componente Viaja Segura* antes *Programa Viajemos Seguras*.

I.II.I. GÉNESIS, FUNCIONAMIENTO Y USOS DEL METRO

Los primeros estudios del metro tuvieron por principal interés abordar la construcción, funcionamiento y usos del metro, en tanto transporte institucional. En todo caso aunque ahonden en cuestiones de comodidad, estrés y consideren al sujeto es con la finalidad de obtener estadísticos o sondeos.

Uno de los primeros en escribir sobre el metro fue Ovidio González (1988), especialista en transporte, habló sobre las empresas implicadas en la planeación y construcción del metro, los gastos de inversión, la energía usada, la capacidad de transportación y cómo la presencia del nuevo medio de transporte, en ese entonces, influyó para pasar de lo que él denominó una *ciudad unifocal* a una *ciudad multifocal*. De modo similar Bauer, Quintanilla, Ferrando y Reynoso (1990), son también un referente en torno a la operación del metro, uso de energía y capacidad de transportación en comparación con otros medios de transporte.

La disciplina económica ha tenido como figura representativa a Bernardo Navarro, otro de los precursores en estudios sobre el metro, quien desde mediados de los ochentas siguió de cerca la planeación, construcción y funcionamiento e impacto del mismo. Ha estudiado cómo la relación entre el metro y la movilidad de la fuerza de trabajo (1993) es parte de la reproducción económica capitalista de la ciudad. A través de cuatro colonias populares de la Ciudad de México da cuenta de la ocupación de los habitantes, usos de medios de transporte, frecuencia de uso, tiempo de traslado y destino, así como datos sobre las condiciones en las que viajaban los usuarios, abordando cuestiones que iban desde accidentes hasta comodidad, velocidad, tiempo y cansancio, relacionados a la aglomeración.

El sujeto al que le presta mayor interés es el jefe de familia, sin embargo, también dio cuenta de la relación entre los roles de cada miembro de la familia (ama de casa, hijos y otros) y cómo estos roles influyen en los usos de transportación. En otro libro realizado junto a Iris Guevara (2000) bajo parámetros similares al trabajo anterior, le presta mayor atención al desplazamiento escolar, siendo un parteaguas en estudios de movilidad estudiantil en México, aunque fuese en términos únicamente numéricos.

Más recientemente, el sociólogo Manuel Perló Cohen en coautoría con Sandra Murillo López (2014) realizaron una evaluación de política pública (mediante un sondeo de opinión) a la línea 12 del Metro, a poco menos de 20 días de haber sido inaugurada a finales del 2012. La finalidad fue conocer la opinión de los usuarios en torno al cumplimiento de los objetivos que impulsaron la construcción de la línea, a saber: reducción de tiempo, mayor conectividad, equidad en infraestructura y reducción de emisiones de gases contaminantes. Los resultados arrojaron que el 90% de los usuarios notaron una disminución de tiempo y un 80% disminución de gasto. En general la calificación de los usuarios a la nueva línea era por encima de 9, casi el 98% dijo que construir la línea fue “muy bueno” o “bueno”, de lo cual se deduce que la línea 12, la más nueva hasta ahora, fue recibida con buenos ojos por parte de los usuarios, registrando pocos inconvenientes. Personalmente, considero que valdría la pena actualizar el sondeo, luego de seis años transcurridos para mirar si sigue siendo considerada en alta estima la línea, puesto que en mi diario de campo registré algunos inconvenientes: la capacidad de trenes rebasada por la demanda de usuarios, trasbordos largos de pasar no accesibles para todas las personas, e infraestructura deteriorada a causa de la filtración de agua.

Desde el campo de la geografía, Murata, Delgado y Suárez (2017) estudiaron por qué a diferencia de otros medios de transporte el metro es menos usado. Para responder hacen uso de la Encuesta Origen-Destino del 2007 y de la Encuesta Nacional de Movilidad y Transporte (2015)⁴ y sugieren que los factores que influyen son: distancia para llegar a la estación más cercana (mayor a 800 m, lo considerado como área caminable); cobertura del metro (en la zona metropolitana sólo abarca un 16.6% y hay estaciones cada tres kilómetros cuadrados, mientras que en Tokio hay una por kilómetro y tres por kilómetro en Paris); densidad de estaciones; facilidad de trasbordo⁵ (44% de viajes como segundo y tercer modo se concentran en siete estaciones del metro) y tiempos de espera.

⁴ Esta encuesta fue realizada por el Área de Investigación Aplicada y Opinión del Instituto de Investigaciones Jurídicas de la UNAM, como parte de la colección *Los mexicanos vistos por sí mismos: Los grandes temas nacionales*, a la cual pertenece el libro *Entre mi casa y mi destino. Movilidad y transporte en México* elaborado por Suárez y Delgado (2015).

⁵ Los autores denominan trasbordo al hecho de cambiar de medio de transporte en un mismo trayecto, lo que comúnmente se denomina viaje multimodal.

Para ellos resulta bastante significativo que paradójicamente los habitantes de la ciudad interior y el primer contorno⁶ usan otros medios de transporte antes que el metro, lo cual puede estar ligado a que la gente que vive en el área caminable tiene ingresos 20% mayores que aquellos que viven en el área no caminable, además de que ocupan 20% menos de tiempo en trasladarse. Esto explica que las estaciones de origen más demandadas estén alrededor de la ciudad, como se puede ver en la tabla 3 del apartado anterior.

Por otro lado, desde la primera tesis publicada por Armando Amor en 1959 titulada *Costo de excavación por metro lineal de un túnel*, hasta hoy día, predominan las tesis desarrolladas por parte del área de ingenierías. En primer lugar, de ingeniería civil y en segundo lugar de ingeniería mecánica, los temas abordados en ingeniería giran en torno a la construcción del metro, tipo de suelo, ventilación, excavación y propuestas de instalación telefónica. Otras en la rama económica han abordado la producción y mantenimiento del servicio (Pavón, 1996 y Sánchez, 1996).

Los primeros intereses que movían mirar el metro era por cuestiones técnicas, de operación y registro de información sobre su construcción y funcionamiento, lo cual se comprende si tenemos en mente que en las ciencias sociales anteriormente ponderaban el interés sobre cuestiones cuantitativas, las cuales no dejan de ser útiles y valiosas al momento de abordar el metro, puesto que dan registro de la continuidad de problemáticas que han permanecido, cambiado o a qué nuevas problemáticas nos enfrentamos, por ejemplo, respecto a los registros de aglomeración. Más recientemente se han abordado las experiencias de los diferentes sujetos que se han vuelto parte del metro, como mostraré en el siguiente apartado.

I.II.II. SUJETOS DIVERSOS EN EL METRO

El antropólogo Marc Augé en su clásico trabajo titulado *El Viajero Subterráneo* publicado por primera vez en 1987, basado sobre todo en recuerdos propios y en observaciones directas, nos ofrece una lectura en primera persona en la que va tejiendo el recorrido del metro

⁶ El primer contorno son las delegaciones (ahora alcaldías) Coyoacán, Iztacalco, Iztapalapa, Gustavo A. Madero, Azcapotzalco y Álvaro Obregón.

parisino. Tal recorrido lo explica recurriendo al término *hecho social total* retomado de Marcel Mauss y Claude Lévi-Strauss. También recurrió a Émile Durkheim para sugerir que la toponimia de las estaciones traslada a sucesos históricos y que por lo tanto podría pensarse que el viaje lleva en cierta manera a un tipo de ceremonia civil que le rinde culto a los antepasados recurriendo a la memoria colectiva de lo sagrado. Sin embargo, se da cuenta que no es mediante la toponimia de las estaciones como se evocan las emociones colectivas (ya que las personas parecen no prestarles mucha atención en su sentido histórico) sino mediante celebraciones especiales, por ejemplo, en los partidos de fútbol. Con dicha afirmación marca un parteaguas para hablar sobre emociones en el transporte subterráneo desde el término *efervescencia colectiva* de Durkheim.

Durante su viaje distingue al *viajero asiduo* del *viajero de ocasión* y mira también cómo la alteridad con los otros se da a partir de uno mismo. En conjunto, el viaje implica un *recorrido social* en tanto que en el metro tanto lo social como lo individual, tienen grandes expresiones ya que uno y otro se corresponden. La triada *metro, trabajo, sueño*, le parece que podría representar la alienación moderna, donde lo individual está sujeto a las coacciones sociales. Ante todo hay que tener siempre en mente que escribe en un tiempo y lugar específico: el metro parisino de los ochentas. Augé es uno de los pioneros en abordar la experiencia de los usuarios del transporte colectivo por ello vale la pena retomarlo en tanto ha abierto camino a pensarlo como un espacio cargado de emociones, experiencias y vivencias.

Propiamente sobre el metro de esta ciudad, uno de los temas centrales han sido las ocupaciones laborales de aquellos a quienes comúnmente se les llama vagoneros. En 1990, Méndez, Aké y Bautista fueron los primeros en interesarse por el comercio dentro del metro, estos autores partieron de la consideración de que los estudios de comercio informal en su época eran insuficientes para explicar la dinámica del comercio en ese transporte, por lo que se propusieron caracterizar a los vendedores y su ocupación para explicar el comportamiento y manifestaciones de los vendedores en relación al comercio ambulante, identificando que no se trata de una actividad laboral general sino que depende del espacio donde se coloquen los vendedores.

Concluyeron que este tipo de trabajo ha creado nuevas relaciones sociales entre los diversos sujetos que lo conforman, sean autoridades, compradores, así como las relaciones entre los

mismos vendedores. Sobre el metro en general mencionaban que no sólo sirve para transportar personas, sino que también es un lugar donde “se expresan muchos de los problemas del momento, se establecen relaciones sociales entre diferentes grupos y para algunos, el metro es el lugar donde se gana la vida” (1990: 23).

Olivia Domínguez (2004) similar a los autores anteriores se ocupó de aquellas personas que trabajan en el metro. Domínguez identificó que todo aquello que no fuera considerado cultura por las autoridades del metro era considerado una transgresión. Por lo tanto son las autoridades quienes deciden qué es o no cultura, por ejemplo, en tanto el programa *Para Leer de Boleto* era impulsado por la entonces subdirectora de literatura de la Secretaría de Cultura del Gobierno en el Distrito Federal, Paloma Saiz Trejo, era concebido como un programa cultural. Contrario a los músicos de la línea 3⁷ quienes por parte de las autoridades han quedado en la cultura relegada, son considerados transgresores y por ende son perseguidos por obstruir la vía convirtiéndose, antes que parte de políticas públicas, en infractores peligrosos. Por lo que además de las incomodidades que deben pasar al trabajar, también están propensos a ser arrestados por policías y obligados a pagar multas.

Su investigación evidencia que mientras el metro impulsa cierta cultura omite otra al considerarla parte de la economía informal. Por otro lado, en torno a la interacción entre trabajadores, en términos de Giddens⁸, identificó que puede ser ignorarse, saludarse, platicar o tener disputas por marcar territorio dentro del vagón.

A su vez Sandra Ruíz de los Santos (2009) maestra en Estudios Sociales, aborda la ocupación del vagonero desde la sociología del trabajo. Visibiliza cómo este trabajo implica una red compleja de relaciones que lo estructuran, regulan y ordenan. Ella como Méndez, Aké y Bautista (1990) menciona que los líderes son una figura importante en el proceso, ya que son quienes deciden quienes son o no aceptados, en qué estaciones trabajarán, qué pueden o deben vender, en qué horario, a cambio de qué cuotas económicas, apoyos a partidos políticos

⁷ Analiza cómo la línea tres es una línea propicia para difusión cultural, gracias a la diversidad de usuarios entre quienes destacan profesionales y universitarios.

⁸ Olivia Domínguez retoma la definición de interacción de Anthony Giddens entendida como el “proceso mediante el cual actuamos y reaccionamos ante lo que nos rodea” (Domínguez, 2004: 142).

o incluso a cambio de favores sexuales, estos últimos por parte de mujeres, ya que a los hombres se les pide ser golpeadores para defender a la organización y al líder.

Ya estando dentro los vagoneros pasan por un proceso de aprendizaje en el que les enseñan la *cadena* y *dar el cambio*, que implica mostrar y vender en tres minutos para enseguida cambiar de vagón y no romper la *cadena*, proceso en el que se exponen a riesgos durante el abrir y cerrar de las puertas, que pueden constarles la vida si caen a las vías.

Méndez, Aké, Bautista (1990) y Ruíz de los Santos (2009) coinciden en varios aspectos, entre ellos, que dicha ocupación es una respuesta a crisis económicas, resultado de las políticas públicas neoliberales incapaces de garantizar empleos a la población, o en todo caso empleos precarios con bajos salarios. En opinión de los autores la práctica es legítima en tanto es una forma de ganarse la vida. Contraria a esta idea, estudiantes de la Facultad de Derecho presentaron una tesis para erradicar el comercio ambulante (Barrios y del Valle, 2017).

Antes de continuar con las tesis, quiero mencionar un breve pasaje que Miguel Ángel Aguilar (2013) refería a pie de página sobre una actividad en la que le pidió a sus alumnos contar una narrativa que les fuera significativa ocurrida en las dos últimas semanas. Para sorpresa del antropólogo la mayoría de sus estudiantes hablaron sobre la experiencia de sus traslados. Lo cual refleja no sólo el medio de transporte en el que nos movemos sino además el peso que el desplazarnos puede tener en nuestra memoria y en nuestras preocupaciones como sociedad.

Continuando con las tesis, casi veinte años después de la primera tesis publicada (1959) sobre el metro, en 1978 Abraham Melnik estudiante de administración pública presentó la tesis titulada *La formación de Recursos Humanos como agente de cambio. Estudio de un caso el proceso de capacitación en el Sistema de Transporte "Colectivo Metro"*, la cual fue el parteaguas en las ciencias sociales. Otras tesis más cercanas a la experiencia de trabajadoras y trabajadores han sido realizadas por estudiantes de psicología, entre estas producciones están *Satisfacción laboral en mujeres conductoras del S.T.C (Metro)* (Rodríguez, 1991), *Intervención psicosocial dirigida a las y los servidores públicos que asesoran o atienden a víctimas de violencia sexual en el transporte público metro* (Olivo, 2013) y *Compromiso laboral (engagement) y síndrome de desgaste ocupacional (Burnout) en una muestra de trabajadores del STC, Metro* (Hernández, 2016).

Estas tesis se han ocupado del personal del metro con altos cargos, hace falta mirar otros tipos de trabajo al interior del metro, por ejemplo, los trabajadores de intendencia quienes son en mayoría personas de la tercera edad quienes deben limpiar las instalaciones a pesar de sus condiciones o necesidades físicas. Problemáticas a las cuales algunas usuarias no se muestran indiferentes, como Lorena, la mujer con quien realicé un sombreado piloto, quien me comentó sobre al respecto “me molesta mucho que las personas grandes trabajen, yo una vez le ayudé a una señora a cargar un bote”. El metro es tan diverso que sólo se han abordado algunos sujetos que lo conforman, dejando de lado a otros, como jóvenes que también trabajan como intendentes o policías mujeres y hombres.

Además de las tesis en torno a trabajadores, en la universidad también se han producido tesis interesadas en la población usuaria. En la década de los ochentas Bosco (1981) y Barrón (1981) desde la pedagogía mostraron interés por el orden en el uso del metro, al igual que la primera tesis de sociología (en torno al metro) presentada por Zuñiga (1981). Torres (2000) presento una tesis de trabajo social donde abordó la violencia dentro del metro entre usuarios, la cual aseguró es parte de una falta de respeto, ante lo cual propuso un plan integral (en tres niveles: profesional, institucional y de usuarios) para prevenirla y atenderla. Las explicaciones que sugiere en torno a la violencia están sesgadas por juicios del autor, ya que la atribuye a los usuarios como si fuera esencial a ellos y estuviera estrechamente ligada a su posición socioeconómica asegurando que “la gente de menor preparación” son quienes siempre generan violencia para defenderse de la aglomeración ante el escaso espacio. Cabe mencionar que ha sido el único que ha puesto la mirada en la violencia entre usuarios en términos generales sin enfocarse a un solo género.

Otras tesis han abordado el mejoramiento del tratamiento público masivo (Hernández, 2000), confort e incomodidad en el uso del metro (Alba, 2014) así como el estrés que genera (Segura, 2017). En años más recientes ha incrementado el interés por la población usuaria pero ya no sólo en términos de condiciones de viaje, sino poniendo al centro el cuerpo, las emociones e interacciones. Uno de los máximos exponentes y precursor de esta línea de investigación es el antropólogo Miguel Ángel Aguilar (2013), quien ha recurrido a los términos de Erving Goffman: *interacción focalizada* e *interacción no focalizada* para hablar de los viajeros del metro. A partir de esos dos conceptos, identificó que las *interacciones no focalizadas* son las

que suceden más en ese transporte público, manifiesta sobre todo en el *viajero solitario* quien mediante la mirada identifica qué lugar puede ocupar o en qué formas puede distraerse. Estos viajeros solitarios en situaciones de baja densidad usuaria acuerdan el silencio o un tipo de *efecto de ensimismamiento* que implica poner el *cuerpo en paréntesis* donde

no hay una búsqueda de información dentro del campo visual, lo que hay son eventualmente rostros sin expresión, una suerte de borramiento de la presencia de los otros con los cuales se podría interactuar de alguna manera (...) la puesta en marcha de la narrativa del sí mismo sin voluntad expresiva hace pensar en uno de los sentidos dados al anonimato en la vida urbana al practicar el repliegue sobre sí mismo en condiciones de copresencia (2013: 15).

Entre las formas de ensimismamiento está el *repliegue* (el cual consiste en hacer pequeño el cuerpo cuando el vagón está lleno), las *prótesis tecnológicas* (uso de aparatos tecnológicos, como el celular que se vuelven casi una extensión del cuerpo humano), la *exploración visual iconográfica* (ver los mapas u otros carteles que están alrededor) y la *exploración visual corporal* (miradas al cuerpo como forma de *revisión* por parte del género masculino al femenino).

Por otro lado, respecto a las *interacciones focalizadas*, menciona que son aquellas en las que hay un grupo de personas reunido y que tienen como foco de atención una plática. Otra forma de tener el foco de atención son aquellas *prácticas disruptivas*, generadas por mendigos o vagoneros, quienes tienen como finalidad la intención de ganarse la atención de las personas para obtener de ellas dinero.

En otro texto en coautoría con la psicóloga Blanca Eugenia (2007) retoman de Goffman el término *desatención cortés* para pensar cómo el cuerpo es el eje rector dentro del metro para no mirar, no moverse y no sentir, ya que de lo contrario el cuerpo se puede sentir transgredido. Finalmente, dan dos observaciones valiosas para estudiar el metro, la primera es que tiene una propia lógica social subterránea y la segunda es mirar que tanto el metro como el cuerpo son contenedores de emociones.

En un artículo junto al sociólogo Luis Campos (2015) abordan la espera en el metro de la Ciudad de México y en el metro de Santiago de Chile, partiendo de la idea de que tanto el uso del cuerpo como las prácticas sensoriales son socialmente construidas y relacionadas a

los elementos materiales e inmateriales que condicionan el uso del cuerpo. Para ellos, mediante el desplazamiento cotidiano la sociabilidad implica experimentar corporalmente a los otros, mientras que los medios tecnológicos son nuevas formas de copresencia cargadas de experiencia corporal. La sociabilidad que identifican en ambas ciudades son situaciones de anonimato y despliegue de la *desatención cortés* goffmaniana. Mientras que como situaciones destacan la violencia de género o la indiferencia.

Denominan *entrar en modo metro* (idea retomada de viva voz de un vendedor de periódicos en el metro de Chile) a una específica disposición corporal de restricción temporal de acuerdo al ambiente, por ejemplo, puede indicar un tipo de blindaje frente a discrepancias. La idea de *entrar en modo metro* ligada a la experiencia de la espera implica por un lado, la disposición corporal orientada por la rapidez y eficacia de querer llegar a tiempo al destino y por otro lado, tiene que ver con la experiencia corporal de la restricción y distanciamiento construido en relación a los objetos⁹ y a los otros, lo cual es significativo si se considera que hoy día hay mayor valor al individuo y a su espacio personal, de ahí que sugieran pensar al metro como uno de los últimos sitios en la actualidad en donde se experimenta la intensidad de la multitud.

Su trabajo da un giro en torno al estudio del tiempo de espera puesto que sólo era vista anteriormente en el ámbito estadístico como indicador, pero no como parte de la experiencia corporal en relación al entorno que rodea a los usuarios del metro, e incluso la espera como parte de la movilidad en la ciudad.

Bajo la misma línea de estudios que ponderan el cuerpo, emociones e interacciones entre usuarios, llegamos al cuarto tipo de interés en los estudios del metro: encuentros homoeróticos en el último vagón del metro. Galindo y Torres (2018) encuentran que el último vagón, espacio donde se desarrolla el *metreo*, es denominado por los mismos practicantes como *putivagón*, *jotivagón* o *cajita feliz*, mientras que entre practicantes se autodenominan *metrera*.

Identifican que esta práctica implica un orden interactivo triplemente desviado, primero al ser una interacción sexual entre hombres que va contra la heteronormatividad porque la

⁹ Un ejemplo de esto, es la nula interacción de los usuarios con la infraestructura durante la espera, sean televisores colocados a alta altura o carteles publicitarios.

interacción del *metreo* inicia con un coqueteo rápido que puede culminar en un encuentro erótico (felación o coito). En segundo lugar, al ser encuentros momentáneos y de poca duración van contra la convencional idea romántica de la dominante cultura occidental para la cual antes de llegar al encuentro sexual se debe pasar por un proceso de conocimiento del otro mediante el cortejo y el enamoramiento. Y por último transgrede porque el encuentro erótico lo realizan en un espacio público contraponiéndose a la idea de que es una práctica que debe realizarse en privado.

Abordan la práctica del *metreo* desde la teoría de la reducción social de la contingencia de la interacción donde entran en juego los *operadores sociales reductores de la contingencia* (OSRC) que se dividen en tres tipos, el primero es la comunicación mediante miradas o tocamiento, el segundo son las disposiciones prácticas como el reconocimiento de comunicación o la práctica de felación, y el tercero es la materialidad tecnológica, esto es, la posición del cuerpo que no permita la observación del resto al *metreo* mediante ropa, mochilas o tubos del mismo vagón. Vale la pena destacar que mediante los conceptos de *orden de la interacción* y *dialecto corporal* de Erving Goffman refieren que no sólo lo verbal importa y que incluso en el caso del *metreo* puede ser innecesario hablar, en tanto que lo que importa es la apariencia física así como las acciones personales puestas en marcha como la mirada.

Bajo la misma línea de investigación se adscriben tres tesis, la primera de rama psicológica titulada *Prácticas sexuales desafiantes en el Metro de la Ciudad de México: una aproximación psicoanalítica* (Pérez, 2012). Otra tesis bajo mirada sociológica titulada *El metro, un espacio de interacciones. El caso de los homosexuales* (Álvarez, 2010), en la cual da cuenta de cómo aquellos usuarios que viajan en el último vagón son conocedores de la interacción homoerótica posible que pueden tener con otros hombres, de modo que al apropiarse del último vagón mediante prácticas eróticas, convierten ese espacio en un *lugar* contraponiéndose al *no lugar*, en términos del antropólogo Marc Augé, al dotarlo de significado. En otras tesis ha sido frecuente encontrar el término *proxemia*, usado para entender la defensa del espacio individual ante desconocidos, sin embargo, esta tesis muestra por el contrario, como algunos usuarios buscan tener un momento de intimidad entre desconocidos en el último vagón del metro.

La tercera tesis, de igual manera bajo mirada sociológica, titulada *Técnicas corporales y rituales de interacción: cuerpos y erotismo, un acercamiento desde la dinámica del último vagón del metro de la ciudad de México* (Viscaya, 2016), asume que el homosexual es un sujeto periférico ante la normatividad, por lo cual cree necesario de-construir el discurso normativo de la heterosexualidad para poder comprender las prácticas sexuales y eróticas de quienes practican el *metreo*, para ello teoriza las interacciones del metro con el concepto *cadenas de rituales de interacción* de Randall Collins.

Hasta ahora he dado un recorrido de cómo las ciencias sociales han abordado el metro y cómo los focos de interés han ido cambiando a lo largo del tiempo. Inicialmente sólo se le daban importancia a los estudios sobre construcción, funcionamiento, necesidades, demandas y usos en términos estadísticos y si se consideraba a los sujetos era sólo para conocer la eficacia del mismo, de manera que no daban cuenta de las experiencias a profundidad de los usuarios u otros sujetos para quienes abordarlo es crucial en el día a día.

Ha sido hasta años más recientes que la experiencia de los diferentes sujetos, sean vagoneros, músicos, trabajadores del metro o los mismos usuarios, han tomado relevancia pasando a consolidarse como un campo de investigación. Son tan diversas las interacciones que puede suceder que no siempre se viaje como *viajero solitario* envuelto en el ensimismamiento (Aguilar, 2013) sino también ocurren interacciones, como es el caso de los encuentros sexuales efímeros. No es de extrañar que la posibilidad de explicar las interacciones y experiencias de las personas, sea en la mayoría de los casos, mediante la teoría microsociológica de Erving Goffman la cual permite prestar atención a pequeños detalles suscitados en las interacciones.

Los aportes cualitativos han dado paso a pensar cómo el cuerpo se configura en determinados espacios cargándolo de experiencias y emociones en determinadas interacciones, lo cual ha sido posible conocer con la observación y el trato directo con los usuarios, o con quienes trabajan en el mismo. En general, los recientes estudios evidencian la complejidad del metro de acuerdo con la misma infraestructura que lo caracteriza, en relación a las diversas prácticas, interacciones, encuentros y modos de viajar en ese espacio.

Por otro lado, aún quedan varios temas pendientes, los suicidios son un tema que se ha dejado de lado, o como referí con anterioridad, hace falta mirar otros tipos de trabajo u otras interacciones como las recientes ventas iniciadas en internet y materializadas en los torniquetes o andenes. También se hace necesario mirar las prácticas de movilidad de hombres como sugieren Jirón y Zunino (2017) las cuales son un tema aún pendiente así como otras formas de llevar el cuerpo.

CAPITULO II. CIUDAD Y TRANSPORTE SEGURO PARA MUJERES

En el primer apartado he contextualizado el metro de la Ciudad de México y abordado cómo éste ha sido tratado desde las ciencias sociales, mientras que en este segundo capítulo contextualizaré los espacios destinados para uso exclusivo de las mujeres como parte del *Componente Viaja Segura*, antes *Programa Viajemos Seguras*. Tales espacios destinados son los primeros vagones del metro, los cuales son el principal espacio de observación en el presente proyecto.

En tanto contexto de observación es imprescindible comprender cómo es que hemos llegado hoy día a institucionalizar la asignación de espacios para mujeres a raíz de la violencia sexual sufrida cada día. Para ello, primero haré un pasaje breve sobre lo que significa ser mujer en la ciudad de México desde la mirada de la antropóloga Paula Soto y la geógrafa Alicia Lindón. Posteriormente abordaré cómo fue que surgió el *Programa Viajemos Seguras* ahora *Componente Viaja Segura*. También expondré resultados de estudios críticos sobre el *Programa* (ya que aún no hay estudios sobre el recién *Componente*) para conocer cómo ha incidido en cuanto a la seguridad y movilidad de mujeres. Y finalmente agregaré cifras recientes sobre la violencia sexual en el transporte y espacios públicos.

Reiteró que hago esta contextualización en torno a la asignación de espacios para mujeres (que en el metro consiste en la separación de vagones) con la finalidad de enmarcar espacialmente la movilidad de mujeres en el metro, así como las posibles interacciones entre las mismas, donde pondero las que suceden al maniobrar durante el uso del metro y las que suceden de manera violenta. Cabe destacar que es sólo un acercamiento a la movilidad de un grupo de personas en específico y sus interacciones, de manera que la violencia entre mujeres no debe leerse como una aseveración sino como una forma posible de interacción entre mujeres durante su movilidad, dando pauta para pensar que la violencia entre usuarios varones del metro también es una posibilidad de estudio en vagones de uso mixto.

II.I. LA CIUDAD DE MÉXICO PARA LAS MUJERES

Las feministas mexicanas y de otros países han puesto al centro de la discusión lo que para las mujeres significa experimentar la ciudad. El tema es tan extenso que daría para crear una tesis completa aparte, por lo cual sólo a modo de representación sobre lo que en la Ciudad de México significa ser mujer he retomado a dos principales autoras feministas, la antropóloga Paula Soto y la geógrafa Alicia Lindón, quienes han estudiado de cerca cómo las mujeres experimentan vivir la Ciudad de México.

La antropóloga Paula Soto ha retomado ciertas críticas que desde el feminismo se han hecho a la ciudad, la primera crítica es al orden del sistema urbano, el cual no es visto como neutral ni homogéneo ya que no incorpora la diferencia de género, sino que ve a los hombres como la norma. La segunda crítica es a la dicotomía público-privado, estrechamente ligada a los roles de ama de casa que se les atribuyen a las mujeres, lo cual las invisibiliza en el ámbito público. Por último, la tercera crítica refiere a la diferencia de actividades en relación a la diferencia espacial, las cuales han generado que “la disociación entre lugares de trabajo y el hogar implican para las mujeres dobles desplazamientos y hasta triples jornadas para cumplir con sus tareas en el espacio público y en el privado” (Massolo, 2005, citado en Soto, 2011: 12,13).

Como respuesta a estas críticas desde el feminismo propuso incorporar tres aspectos, el primero es la incorporación de la categoría de género para romper con las dicotomías consideradas como algo natural, tales como público/privado, abierto/cerrado y centro/periferia y por el contrario introducir las categorías de masculinidad y feminidad (Prats, 2006 y Quintero, 1999, citado por Soto, 2011: 13). En segundo lugar, se planteó la necesidad de mirar cómo repercuten las relaciones de poder en el espacio en diferentes escalas donde el cuerpo es “el nivel más elemental de penetración del poder, el lugar donde todas las esferas de poder se concentran”, pero que se extiende a otros lugares (Bru, 2006: 465, citado por Soto, 2011: 13). Y por último, mirar como otras variables sean de clase, nación o etnia, influyen en la identidad y no pensar que lo masculino o femenino es esencial a la identidad.

Particularmente en la Ciudad de México y retomando las anteriores críticas, Paula Soto ha puesto especial énfasis en cómo el miedo a la violencia se experimenta diferenciadamente por género, edad o raza. Sobre todo ha estudiado cómo es sentido, vivido y encarnado en las mujeres ciudadanas ese miedo a la violencia, el cual modifica formas de usar el espacio así como formas de llevar el cuerpo. Un estudio en la colonia Doctores (Soto, 2013) le permitió conocer de qué forma se experimenta el miedo en determinados espacios y temporalidades, y cómo de acuerdo a ello las mujeres van identificando los lugares como altamente peligrosos en relación a ciertas características del mismo.

Por su parte la geógrafa Alicia Lindón ha estudiado a partir de las narrativas de vida femeninas la territorialidad, los modos de habitar y la subjetividad, con la finalidad de conocer cómo las mujeres experimentan la ciudad con relación a la violencia. De sus estudios resaltan tres conceptos: *agorafobia*¹⁰, *confinamiento territorial*¹¹ y *control de territorio*.

La relación *agorafóbica* con el territorio está cruzada por género, edad y clase y se relaciona con el encuentro inevitable de la alteridad. Bajo el argumento de actividades que no pueden ser fácilmente evadidas al ser fundamentales en la cotidianidad de las mujeres, el concepto va más allá de la dicotomía inclusión/exclusión, y abarca el *sentido de vulnerabilidad y peligro* (Lindón, 2006: 17) como parte del miedo que viven las mujeres. Por otro lado, el *confinamiento* también va más allá de la exclusión, e implica sentirse *fuera de lugar*, de modo que

aun cuando los diferentes actores no tengan límites físicos precisos para el uso y movilidad en los espacios públicos, el espacio los confina en la forma en que deben presentarse, en las conductas y actuaciones que deben seguir y en las que no deben realizar (...) se produce por medio de la imposición de códigos siempre ajenos al actor o bien códigos que el actor no puede adoptar (Lindón, 2006: 17).

Es fundamental comprender cómo es que a pesar de que no se restrinja el espacio público mediante señalamientos u otras formas tan expresivas, se controla de forma más sutil mediante el controlamiento masculino, haciendo que las mujeres se sientan *fuera de lugar*.

¹⁰ Concepto anteriormente desarrollado por Brooks Gardner (1994) y Bankey (2004).

¹¹ Inicialmente desarrollado por Rose (2002).

Finalmente el *control del territorio* se da en contextos considerados riesgosos y hostiles para las mujeres, donde de acuerdo con la autora, el empoderamiento de la mujer implica la suspensión del miedo para contraponer “el fortalecimiento del yo femenino” (Lindón, 2006: 31) en contextos de riesgo.

Tales conceptos son situacionales y multiescalares, trascienden el aquí y ahora. La *agorafobia* y el *confinamiento* tienen que ver con formas en que las mujeres experimentan el poder sobre ellas, mientras que el *control del territorio* permite ver de qué forma las mujeres se empoderan conquistando el espacio haciendo frente a la alteridad masculina¹².

Ambas autoras mediante sus acercamientos cualitativos han dado aportes en torno a la centralidad del cuerpo y lo emocional en relación a la experiencia que tienen las mujeres en los espacios de la ciudad que transitan. La mirada feminista ha puesto sobre la mesa las problemáticas a las que las mujeres se enfrentan cada día al transitar los espacios, de ahí que la violencia a la que están expuestas por su condición genérica sea un foco central del análisis para

visibilizar como en la ciudad se producen entramados de relaciones de poder que multiplican los emplazamientos de poder en el espacio de la ciudad, y que van desde el cuerpo de las mujeres, hasta los lugares de recreación, las plazas, el barrio, la comunidad, y donde cada uno de ellos puede ser analizado como variaciones espaciales de la masculinidad y la feminidad (Soto, 2014: 204).

En general lo que pondera sigue siendo un orden masculino el cual “establece una división del mundo que se materializa mediante la localización de hombres y mujeres, y en la reglamentación de las formas de comportarse, posturas corporales, ritmos, que dibujan los territorios de la acción” (Soto, 2003: 89).

Por otro lado, también se han ocupado de abordar cómo las mujeres hacen frente a estas violencias no sólo mediante estrategias de defensa en el espacio público, sino mediante formas de innovarlo. Soto (2013a) identifica que quedarse a platicar en la calle o detenerse frente a un aparcador son maneras de innovar el espacio. Mientras que Lindón (2006) aborda el empoderamiento de la mujer desde el *control del territorio*. Al final, esas diversas formas

¹² Una muestra de ello mencionado por Lindón, es el caso de una mujer policía que se defiende a sí misma y a sus compañeros policías de un asaltante, apareciendo como la heroína que controla la situación.

permiten pensar cómo las mujeres buscan maneras de visibilizarse y apropiarse del espacio público, un ejemplo de esto es el programa que a continuación expondré.

II.II. DEL VIAJEMOS SEGURAS AL VIAJA SEGURA

La producción de conocimiento con perspectiva feminista ha permitido conocer cómo las ciudades son vividas diferenciadamente por hombres y mujeres en relación a los roles de género atribuidos a cada uno, los cuales a su vez están vinculados con concebir de forma dicotómica la organización social de lo público y lo privado. Lo anterior se manifiesta sobre todo con la relegación de la mujer al espacio privado para ejercer su rol de ama de casa, mientras que el hombre al ser concebido como trabajador y proveedor es pensado como parte del espacio público.

Debido a la estructuración de un mundo público donde la figura por excelencia es varonil, las mujeres han tenido que irse enfrentando a ciertas problemáticas para ser reconocidas también como una figura pública. Estadísticas, experiencias relatadas y análisis realizados demuestran que apenas se están logrando espacios públicos donde las mujeres se sientan parte de los mismos. Uno de esos problemas a franquear es el uso del transporte público, el gobierno para garantizar una movilidad segura para mujeres creó el *Programa Viajemos Seguras*, medida institucionalizada a finales del 2007 que desde la década de los setentas ya había sido implementada por la sociedad civil, de acuerdo con Soto (2018). Por otro lado, en 1990 Bauer, Quintanilla y Ferrando mencionaron someramente en un artículo sobre el metro que ante la aglomeración y sobreocupación se puso en marcha “dosificar el número de usuarios en las estaciones de mayor afluencia; separar hombres de mujeres” (1990: 33), sin embargo, los autores no refieren que fuera por cuestiones de seguridad o violencia sexual, lo cual es comprensible si atendemos que tiene una década que se han tomado medidas legales para tipificar el abuso sexual y condenarlo como sanción.

I.II.I. CREACIÓN DEL PROGRAMA VIAJEMOS SEGURAS

La creación del programa ha tenido como parteaguas la Convención sobre la Eliminación de todas las Formas de Discriminación contra la mujer (CEDAW) realizada en 1979, la Cuarta Conferencia Internacional de la Mujer celebrada en Beijing en 1995 y la Convención Interamericana para Prevenir, Sancionar y Erradicar la Violencia contra la Mujer, Belém do Pará de 1995. Las mencionadas reuniones han sido un precedente importante no sólo de la definición de la violencia contra la mujer, sino también en la incorporación de la perspectiva de género en la agenda mundial.

Particularmente en México, la influencia de las convenciones anteriores se materializó con la publicación de la *Ley General de Acceso de las Mujeres a una Vida Libre de Violencia*, publicada en el *Diario Oficial de la Federación* en Febrero 2007 “para garantizar el derecho de las mujeres a una vida libre de violencia, de conformidad con los Tratados Internacionales en Materia de Derechos Humanos de las Mujeres, ratificados por el Estado Mexicano” (Diario Oficial de la Federación, 2007, citado por Martínez y Micher, 2016: 128). En la implementación de la ley participó como legisladora María del Rocío García Gaytán, entonces presidenta del Instituto Nacional de las Mujeres (INMUJERES).

De esta manera se abrió el camino para asumir la responsabilidad de garantizar legalmente una vida libre de violencia a las mujeres. El plazo otorgado oficialmente (seis meses) para que las entidades del país crearan los requerimientos necesarios que garantizaran a las mujeres una vida libre de violencia, no fue cumplido. Sólo en el Distrito Federal se desarrolló de manera rápida dando como resultado la publicación de la *Ley de Acceso de las Mujeres a una Vida Libre de Violencia del Distrito Federal* publicada el 29 de enero del 2008 (INMUJERES, 2017b).

La Ley General del Distrito Federal definió violencia sexual en el artículo 6° como

toda acción u omisión que amenaza, pone en riesgo o lesiona la libertad, seguridad, integridad y desarrollo psicosexual de la mujeres, como miradas o palabras lascivas, hostigamiento, prácticas sexuales no voluntarias, acoso, violación, explotación sexual comercial, trata de personas para la explotación sexual o el uso denigrantes de la imagen de la mujer (Martínez y Micher, 2016: 129).

Mientras que violencia en la comunidad se catalogó en el artículo 7° como

aquella cometida de forma individual o colectiva, que atenta contra su seguridad e integridad personal y que puede ocurrir en el barrio, en los espacios públicos o de uso común, de libre tránsito o en inmuebles públicos, propiciando su discriminación, marginación o exclusión social (Martínez y Micher, 2016: 129).

Soto junto a Castro (2017) coinciden con Martínez y Micher (2016) que la definición de violencia comunitaria permitió hablar de violencia en el espacio público infringida por desconocidos, dando pauta a reconocer que la violencia contra mujeres no sólo se da en la vida privada sino también en el espacio público.

Otro aspecto fundamental fue la catalogación de abuso sexual en el Código Penal entendido como aquel acto que “sin consentimiento de una persona y sin el propósito de llegar a la cópula, ejecute en ella un acto sexual, la obligue a observarlo o la haga ejecutarlo” (Soto y Castro, 2017: 209). El acoso se sanciona con uno a seis años de prisión y es agravado en caso de ser cometido en el transporte público. Al respecto Dunckel-Gaglia menciona que

el éxito de INMUJERES en transformar al acoso sexual en el transporte público en acto criminal, procede de su capacidad de modificar la percepción de la violencia sexual como una forma de discriminación institucionalizada. En este sentido, la enmienda de las leyes es una manera de reconocer la desigualdad de género enraizada en el espacio del transporte público (2013:169).

Particularmente en la *Ley de Acceso de las Mujeres a una Vida Libre de Violencia del Distrito Federal* se establece en el artículo 23° que el Sistema de Transporte Colectivo debe de

- I. Generar mecanismos de prevención, detección y canalización de las mujeres víctimas de violencia
- II. Realizar estudios estadísticos e investigaciones que permitan la elaboración de políticas públicas que prevengan la violencia contra las mujeres en el transporte público y
- III. Realizar con otras dependencias campañas de prevención de la violencia contra las mujeres en el transporte público (Cabello y Sánchez Mejorada, 2015: 277).

Con estos precedentes en mayo del 2007 el jefe de gobierno, Marcelo Ebrard, solicitó a INMUJERES coordinar¹³ la creación del *Programa Viajemos Seguras*, teniendo como antecedente la Encuesta Nacional sobre la Dinámica de las Relaciones en los Hogares 2006 (ENDIREH) donde el Distrito Federal, ahora Ciudad de México, quedó en tercer lugar en violencia contra las mujeres.

Para Martínez y Micher (2016) el gobierno del DF mediante la creación del programa reconocía que la violencia contra las mujeres no sólo “afecta la integridad, seguridad, libertad y dignidad, sino que también inhibe el ejercicio de una ciudadanía plena e impide la participación de las mujeres en la vida comunitaria y en la transformación de su entorno” (2016: 133).

El programa se pensó como un programa de prevención, atención y sanción a la violencia sexual en el transporte público, por lo cual el principal propósito fue

realizar acciones interinstitucionales coordinadas, desde un enfoque de género, entre los organismos de transporte público, instituciones responsables de la seguridad pública y de procuración de justicia, para garantizar que las mujeres de la Ciudad de México viajen más seguras y libres de violencia (INMUJERES, 2012: 72).

Lo cual se atenderían a través de objetivos específicos:

- ⇒ Fortalecer los servicios de seguridad pública e institucional que garantice protección, tranquilidad y confianza de las mujeres en el transporte público, salvaguardando su integridad física y sexual.
- ⇒ Fomentar el respeto y protección de los Derechos Humanos de las mujeres, mediante acciones de prevención y difusión.
- ⇒ Promover la cultura de denuncia de todo tipo de agresiones y violencia sexuales contra las mujeres.

¹³ Las entidades participantes fueron: Secretarías de Seguridad Pública; Transportes y Vialidad; Procuraduría de Justicia del DF; Sistema de Transporte Colectivo Metro; Metrobús; LOCATEL; Red de Transporte Público; Sistema de Transportes Eléctricos; INMUJERES y el Consejo Ciudadano de Seguridad Pública y Procuración de Justicia.

- ⇒ Garantizar el acceso de las mujeres a la justicia y la sanción a los agresores, mediante procedimientos ágiles, sencillos, efectivos, así como una atención con calidad y calidez (INMUJERES, 2012: 72,73).

Las acciones implementadas como parte del programa fueron:

- ⇒ Unidades exclusivas para mujeres en la Red de Transporte de Pasajeros (RTP), conocido como Programa ATENEA, en un horario de 6:00 a 21:00 en 27 de las 91 rutas.
- ⇒ Módulos de Atención y Denuncia sobre casos de Abuso Sexual en el Sistema de Transporte Colectivo Metro. Inicialmente en noviembre de 2007, el programa inició en los pasillos de Pino Suárez líneas 2 y 1, Balderas líneas 1 y 3 e Hidalgo líneas 2 y 3. Los módulos se abrieron en enero del 2008 en Balderas, en mayo en Pino Suárez y en junio en Pantitlán, Indios Verdes e Hidalgo. Estos espacios tienen como objetivo “promover acciones de acceso de las mujeres a la justicia y la sanción a las agresores, mediante procedimientos ágiles, sencillos, efectivos y al mismo tiempo procurar una atención con calidad y calidez” (INMUJERES, 2009: 74).
- ⇒ Separación de mujeres y hombres en horas pico en 102 estaciones de las líneas 1, 2, 3, 7, 8, 9, A y B en el Metro de 06: a 12:00 y de 14:00 a 22:00, inicialmente dicha medida sólo fue implementada en días hábiles pero para abril del 2011 se amplió a días sábado. La separación también se efectuó en el metrobús en la línea 1 y 2 de 04:00 a 24:00, así como en el Transporte eléctrico en la terminal Taxqueña de 18:00 a 21:00 y en la terminal Francisco Goitia 06:30 a 09:00.

El programa fue pensado para abarcar todo el transporte público, así que a las anteriores medidas se sumó la implementación de tarjetón de identificación de los taxistas.

Entre las principales acciones del *Programa Viajemos Segura* destacan:

- ⇒ Difusión del Programa.
- ⇒ Sistematización de la información sobre agresores sexuales y reincidentes en el transporte público.
- ⇒ Capacitación a abogadas de los módulos.

- ⇒ Capacitación a servidoras y servidores públicos del Sistema de Transporte Público.
- ⇒ Asignación de 50 elementos de mujeres policías a partir de enero 2008.
- ⇒ Evaluación del Programa.

El programa se inauguró por el jefe de gobierno Marcelo Ebrard, el 4 de octubre de 2007. Parte del programa fue también realizar una investigación sobre acoso sexual en el Metro, aplicado en los CETRAM Pantitlán, Indios Verdes y Taxqueña, el cual fue replicado y ampliado al año siguiente a los CETRAM Chapultepec, Constitución de 1917 y el Rosario. Mediante estas evaluaciones se visibilizó que 9 de cada 10 mujeres han sido víctimas de alguna violencia sexual (Cabello y Sánchez-Mejorada, 2015).

Comúnmente llamamos separación de hombres y mujeres a la división de vagones como parte de la asignación de espacios para mujeres que les garanticen seguridad durante su movilidad. Sin embargo, la división del *Viajemos Seguras* consistió en la separación de los tres primeros vagones para uso de mujeres de todas las edades y población considerada como vulnerable: mujeres embarazadas, personas de la tercera edad y personas con discapacidad.

I.II.II. CIUDADES SEGURAS PARA MUJERES Y NIÑAS Y LA CREACIÓN DEL COMPONENTE VIAJA SEGURA

En 2004 la Red Mujer y Hábitat apoyada por el Fondo de Desarrollo de las Naciones Unidas para la Mujer (UNIFEM) creó el *Programa Ciudades sin Violencia hacia las mujeres* cuyo propósito es “fortalecer el ejercicio de los derechos ciudadanos de las mujeres en América Latina, y reducir la violencia pública y privada que se ejerce contra ellas en las ciudades” (INMUJERES, 2017b: 7). Para el 2008 UNIFEM, junto con socios a nivel local y regional, le dio continuidad con el *Programa Global Ciudades y Espacios Públicos Seguros y Libres de Violencia*. Dos años más tarde, en 2010 UNIFEM junto con ONU Hábitat crearon la *Iniciativa Global por Ciudades y Espacios Públicos Libres de Violencia para Mujeres y Niñas*, dando como resultado el *Programa Piloto Ciudades Seguras para Mujeres y Niñas*.

En noviembre del 2013 en México el entonces jefe de gobierno Miguel Ángel Mancera firmó un Memorandum de Entendimiento entre el Gobierno de la Ciudad de México y ONU

Mujeres. En marzo del 2015 la ahora Ciudad de México mediante el INMUJERES pasó a formar parte de la *Iniciativa Global de Ciudades y Espacios Públicos Libres de Violencia para Mujeres y Niñas* (INMUJERES, 2017b). Más tarde, el 24 de noviembre de 2015 el jefe de gobierno presentó el *Programa CDMX Ciudad Segura y Amigable para Mujeres y Niñas* y el 24 de Agosto de 2016 se publicó en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México

el Acuerdo por el que se crea la Comisión Interinstitucional para la Implementación del Programa (...) con el objeto de establecer la coordinación y colaboración necesaria entre los Entes Públicos ejecutores del Programa, además de armonizar sus actividades con la Coordinación Interinstitucional de la Ley de Acceso de las Mujeres a una Vida Libre de Violencia para el Distrito Federal (INMUJERES, 2017a).

Parte del entendimiento resultó en la creación del *Programa a mediano plazo. CDMX Ciudad Segura y Amigable para Mujeres y Niñas* por el INMUJERES y la Agencia Española de Cooperación Internacional para el Desarrollo (AECID), el cual tiene como objetivo

construir ciudades democráticas, inclusivas, donde erradicar la violencia contra las mujeres se convierte en un compromiso no solo de los gobiernos sino de toda la sociedad. Su énfasis es la erradicación de todas las formas de la violencia sexual que afrenta y afecta los derechos y la integridad física de las mujeres tanto en los medios de transporte como en los espacios públicos de las ciudades. Ya que estas formas de violencia juegan como verdaderos escollos para que las mujeres puedan acceder libremente a las oportunidades para su desarrollo humano, alcanzar su autonomía económica y lograr una participación social y política paritaria en todos los planos de la vida que ofrecen las ciudades (INMUJERES, 2017b: 5).

Para cumplir con el objetivo el programa cuenta con cinco componentes:

- ⇒ Viaja Segura.
- ⇒ Camina Segura.
- ⇒ Participación comunitaria en la creación y sostenibilidad de condiciones de seguridad para las mujeres y niñas en los espacios públicos.
- ⇒ Comunicación y difusión del derecho de las mujeres y niñas a una vida libre de violencia.

⇒ Fortalecimiento institucional de las acciones, mecanismos y políticas públicas para prevenir, atender y garantizar el acceso a la justicia de las mujeres y niñas en los espacios y el transporte público.

El componente *Viaja Segura* es la continuación del anterior *Programa Viajemos Seguras*, su objetivo es “promover la movilidad segura de mujeres, niñas y adolescentes en los transportes públicos y generar condiciones amigables a sus usos y necesidades en los servicios públicos y concesionados” (INMUJERES, 2017b: 45). La meta para lograr el objetivo consiste en

 aumentar anualmente 15 por ciento las acciones, servicios, operativos, equipamiento en transportes para lograr la movilidad segura de las mujeres y niñas en los transportes públicos y para generar condiciones amigables a sus usos y necesidades en los servicios de transporte públicos y concesionados (INMUJERES, 2017b: 45).

Para el cumplimiento del componente participan 17 entes del gobierno¹⁴ entre los cuales está el STC Metro, el cual tiene por tarea cumplir con el reforzamiento de la señalización y fomentar el respeto del “ingreso exclusivo para mujeres, niñas y niños, y personas con discapacidad, adultas mayores en las primeras puertas de estaciones y unidades, así como en la infraestructura propia” (INMUJERES, 2017b: 48).

El *Programa a mediano plazo. CDMX Ciudad Segura y Amigable para Mujeres y Niñas*¹⁵ estipula que el *Componente Viaja Segura* implica el uso de los primeros vagones a mujeres de todas las edades, niños y personas con discapacidad, sin embargo, en la cuenta de Twitter Oficial del Metro (“MetroCDMX”) el 6 de septiembre del año pasado, publicaron la siguiente imagen en la cual se menciona la total exclusividad de los primeros vagones para mujeres de todas las edades, y niños menores de 12 años, de manera permanente en días y horarios

¹⁴ Las entidades participantes son: Secretaría de Gobierno; Secretaría de Movilidad; Secretaria de Medio Ambiente; Secretaría de Obras y Servicios Urbanos; Sistema de Transporte Colectivo-Metro; SMI; Sistema de Transportes Eléctricos; Metrobús; Centros de Transferencia Modal; INMUJERES; Procuraduría General de Justicia; Consejería Jurídica y Servicios Legales; C5; Secretaría de Seguridad Pública; Instituto para la Integración al Desarrollo de las Personas con Discapacidad; Instituto para la Atención de los Adultos Mayores; Instituto de Verificación Administrativa (INMUJERES, 2017a: 87).

¹⁵ Como parte del componente en las actividades específicas se estipula “reforzar la señalización de Ingreso exclusivo para mujeres, niñas y niños, y personas con discapacidad, adultas mayores en las primeras puertas de estaciones y unidades, así como en la infraestructura propia” (INMUJERES, 2017b:48).



Imagen 1. Vagones preferentes para mujeres y niñ@s menores de 12 años.

En la misma cuenta, el 28 de septiembre del año pasado reforzaron la confirmación de la exclusividad de vagones para mujeres, en la cual incluso se enfatiza que en caso de no respetar la medida puede haber una sanción¹⁶



Imagen 2. Vagones exclusivos para mujeres de todas las edades.

De modo que incluso los hombres con discapacidad o de la tercera edad ya no pueden entrar en los primeros vagones, convirtiéndose en espacios exclusivos para mujeres de diferentes edades y niños menores de 12 años. Anteriormente parecía que los vagones eran para uso de personas consideradas vulnerables ya que entraban personas con discapacidad y de la tercera edad sin importar su género, sin embargo, el propósito del componente es proteger a las mujeres de la violencia sexual y por ello no se debe confundir con otras medidas

¹⁶ En el *Reglamento de la Ley de Movilidad*, el artículo 230 fracción XIX estipula que se prohíbe a los usuarios “en el Sistema de Transporte Colectivo "Metro", viajar en los vagones exclusivos para mujeres y niños menores de 12 años y/o ocupar los asientos reservados para personas con discapacidad adultos mayores, mujeres embarazadas o con menor en brazos” (2017:100).

específicas para la movilidad de personas vulnerables como pueden ser los asientos de uso exclusivo a lo largo del metro.

II.III. REVISIÓN CRÍTICA AL PROGRAMA VIAJEMOS SEGURAS Y LA VIOLENCIA SEXUAL

Dado que el *Componente Viaja Segura* ha sido recientemente implementado, las evaluaciones y análisis han sido al anterior *Programa Viajemos Seguras*, de los cuales retomaré algunos resultados para conocer el impacto que ha tenido en la movilidad de las mujeres. Tales estudios pueden incorporarse a los estudios cualitativos del primer capítulo en tanto que recopilan experiencias, sobre todo de las mujeres usuarias del metro.

Una de las primeras en estudiar la separación de vagones en el metro fue Amy Dunckel-Graglia (2013) quien estudió el impacto en general del denominado *transporte rosa*¹⁷, al cual mira no sólo como una medida de separación de géneros sino también como una forma de “cambiar la imagen de ésta [la mujer] y darle una oportunidad de demostrar su poder, capacidad y papel como ciudadana” (2013:174). Por lo anterior, Dunckel-Graglia parte de pensar al *transporte rosa* como una manera de poder realizar un viaje seguro a la vez que hace público el problema de las mujeres en torno al acoso sexual, mismo que se busca erradicar al hacerlas aparecer como figura pública y feminizar el espacio urbano.

Entre sus resultados destaca que el transporte rosa sea bien valorado por el 56% de las mujeres y descalificado por el 63% de hombres. Particularmente el 77% de mujeres hacen hincapié en el hecho de que si hubiera igualdad no existiría la separación del transporte. Aquellas mujeres que lo usan “casi siempre o siempre” representa el 51%, un 24% lo usa “a veces” y un 25% “nunca o casi nunca” lo usa, cabe destacar que dentro de este último porcentaje un 51% mencionó que no lo usa porque no es parte de su trayecto cotidiano. Específicamente sobre la separación de vagones el 66% está de acuerdo con que son más

¹⁷ Se le denomina así a las medidas implementadas como “Atenea”, dosificación de vagones en el metro y tren ligero así como la portación de tarjetón visible en taxis que permitiera identificar al conductor, es decir, todas aquellas medidas del *Programa Viajemos Seguras*.

seguros los vagones para mujeres que los mixtos, mientras que un 21% no lo consideran más seguro y un 13% tiene una postura neutral al respecto.

Retoma la idea de las geógrafas feministas Bondi (2005), Pain (2001) y Valentine (1993) acerca de que los lugares tienen cultura femenina o masculina, la cual influye en los comportamientos de quienes los usan. Identifica que en el transporte público lo que pondera es la *cultura hipermasculina* donde el abuso sexual es visto como normal y ante ello las mujeres opten por ocultar su feminidad. Al respecto, es significativo que mientras para las mujeres la violencia no está normalizada y es vista como una forma de discriminación, por el contrario para los hombres es normal en tanto que creen que está sustentada en diferencias sexuales que para ellos son reales puesto que ven características de género como algo innato, por ejemplo conciben a las mujeres como esencialmente indefensas y a sí mismos como esencialmente agresivos. Los hombres también argumentan que para ambos géneros puede haber violencia en el espacio público por lo que consideran “que las quejas de las mujeres son signos de debilidad y de su incapacidad para enfrentarse con las dificultades “naturales” que acompaña a la movilidad urbana” (2013: 166), de modo que no sólo justifican la violencia contra mujeres sino que normalizan el deficiente servicio de transporte público.

Dunckel-Graglia además reconoce que la implementación ha significado negativamente continuar con la separación genérica de la sociedad mexicana. Al respecto Cabello y Sánchez-Mejorada (2015) consideran que la medida puede ser considerada discriminatoria hacia los hombres en tanto “no recibieron asertivamente el mensaje de que la paridad e igualdad significan una mayor equidad y el respeto y dignidad hacia las mujeres” (2015: 282). Sin embargo, también reconocen que “de alguna manera atenta contra el normal desarrollo de las relaciones humanas y de género en el ámbito del transporte y por lo mismo deben ser medidas de corto plazo” (2015: 282), por ello las soluciones a largo plazo deben consistir en otros programas que acompañen la política afirmativa de destinar espacios para mujeres y se promueva la sensibilización de género o de reeducación.

En 2017 el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) realizó una evaluación al programa, efectuada por Paula Soto, Arturo Aguilar, Emilio Gutiérrez y Carlos Castro. Los resultados arrojaron que las miradas son la principal agresión sexual experimentada en el último año en un 71.03 %, les siguen los piropos con un 45.66 %, los manoseos y arrimones con un 46.48%

y un 44.35 respectivamente. Otras agresiones son fotos sin consentimiento, intimidación, persecuciones, exhibicionismo de genitales, masturbación, eyaculación y violación, que van del 15% al 3% (2017: 27). En general, la violencia sexual es experimentada en un 2.97% por hombres y 6.55 % en mujeres (mientras que a la inversa la violencia sexual observada por hombres es de 13.30% y un 9.96% por mujeres).

En otro texto Paula Soto y Carlos Castro (2017) detallan de manera más precisa la incidencia por tipo de violencia sexual en lugar de ocurrencia e invitan a reflexionar sobre estos últimos como *micro-espacios* cargados de relaciones de poder que cruzan lo físico, lo simbólico y lo social produciendo y reproduciendo la inseguridad. Mediante la diferenciación *microespacial* de los diferentes tipos de violencia, se aprecia que ningún espacio está libre de violencia (a excepción de la violación la cual en la presente muestra no tienen ningún valor). Para mirar a detalle a lo que se refieren expongo en totalidad la caracterización de espacios y violencia sexual que los autores hacen

TABLA 6.
LUGARES Y TIPOS DE VIOLENCIA SEXUAL

	Vagón	Andén	Escaleras	Transbordo	Alrededores	Acceso	Torniquetes
Miradas morbosas	80.28%	29.70%	11.37%	11.60%	9.28%	8.12%	5.80%
Piropos obscenos	58.05%	26.22%	9.74%	18.35%	16.48%	9.36%	4.12%
Arrimones	94.14%	7.81%	1.56%	0.78%	1.17%	1.56%	0.00%
Manoseos	89.60%	11.20%	11.60%	3.60%	1.20%	0.80%	1.20%
Fotos sin consentimiento	71.93%	22.81%	10.53%	3.51%	5.26%	1.75%	1.75%
Intimidación	65.71%	20.95%	6.67%	13.33%	19.05%	6.67%	2.86%
Persecuciones sexuales	33.80%	22.54%	12.68%	29.58%	19.72%	8.45%	2.82%
Han exhibido genitales	83.33%	11.90%	0.00%	2.38%	4.76%	0.00%	0.00%
Se han masturbado enfrente	79.55%	11.36%	0.00%	2.27%	4.55%	2.27%	0.00%
Han eyaculado enfrente	78.38%	13.51%	0.00%	0.00%	2.70%	5.41%	2.70%
Masturbación forzosa	100.00 %	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%
Violación	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%

Elaboración propia a partir del documento de Soto y Castro (2017) titulado *La violencia de género en los espacios públicos. Un análisis del Metro de la Ciudad de México*.

En la tabla se puede apreciar que los espacios donde hay mayor agresión son en primer lugar el vagón, seguido del andén, el transbordo, alrededores, torniquetes, acceso y escaleras. Las manifestaciones de violencia sexual por espacio evidencian cómo cada una implica diferentes dinámicas ya que mientras las miradas o manoseos ocurren entre el tumulto (factor aglomeración) principalmente dentro del vagón, otros tipos de violencia como el exhibicionismo ocurren en espacios más amplios, de manera que si bien el factor aglomeración influye no es determinante en la violencia sexual como se creía. La tabla muestra que casi ningún espacio está exento de la ocurrencia de varios tipos de violencia, en todo caso, aunque ésta represente un bajo porcentaje pensemos en la magnitud del problema que significa una persecución en cualquier espacio relacionado al cuerpo y las emociones de las mujeres y cómo incide en su movilidad.

Al respecto vale la pena recordar que entre las formas de ensimismamiento que Aguilar (2013) propone está la *exploración visual corporal* (de hombres a mujeres), la cual consiste en una interacción asimétrica ya que la respuesta por parte de las *mujeres-observadas* puede ser un *dejar-pasar* que está ligado al sentimiento de vergüenza o incomodidad, pero en caso de no dejar pasar (la *revisión*), puede generarles disgusto. Particularmente menciona que “la mirada masculina al cuerpo femenino probablemente asume de alguna manera que se trata de cuerpos sin mirada, sin capacidad de responder a ella [de manera que] en la rapidez del gesto cabe también que esté no haya ocurrido” (2013: 17). Dicha aseveración es debatible si consideramos la huella física o emocional que dejan las miradas de hombres “en forma de revisión” en las mujeres, y cómo éstas repercuten en el manejo del cuerpo o los sentimientos, a la par que van marcando experiencias diferenciadas de usar el metro. Una clara manifestación de las posibles consecuencias o formas de evadir las miradas es la preferencia por los vagones, hoy día, exclusivos para mujeres.

Sobre las emociones y el cuerpo en la movilidad, Soto (2017) las ha relaciona a la inseguridad y la violencia para conocer cómo atraviesan la movilidad de las mujeres. La antropóloga explica que se debe de poner al cuerpo al centro del análisis en tanto que “como un espacio social no es neutro ni está al margen de las tensiones que genera en la interacción social”

(Soto, 2017: 132). De igual manera destaca sobre lo emocional que “no es sólo un proceso personal sino una experiencia emocional compartida por un colectivo que se ancla en la corporeidad y circula con el movimiento, la rapidez, la densidad y la saturación de un espacio como el metro” (Soto, 2017:142).

Pensar el cuerpo y las emociones al centro de la movilidad en relación al miedo a la violencia¹⁸ permite mirar cómo “cada trayecto puede dejar huellas que no son fugaces ni transitorias, sino que permanentes en los cuerpos y en las emociones de las mujeres” (Soto, 2017: 134), incluso pueden devenir en limitar opciones de viaje y lugares de destino. O se manifiesta en un constante *estado de alerta* entendido como “una forma de hábito construido, un estado emocional y un estilo corporal que va naturalizado en este caso el estar “alerta” ante el peligro y que como resultado modifica la relación con la ciudad, con el otro, y consigo mismas” (Soto, 2017: 135, 136), arraigando el estrés como parte del transitar por la ciudad.

En general las manifestaciones de violencia sexual en todo el metro, como mencionan Soto y Castro (2017), son parte de “un orden social de género y sitúa el problema en el terreno de las políticas públicas, en la perspectiva de que las desigualdades espaciales al cruzarse con las diferencias de género evidencian persistentes limitaciones materiales y simbólicas en la vida urbana de las mujeres” (2017: 221,222).

Además de la importancia de comprender cómo la violencia sexual y el miedo a la misma impactan en la movilidad de las mujeres, también es importante mencionar cómo hacen frente mediante comportamientos de evitación y conductas defensivas (Ferraro, 1996, citado por Soto, Aguilar, Gutiérrez y Castro, 2017). Los comportamientos de evitación pueden ser estar alerta, no salir tan tarde, ser cuidadosa, cambiarse de vagón a causa de miradas, ignorar a los agresores, entre otras, mientras que las conductas defensivas pueden ser llevar un alfiler, gancho, pluma, llaves, lámpara de toques, navaja o gas pimienta para defenderse. Otra forma de hacer frente es optar por la denuncia pública evidenciando comportamientos que las

¹⁸ Profundizando en el miedo a la violencia Soto y Castro (2017) sugieren pensarlo como una violencia de tipo simbólica en términos de Bourdieu, en tanto que no deja marcas visibles pero sí simbólicas.

molestan, vale la pena destacar que la denuncia pública es mayor que la denuncia legal o ante alguna autoridad¹⁹.

En torno a los problemas del programa que identifican Soto, Aguilar, Gutiérrez y Castro (2017) están: el horario de funcionamiento, la escasez de policías y la diversidad de formas de separación que van desde vallas naranjas, puertas de acrílico, letreros o marcas en el suelo. Otra crítica muy importante es que la separación de vagones, si bien cumple con el objetivo de mantener seguras a las mujeres, sólo atiende determinado tipo de violencia sexual al interior de los vagones ya que incluso al salir en los andenes, pasillo u otros espacios dentro del metro el programa no alcanza a proteger a las mujeres de la violencia sexual, lo cual se vuelve más complejo si pensamos en el hecho de que las mujeres deben salir del metro a la calle, paraderos u otros espacios no libres de violencia. A futuro habrá que volver a mirar la función del actual *Viaja Segura* aunado al otro componente denominado *Camina Segura*, para conocer si en conjunto logran mayor seguridad y libertad de movilidad para mujeres de todas las edades. Otro de los resultados más importantes que encontraron es que la violencia sexual disminuye con el programa pero por el contrario la violencia física permea a lo largo del metro, tanto para hombres como para mujeres.

Más allá de las cifras en torno a las diversas violencias sexuales, las maneras de enfrentarlas y los problemas que hay en el funcionamiento, como referí, el programa sí cumple con el objetivo de que las mujeres se sientan más seguras y libres de violencia en un 79.54%, además de que a más mujeres les ha sido posible en un 59.08% ir a lugares más alejados, al 55.81% ir más cómoda y a un 54.50% visitar otros espacios para conocer la ciudad. Un 92.7% cree que la separación es necesaria y un 65.67% cree que el programa contribuye a la equidad de género. Por otro lado, las mujeres no relacionan la separación de vagones con el programa, al cual sólo 16.86% asegura conocerlo (Soto, Aguilar, Gutiérrez y Castro, 2017).

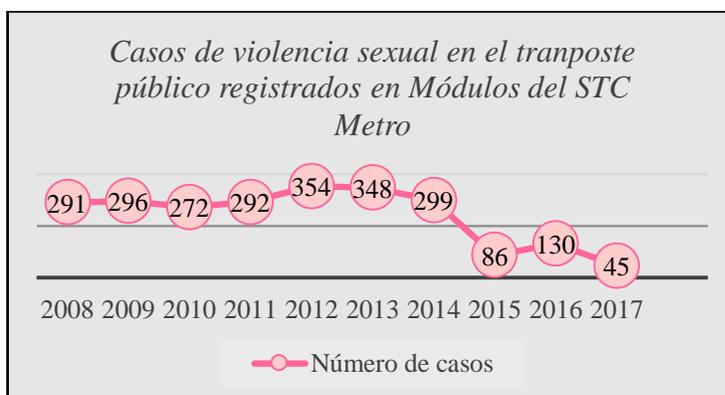
Los diferentes estudios en torno a la aplicación del programa, tienen puntos de encuentro tales como conocer si las violencias han disminuido, cómo repercuten en la movilidad de las mujeres, si se sienten más o menos seguras, si tienen o no estrategias de hacer frente a la

¹⁹ Cabe recordar que parte del programa son los módulos de atención para denuncias en los cuales las mujeres no confían, en este sentido el programa no cumple con su objetivo.

violencia, es decir, en general son estudios enfocados a conocer si realmente el programa está o no funcionando. Otro punto de encuentro es la polémica en torno a la implementación, al respecto ninguno de los estudios dejó de pensar en los inconvenientes que la separación puede implicar al reforzar lo femenino y lo masculino.

Hasta ahora vale la pena hacer un recuento sobre la separación implementada desde los setentas por la población usuaria e institucionalizada en 2007 por INMUJERES durante la jefatura de gobierno de Marcelo Ebrard. Con la institucionalización del *Programa Viajemos Seguras* la asignación de vagones para mujeres abarcó ciertas líneas en horas pico mediante diversos tipos de señalizaciones, posteriormente el programa se amplió a todos los días de la semana en todas las líneas y en todos los horarios, si bien no está estipulado el reforzamiento fue una adaptación que socialmente la población usuaria hizo, de manera que la presencia de mujeres en los tres primeros vagones se volvió constante, no por ello hay que olvidar los casos de hombres que no respetan las indicaciones. Hoy día con el actual *Componente Viaja Segura* ha implicado un mayor reforzamiento ya que más allá de extenderse de manera permanente en días y horarios se ha vuelto de uso exclusivo para mujeres de todas las edades y niños menores de 12 años.

Particularmente las denuncias realizadas en los últimos años en los módulos de atención del metro, muestran en la gráfica 1 un zigzag constante²⁰, que en los últimos años ha disminuido



Gráfica 1. Elaboración propia a partir de las denuncias registradas en la página oficial de la Secretaría de Mujeres.

²⁰ Cabe aclarar que las denuncias registradas a partir del 2016 son parte del actual *Componente Viaja Segura* y las registradas del 2017 sólo captan las realizadas durante los primeros cinco meses.

Si bien las mujeres aseguran sentirse más seguras durante su movilidad, vale la pena cuestionarse ¿cuántos años más deberían pasar (hasta ahora son doce años de implementación) y que otras medidas deberían tomarse para garantizar una total movilidad libre y segura para las mujeres?, empezando por retomar la crítica de Soto, Aguilar, Gutiérrez y Castro (2017) respecto a que el programa no abarca espacios más allá de la separación de vagones ni siquiera dentro del mismo metro.

Un caso muy significativo al respecto son los hechos ocurridos a inicios del año en curso, de intentos y efectivos casos de secuestros a mujeres jóvenes dentro o en los alrededores de las instalaciones del metro, situación por la cual se dieron a conocer otras actividades que atentan contra la movilidad segura de las mujeres, como videos grabados en el metro a cuerpos de mujeres sin su consentimiento y subidos a páginas pornográficas, así como la página de Facebook llamada “Es mi CRUSH metro CDMX” en la cual las personas subían información sobre el uso de horario y estaciones de personas, acompañando la información con imágenes tomadas sin consentimiento bajo el argumento de posibles encuentros a futuro. Al respecto, en diversas notas periodísticas del país se recopilaron testimonios de jóvenes a quienes habían intentado secuestrar

Me dijo: “camínale”, y me tomó de la mochila. Le dije: “por favor déjame. Mira, llévate mi celular, está nuevo, cuesta 5 mil pesos. Y llévate mi cartera, traigo ahí 600 pesos”. Él me dijo: “no güerita”. En un momento me intenté jalar para correr. Pude correr y me agarró del cabello, me regresó y me dio un puñetazo en la cara. Yo por miedo me bloqueé y por el golpe me mareé. Veía borroso, además no traía mis lentes (Vela, Roger y Escobar, Natalia, 31 de enero de 2019).

La usuaria Luu relató que ayer, aproximadamente a las 8:39 de la mañana, vio cómo un tipo sujetaba a una chica de unos 16 años que se mostraba incómoda. Ella se acercó para ver qué ocurría, fingiendo ser familiar de la menor. El hombre le respondió: “Tú ni te metas o vas a valer verga”. Comenzó a forcejear con el tipo para arrebatarle a la chica, pero a pesar de que en el **vagón** iban varias personas nadie la ayudó. Lo golpeó en la entrepierna y ambas huyeron. Se bajaron en el Metro Martín Carrera. La menor apenas podía hablar, le dijo que el hombre la venía siguiendo desde Coyoacán. Es decir, la siguió durante más de 20 kilómetros de la red del metro en un trayecto que dura poco menos de una hora sin que nadie más la auxiliara. “¿Se dan cuenta de cómo pudo ser esta historia?”, preguntó Luu (Vela, Roger y Escobar, Natalia, 31 de enero de 2019).

Las respuestas inmediatas inicialmente fueron realizadas por la misma sociedad civil de manera individual y colectiva, entre éstas últimas estaba el uso de listones morados para reconocer que podían ayudarse entre sí, hablarse en caso de sentirse inseguras, acompañarse, e incluso algunos locales pusieron a disposición de las mujeres el uso de sus instalaciones en caso de sentirse inseguras. Mientras que entre las medidas de seguridad individuales aumentó la compra de gas pimienta, taser, silbatos así como asistir a clases de defensa personal.

Uno de los casos más significativos fue el de la usuaria Zoé Láscari quien en Facebook comenzó a mapear en un plano de la red del metro, los intentos de secuestro por año y lugar de ocurrencia a partir de la información aportada por otras usuarias, véase imagen 3.

Los casos desembocaron en la marcha convocada el 2 de febrero en contra de los secuestros exigiendo al gobierno de la ciudad atender los casos.

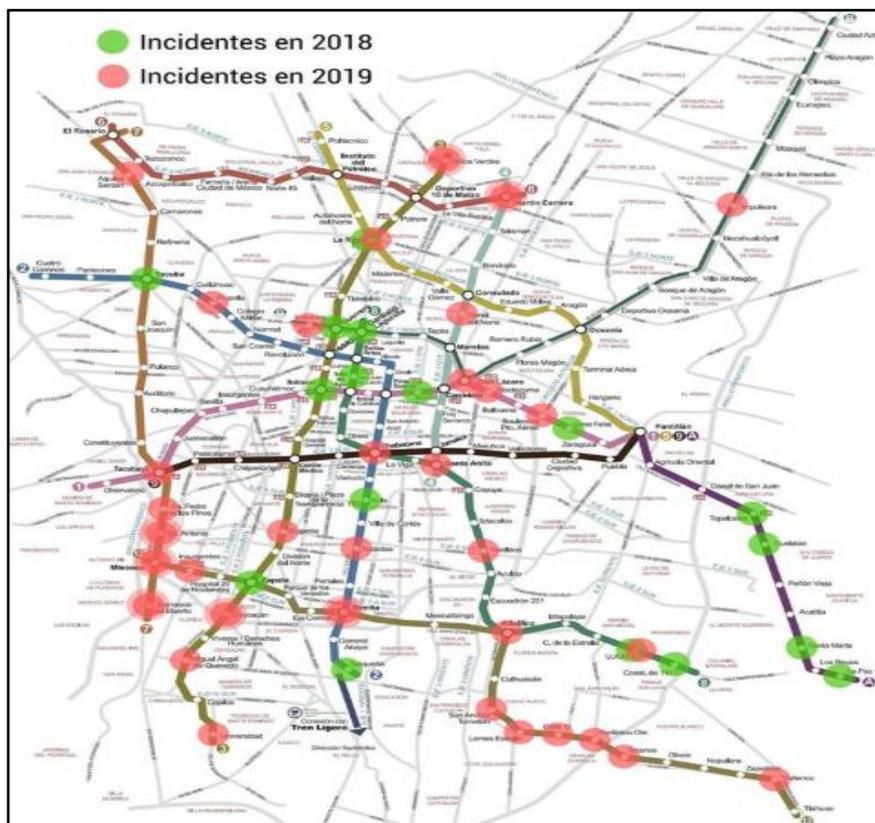


Imagen 3. Mapeo de intento y efectivos secuestros en las instalaciones o alrededores del metro, retomado del Facebook de la usuaria Zoé Láscari.

La respuesta del gobierno, difundida a través de la cuenta de Twitter de la Procuraduría General de Justicia (“Procuraduría CDMX”), el mismo día de la marcha fue la colocación de

células de atención en algunas estaciones estratégicas donde se habían registrado varios casos de posibles secuestros, las cuales funcionaron hasta el mes de marzo (*Milenio*, 17 de marzo de 2019)



Ilustración 4. Implementación de células de atención ciudadana ante ola de secuestros.

También se dio a conocer un posible perfil de secuestradores, vehículos en los que se transportaban, situaciones de ocurrencia y perfil de las víctimas (Fuentes, 07 de febrero de 2019)



Ilustración 5. Perfil de mujeres víctimas de secuestro.

Los hechos recientes fueron un caso que puso en crítica la efectividad del *Componente Viaja Segura* e incluso actualmente la efectividad de su aliado el *Componente Camina Segura*.

Una reciente publicación de ONU Mujeres y de Estudios y Estrategias para el Desarrollo y la Equidad (EPADEQ) en 2018, muestra que las mujeres de 15 a 29 años se sienten inseguras o muy inseguras en un 52.6%, mientras que el 47.3% se siente muy segura o regularmente segura. Ese mismo rango de edad registra en un 83.5% miedo de ser agredida sexualmente en el transporte público. En general en todas las edades las mujeres que dijeron haber sido objetos de cualquier tipo de violencia sexual en el espacio público así como en el transporte público fueron el 88.5% en el último año y el 96.3% a lo largo de su vida. Cabe recordar que un estudio del 2009, que mencioné al inicio del capítulo, con la creación del *Viajemos Seguras*, mostró que 9 de cada diez mujeres habían sufrido violencia sexual, lo cual ha disminuido poco si sólo consideramos la variable de violencia padecida en el último año.

Por otro lado, de los diferentes tipos de violencia sufridos le han ocurrido a más de la mitad de las mujeres. Las cinco principales violencias en el último año son las miradas con un 71.4%, le siguen los piropos obscenos u ofensivos con un 70.04%, mientras que un 51.1% registro que se le recargaran con el cuerpo con intención sexual y 49.2% mencionó que le dijeron palabras ofensivas o despectivas hacia ella u otras mujeres y al 39.9% le hicieron sentir miedo de poder ser víctima de un ataque o abuso sexual.

De entre los diferentes espacios de incidencia, el principal registrado fue el metro con un 72.9%, seguido de la calle con un 70.4%, lo cual resulta paradójico cuando se considera que las mujeres manifiestan sentir mayor miedo para andar solas en microbuses en un 65.8%, posteriormente en un 55.2% en la calle y entre otros espacios el último en ser mencionado era el metro con un 33.6%, lo cual puede estar ligado a “la gravedad que perciben acerca del tipo de actos violentos que pueden enfrentar en cada espacio” (ONU Mujeres, 2018: 29). Entre las diferentes estrategias cabe resaltar que 10.5% de mujeres mencionó usar los vagones exclusivos para mujeres lo cual en términos de 100%, sólo representa el 6.0% del total de las medidas.

En este contexto espacial de la Ciudad de México y del metro se mueven miles de mujeres cada día, bajo este marco espacial está inscrito el presente proyecto para abordar la movilidad de mujeres jóvenes en la cual están implicadas diversas interacciones al usar el metro.

CAPÍTULO III. MOVILIDAD DE MUJERES JÓVENES EN EL METRO A TRAVÉS DE LAS UNIDADES VEHICULARES DE ERVING GOFFMAN

En este capítulo expondré primero qué es el *paradigma de la movilidad*, al cual adhiero la presente tesis, en tanto nueva corriente de pensamiento teórico y metodológico en las ciencias sociales para estudiar diversas movilidades de manera cualitativa. Posteriormente abordaré cómo en las ciencias sociales en México han predominado los estudios de movilidad desde el *paradigma del transporte* y en menor medida estudios cercanos al *paradigma de la movilidad*, de manera que en México a diferencia de otros países latinoamericanos como Argentina (Gutiérrez, 2009,2012; Zunino 2013,2016) o Chile (Jirón, 2012, 2009, 2017; Jirón e Iturra 2014,2016; Jirón e Imilan, 2015) aún hace falta potenciar los recursos que el *paradigma de la movilidad* nos ofrece.

Siguiendo el estudio del *paradigma de la movilidad* ahondaré en estudios relacionados al género para profundizar en aquello que se ha dicho de la movilidad de las mujeres en las ciudades. Este panorama da cuenta de cómo las dinámicas de las mujeres en diferentes ciudades, en diferentes medios de transporte y con diferentes perfiles socioeconómicos responden a una movilidad compleja relacionada tanto a las propias dinámicas de la ciudad (lugares alejados unos de otros y en muchos casos deficiente servicio de transporte público) como a sus diversos roles y actividades, mostrando por un lado, que hombres y mujeres tienen diversas movilidades y por otro lado, puntos de encuentro y desencuentro en la movilidad de las mismas mujeres, evidenciando que no hay que tratarlas como un todo homogéneo.

Más adelante desarrollo los recursos metodológicos, adheridos al *paradigma de la movilidad*, que he usado (etnografía, sombrero, entrevista y netnografía) y que me permitieron capturar las experiencias de movilidad de mujeres jóvenes, enfatizando las ocurridas en el metro.

En otro apartado expongo el trabajo empírico recopilado, para hablar en general sobre la interacción de mujeres en el metro en los vagones de uso exclusivo, mediante el concepto *unidad vehicular peatón*, el cual es una forma de *interacción* de acuerdo con Erving Goffman donde se despliega la *glosa corporal* y el *ojeo* para cumplir con el *orden de circulación* de los peatones de manera que éstos no choquen entre sí.

Y finalmente abordó concretamente las experiencias de movilidad de las cinco mujeres jóvenes pensadas cada una como una *unidad vehicular mujer joven*, que bien puede ser parte del *saber viajar* (Jirón, Imilan e Iturra, 2012), en tanto, *conocimiento incorporado* (o un hacer parte del cuerpo) que aprenden las mujeres para poder desplazarse por la ciudad. Si bien mi tema versa principalmente sobre el metro, éste no está desligado de otros medios de transporte que hacen que la movilidad sea más compleja, por lo cual he recopilado estas experiencias de viaje en conjunto.

III.I. EL PARADIGMA DE LA MOVILIDAD

Las ciencias sociales mediante los estudios del transporte han abordado la movilidad concibiéndola como un proceso o tecnología utilitaria y neutral que permite lo económico, social y político. A esa corriente de estudios se le conoce como *paradigma del transporte* y se caracteriza por estudiar el trayecto de punto A a punto B, lapso en el que el tiempo se considera *tiempo muerto*, de manera que la experiencia de las personas en movimiento es un tema dejado de lado y sus actividades son vistas por separado. Si bien, como parte de la movilidad (tanto de personas, objetos e información, sea de forma física o virtual) el desarrollo tecnológico es inherente, no se agota al hablar de transporte.

Como respuesta crítica al *paradigma del transporte* se ha ido desarrollando el *paradigma de la movilidad* desde diversas ciencias sociales como la geografía, la antropología y sociología, así como desde estudios culturales, migratorios, de turismo, entre otros. Con este paradigma se traspasa la a-movilidad de las ciencias sociales y se coloca al centro del estudio las relaciones sociales y las experiencias diferenciadas de los sujetos durante su movilidad. Se trata de un paradigma nuevo en tanto que cambió el objeto de estudio, las maneras de abordarlo y también de explicarlo.

Bajo el paradigma de la movilidad se crítica por un lado, la idea sedimentarista de la a-movilidad y por otro lado, el nomadismo como desterritorialización de los estados, parte de la percepción líquida de la sociedad. En contraposición el nuevo paradigma no descarta ninguna de las dos ideas, sino que postula que invita a considerar ambas parte de la movilidad.

De acuerdo con Sheller y Urry (2006) el nuevo paradigma se sustenta en seis marcos teóricos, a saber, el primero basado en Simmel quien inicio la agenda de conectar movilidad y materialidad. Para el autor alemán variadas movilidades hacen que las personas desarrollen la actitud *blasé*, que consiste en reserva, desapego e insensibilidad en la vida urbana. El segundo cuadro teórico viene de los estudios de ciencia y tecnología que permiten pensar la movilidad compuesta de geografías híbridas de humanos y no-humanos en tanto que lo social sea visto como heterogeneidad material. El tercer aporte es tomado del giro espacial, que mira la relación de la movilidad con los lugares como conformación y reconformación del espacio donde las subjetividades tienen una importante consideración. El cuarto marco, desde la geografía de lo sensorial postula al cuerpo como vehículo afectivo, traspasando la idea de que el punto A a B es neutral y que por el contrario está cargada de experiencia y emociones. El quinto marco, son las topologías de las redes sociales y el sexto, sirve para pensar la movilidad como un *desorden ordenado* en tanto que hay sistemas adaptativos dinámicos y complejos.

Así como el paradigma ha puesto al centro nuevos temas de estudio, sobre todo la movilidad cargada de experiencia, también esos nuevos temas deben ser abordados desde nuevos métodos, para ello Sheller y Urry (2006) proponen siete ejes metódicos desde donde mirar la movilidad. El primero consiste en la observación directa de la movilidad sea física o digital, en el caso físico ponderan las relaciones cara a cara tanto de personas como de éstas con lugares y eventos. El segundo eje son las etnografías móviles, el tercero son los diarios de registro de aquello que se hace, cómo se hace y dónde. El cuarto, enfocado sobre todo a la observación de la movilidad virtual mediante el uso de las redes virtuales es denominado ciberetnografía, el quinto, implica abordar las movilidades afectivas, el sexto pondera los objetos de viaje relacionados a las emociones que se mueven con éstos y el séptimo, consiste en mirar aquello que es estático pero que posibilita la movilidad.

Un ejemplo del séptimo método es el aeropuerto, espacio que contrario a la postura de Marc Auge que lo concibe como un no-lugar²¹, dentro del *paradigma de la movilidad* se trata de

²¹ El *nuevo paradigma de la movilidad* cuestiona profundamente la idea de Auge sobre los *no lugares* los cuales son una forma de superabundancia espacial que junto a la superabundancia de acontecimientos y la superabundancia de individualización de experiencias forman parte de la sobremodernidad. Los *no lugares* son lo opuesto al *lugar antropológico*, ya que mientras que “un lugar puede definirse como lugar de identidad,

infraestructuras físicas que van desde el cableado hasta un aeropuerto y que aunque son estáticas permiten la movilidad, de ahí que como mencione anteriormente consideren que también la corriente del sedimentarismo es parte de la movilidad. Mediante los diversos métodos es posible estudiar las experiencias incorporadas al usar diversos medios de transporte así como diversas formas de moverse de manera virtual²², donde hay personas y lugares conectados y copresencia de personas en lugar y tiempo haciendo algo juntos.

Así como el nuevo paradigma se sustenta en nuevas teorías y métodos, también ha generado nuevos conceptos acordes a las diversas movilidades, por ejemplo, Sheller (2014) menciona que Kauffman propuso el término de *motilidad* para captar el capital de la movilidad en tanto accesibilidad, derechos, ética y justicia, dando pauta para pensar que dentro de la movilidad el estatus y el poder son diferenciados y por lo tanto juegan un papel importante.

De acuerdo con Sheller (2014) el alcance del nuevo paradigma es abordar las diferentes movilidades: de humanos, no humanos, objetos, circulación de información, así como los medios físicos que van desde infraestructuras, vehículos y sistemas de comunicación. Vista así la movilidad se puede abordar bajo la sociología para dar cuenta de las desigualdades, el poder y las jerarquías; desde la geografía para dar cuenta de los territorios, barreras y escalas; y desde lo cultural y la antropología para dar cuenta de discursos, representaciones y esquemas. En general, se trata ahora de pensar en teorías y métodos en movimiento e incluso en colaboración, para captar las diversas movilidades.

relacional e histórico, un espacio que no puede definirse como espacio de identidad ni como relacional ni como histórico, definirá un no lugar” (Auge, 2000:44). Particularmente el nuevo paradigma hace una crítica a los *no lugares* en tanto que para Auge éstos no podrían estar cargados de experiencias ya que no son identitarios, relacionales ni históricos, sino que

son la medida de la época, medida cuantificable y que se podría tomar adicionando, después de hacer algunas conversiones entre superficie, volumen y distancia, las vías aéreas, ferroviarias, las autopistas y los habitáculos móviles llamados “medios de transporte” (aviones, trenes automóviles), los aeropuertos y las estaciones ferroviarias [entre otros] , en fin, de las redes de cables o sin hilos que movilizan el espacio terrestre a los fines de una comunicación tan extraña que a menudo pone en contacto al individuo más que con otra imagen de sí mismo (Auge, 2000 :45).

Personalmente considero que cuando Auge corta la posibilidad de que sea relacional, corta también la experiencia con los otros y con el mismo espacio. Al final para él, ambos tipos de lugares son polaridades falsas puesto que donde hay uno está el otro, ni el lugar se borra por completo ni el *no lugar* se cumple totalmente.

²² Sheller (2014) sugiere pensar que la posibilidad de mover comunicación de manera virtual puede generar mayor ausentismo, otro ejemplo más de sedimentarismo como parte de la movilidad.

Contrario a pensar las actividades de manera independiente como lo hace el *paradigma del transporte*, el nuevo paradigma propone pensarlas de manera interdependiente y así abordar la relación de las complejas y variadas actividades, lo cual confirma por un lado, que la movilidad es necesaria para establecer conexiones y vida social y por otro lado, que las actividades suceden mientras se está en movimiento y por lo tanto que no son lineales.

El giro de la movilidad es tan complejo que permite abarcar desde cómo la materialidad inmóvil permite la movilidad, hasta mirar las movilidades en contextos de migración, seguridad, desastres naturales u online, la cual permite comunicar no sólo información sino además imaginarios. Bajo este entendido el movimiento y la fijación espacial se co-constituyen, la movilidad es central tanto en lo histórico como lo contemporáneo y se reconfigura para poder mover modos de comercio, interacción y comunicación. Para Sheller (2014) la movilidad es el *sine qua non* de la globalización ya que sin ella no se moverían procesos sociales gracias a los sistemas de movilidad que otorga. Incluso esta idea permite pensar la movilidad como parte fundamental en la producción y reproducción de la ciudad.

Los estudios que abordan la movilidad desde el *paradigma del transporte*, por ejemplo desde las encuestas son valiosos en tanto nos proporcionan información sobre las características de los viajes y el tiempo usado, sin embargo, también es valiosa la información que podemos obtener bajo el *paradigma de la movilidad*, al cual adhiero el presente trabajo. Al final, son dos corrientes que no se excluyen sino que pueden complementarse.

A continuación, presentaré algunos estudios de movilidad en México y posteriormente a aquellos que se han interesado por la experiencia y son parte del *paradigma de la movilidad* ponderando en el segundo caso los estudios de movilidad de mujeres en diversos países.

III.I.I. ESTUDIOS DE MOVILIDAD EN MÉXICO

Para esperar un camión: hay que hacerlo rezando el rosario, pidiéndole a Dios que no venga muy lleno y que el conductor quiera pararse; al esperar un camión hay que correr constantemente de un lado a otro de la cuadra, tratando de leer los letreros de una hilera de camiones que están, cada uno, oculto por el de enfrente. Hay que observar también el semáforo que rige la circulación de la cuadra, avanzar

hacia el centro cuando está en alto, y retroceder hacia la esquina cuando está en siga.

Para abordar el camión: hay que ser el primero en el abordaje, golpeando, si es necesario, a las mujeres reumáticas y a las madres de familia, con prole, que estorban el paso, sin hacer caso de los gritos de “¡ya no hay caballeros en México!” A bordo: hay que bloquear la entrada y pagar con un billete de veinte pesos, para obligar al conductor a arrancar antes de que acabe de subir todo el pasaje. Hay que recordar esta máxima: cada pasajero es un enemigo, mientras menos haya, mejor.

Si el camión va repleto, se abre uno paso a codazos, diciendo siempre “con permiso”, hasta llegar a los lugares transversales, en los que no se sabe si caben tres o cuatro.

Viajar en camión, Jorge Ibarguengoitia.

De acuerdo con Casado (2008) los primeros estudios sobre movilidad cotidiana en México abordaron temas relacionados al transporte urbano, la contaminación, la estructura urbana y la relación entre movilidad y trabajo. Dichos estudios han sido bajo un enfoque cuantitativo y han tenido por espacio de estudio la Zona Metropolitana de la Ciudad de México.

Más recientemente los geógrafos Manuel Suárez Lastra y Genaro Javier Delgado Campos²³ a partir de la Encuesta Nacional de Movilidad (ENM, 2015)²⁴ dan un recuento de los diversos tipos de movilidad. Entre sus resultados destaca que “los mexicanos practicamos una movilidad reducida (ya que) realizamos dos viajes al día: uno de ida, desde nuestra casa hasta el lugar de destino en donde realizamos alguna actividad, y de ahí, de regreso al hogar.” (2015:104), además de que son las personas con menos ingresos quienes menos se desplazan. En torno al género mencionan que hay menor movilidad por parte de las mujeres que de los hombres, siendo 81.2% de hombres quienes viajan frente a 70.6% de mujeres, mientras que 18.8% de hombres no viajan frente a 29.4% de mujeres, lo cual puede estar estrechamente ligado a los roles de género.

Desde la antropología, José Iñigo Aguilar hizo un estudio en la Ciudad de México en siete diferentes medios de transporte para conocer mediante la relación *cuerpo-vehículo* “si los

²³ El primero de ellos, es director del Instituto de Geografía, mientras que el segundo es director del Programa Universitario de Estudios sobre la Ciudad de la UNAM.

²⁴ La encuesta se aplicó a 1 200 personas mayores de 15 años y como mencioné en el capítulo 1 (nota 3 de la página 14) fue hecha para la elaboración del libro *Entre mi casa y mi destino*.

términos en los que viaja el usuario son los adecuados a sus proporciones físicas y a su modelo de valores y formas de percepción respecto rapidez, limpieza, costo, seguridad y comodidad” (2015: 14). Para ello consideró las medidas de los diversos transportes, la opinión que de éstos tienen los usuarios y su complejidad, la cual dio como resultado no estar relacionada con la infraestructura.

También hace uso del término *habitus* de Pierre Bourdieu para “explicar por qué y cómo es que se desarrolla en una región acotada, con una cultura determinada, la tarea cotidiana de transportarse en el espacio que se habita” (Aguilar, 2015: 14). Al centro de la discusión y a la par de *habitus* posiciona el término de *proxemia* de Edward Hall, mediante el cual se puede comprender el comportamiento territorial a través de los sentidos para discernir entre un espacio de distancia y otro, que se puede traducir en malestar emocional o corporal al moverse por la ciudad y manifestarse en estrés.

Por otro lado, el trabajo pionero conjunto de Néstor García Canclini, Alejandro Castellanos y Ana Rosas Mantecón titulado *La Ciudad de los Viajeros* publicado por primera vez en 1996, es uno de los antecedentes más importantes en torno a la movilidad en nuestra ciudad desde una perspectiva cualitativa, ya que dio un lugar central a las experiencias de los viajeros mediante grupos focales, haciendo uso recursos audiovisuales tales como fotos y fragmentos de películas. El objetivo del trabajo era indagar a través de esos sujetos que viajan diario por la ciudad “qué significa atravesarla, padecerla, disfrutarla, experimentar la explosión incesante de una hiperdensidad humana (...) En suma, cómo se vive la relación con una historia muy densa y un futuro inquietante” (2013:31).

Hacen una interesante propuesta conceptual al diferenciar el *viaje urbano* del *viaje metropolitano*, particularmente sobre el segundo mencionan que

nos aleja de la vida familiar y a la vez forma parte de sus estrategias, nos interna en zonas de la ciudad que desconocemos pero de algún modo concebimos vinculadas con la nuestra. Uno de los rasgos que lo vuelven especialmente atractivo y sugerentes es esta tensión, mayor que en los viajes largos, entre el lugar de residencia los desplazamientos, entre la realidad cotidiana y lo imaginario (2013:33).

Parte del viajar por la ciudad puede implicar la actividad de lo que denominaron *somnolencia colectiva* concebida como “la protesta callada ante el exceso de sociabilidad que a veces

impone la congestión urbana” (2013:50). Tanto la *somnolencia colectiva* como los cansancios, siguen formando parte de los traslados por la ciudad para muchas personas, por las mañanas y tardes los viajeros duermen, como si el mero hecho de viajar en transporte otorgara tal permiso sobreponiéndose a la creencia de que sólo en noche se puede dormir ya que de día se debe estar despierto, pero si se considera que los viajes son largos y las actividades del día cotidiano son cansadas, se puede comprender que los viajeros usen ese tiempo para dormir, convirtiéndolo en una práctica colectiva.

Más recientemente Capron y Pérez (2016) han capturado las experiencias del automóvil y el transporte público, permitiendo comprender la preferencia del primero por encima del segundo por parte de algunas personas, quienes aseguran preferir estar en el tráfico antes que en el congestionamiento del transporte público con incomodidades. La preferencia por el automóvil tiene que ver con que el transporte público no garantiza rapidez, eficiencia y comodidad ya que siempre está saturado y por ende no garantiza una experiencia grata. Por otro lado, la preferencia del automóvil también tiene que ver con el afecto que el chofer crea con éste, al cual convierte una extensión de su imagen. Al final del día tanto para conductores como para viajeros del transporte público hay una *experiencia colectiva desgastante* la cual cruza sus emociones y la incertidumbre de saber si llegaran o no a tiempo.

Miguel Ángel Aguilar (2016) también ha abordado las diferentes experiencias del caminar, al cual concibe como un acto heterogéneo que implica la memoria, los repertorios posibles, elementos simbólicos y materiales, que influyen en la experiencia y el uso. El antropólogo propone pensar el caminar como una sociabilidad urbana en términos de Simmel la cual incluso aunque se realice de manera individual implica conocimiento previo acerca de cómo interactuar con otros transeúntes y con la propia ciudad.

Como es posible evidenciar en este apartado los estudios de movilidad en México han ido cambiando del *paradigma del transporte* al *paradigma de la movilidad* acercándonos cada vez más a la mirada y experiencias propias de quienes se mueven por la ciudad. Entre las diversas experiencias hay una constante en torno a las dificultades que implica para las personas moverse por la ciudad debido a viajes largos en los cuales se aprovecha realizar prácticas que aunque sean individuales parecen volverse una práctica en conjunto como la *somnolencia colectiva*. Aún hace falta indagar más en la movilidad del país a partir del nuevo

paradigma, lo importante es continuar por el sendero recientemente trazado en torno al mismo y aprovechar el conocimiento que podemos obtener de éste.

III.I.II. MOVILIDAD DE MUJERES

Para la geógrafa feminista Susan Hanson (2010) la movilidad cotidiana es el movimiento de personas de un lado a otro, el cual está relacionado con sus actividades, aspectos sociales, culturales y geográficos e implica constante interacción que va desde el ámbito familiar hasta el social. Mientras que el género lo asume como aquella forma de mirar las diferencias sociales entre hombres y mujeres en un contexto. Para ella, la movilidad y el género son indisociables e identifica que ha habido hasta el momento dos corrientes que han estudiado estos dos temas.

La primera corriente ha abordado cómo la movilidad afecta el género mirando éste en relación al poder, la agencia, subjetividad e identidad, haya o no movilidad, dejando de lado los motivos y patrones de movilidad. Una de las críticas que Hanson hace a estos estudios es que han asumido que el hombre es público y la mujer está siempre relegada a lo privado, de manera que deducen que cuando hay movilidad por parte de la mujer en automático hay empoderamiento, lo cual no se debe asumir siempre así ya que la movilidad en la que se recorren largas distancias con bajos salarios o la movilidad del automóvil en pro de los niños no habla de un empoderamiento, como es el caso que exponen Jirón e Iturra (2016) y que retomaré más adelante el cual muestra como el aprender a manejar para una mujer se convirtió en una extensión de cumplir con sus roles de ama de casa. Hanson propone cuestionarse en este tipo de perspectiva ¿cómo se relaciona la movilidad con el acceso a oportunidades? y ¿qué significa para las personas la movilidad o inmovilidad?, sobre todo contextualizando el género y las relaciones de poder.

La segunda perspectiva ahonda a la inversa en cómo el género afecta la movilidad, relegando la movilidad y centrándose en las diferencias genéricas que dan cuenta que las mujeres tienen espacios más pequeños de movilidad, trabajan más cerca de casa, usan menos el carro y más el transporte público, hacen viajes multipropósito, etcétera. Considera que estos estudios se

basan ensobre todo en un enfoque cuantitativo, ponderando la estructura urbana y dejando de lado la experiencia vivida, la identidad y el significado contextual de lo que representa para las personas moverse.

Para la autora, ni una ni otra línea pondera sobre la otra sino que se complementan de manera cuantitativa y cualitativa. Sugiere que se debe fijar la mirada no en los patrones sino en las causas y contextos para mirar los procesos de género donde se develan relaciones de poder, identidad así como significados en la movilidad. Interesada principalmente en la sostenibilidad otra crítica que hace es que si bien las mujeres viajan más a pie, en bicicleta y usan menos el auto, responde a dos de los tres aspectos de la movilidad sustentable: ambiental y económico, dejando de lado el tercer componente: justicia social y equidad. Ella considera que hace falta profundizar cómo el género puede afectar o verse afectado por la sostenibilidad así como considerar que la viabilidad de políticas para una movilidad más sostenible implica pensarla en relación a las prácticas de las personas, a sus actividades, cómo éstas pueden cambiar y sus perfiles en cuestión de género, raza, etnia, edad, clase u otras variables.

Por otro lado, Jirón y Zunino (2017) identifican que los estudios de la movilidad en relación al género comenzaron a estudiarse en Estados Unidos en 1960 a partir de encuestas sobre transporte público y uso del tiempo, los cuales dieron cuenta de percepción y patrones de tiempo de movilidad diferenciados. Jirón e Iturra (2015) y Soto (2017) coinciden en el hecho de que el giro de la movilidad fue fundamental para comprenderla más allá de encuestas que se enfocaran en un recorrido de un punto al otro y por el contrario que fuera vista como

un marco propicio para visibilizar al sujeto que vive la ciudad, sus múltiples experiencias, representaciones, subjetividad, significados, que junto a normas sociales, tecnologías y políticas se unen para interrogar las especificidades de moverse por la ciudad desde el punto de vista de las mujeres y construir movilidades diferenciadas (Cresswell y Priya 2008, citado por Soto, 2017: 130).

Particularmente sobre América Latina Jirón y Zunino (2017) mencionan que el estudio de movilidad con perspectiva de género ha carecido de un desarrollo sistemático, sin embargo, identifican tres líneas de investigación. La primera línea aborda la violencia de género ponderando el abuso sexual en transporte público, la segunda línea estudia la diferenciación de uso del espacio público mediante el uso del transporte público, en coche o a pie y la tercera

línea mira el uso del tiempo en relación a la interdependencia. A continuación detallo algunos estudios sobre el tema.

Entre los trabajos menos recientes se encuentra el de Ángeles Díaz (1989) quien bajo la geografía, fue una de las pioneras en estudiar la movilidad de las mujeres en un contexto español. Parte de la crítica de Sabaté (1986) a los estudios de movilidad, los cuales han ponderado la figura varonil y agrega a la crítica que las encuestas desde ese tiempo venían dejando de lado los viajes multipropósito y la movilidad dentro del propio barrio así como otras movildades relacionadas a las compras y que suelen ser parte del *rol reproductivo* de la mujer.

Díaz dió cuenta de cómo la edad, el tipo de actividad y el nivel socioeconómico inciden en la movilidad diferenciada de hombres y mujeres en un contexto urbano. Sus resultados muestran que los hombres salen más por ocio y diversión mientras que las mujeres hacen viajes multipropósito para atender su *rol reproductivo* el cual se intensifica si además trabajan fuera del hogar, lo cual está ligado a que la disociación espacial de la ciudad les afecta más a ellas. También se percató que la movilidad entre mujeres es diferenciada si se consideran variables como la edad y el nivel socioeconómico, por ejemplo, las mujeres adultas viajan menos que las mujeres jóvenes, éstas además tienen menos diferencias con la movilidad masculina, lo cual Díaz explica que se debe a que no han asumido roles de ama de casa. Otro ejemplo de la movilidad diferenciada incluso entre mujeres es que aquellas con un mayor estatus socioeconómico viajan más.

Respecto a la movilidad de mujeres vista como un ejercicio democrático de ciudadanía Teresa del Valle (2006) refiere que más allá de que sea un derecho estipulado legalmente lo que verdaderamente importa es que sea sentido y vivido para ser considerado un verdadero ejercicio de ciudadanía, al respecto dice

el derecho como algo sentido se ubica en la identidad de lo que una considera propio y en una conciencia de ciudadanía que tiene su expresión en prácticas concretas. En el caso de la movilidad libre y segura, tiene que ver con convencimientos sentidos del ámbito de actuación propio. De reclamar como persona lo que se precisa: para tener acceso a objetivos de trabajo, a la elección de donde se quiere residir; a las posibilidades que relacionan movimiento con trabajo, con ocio, con proyectos varios;

a la capacidad de configurar grupos y de participar en sus dinámicas; al ejercicio del placer de recorrer, explorar (...) el ejercicio del derecho a la movilidad libre y segura incide directamente en identidades y autoestimas, así como en el desarrollo y expresión de la autonomía y del empoderamiento (2006: 272).

El derecho a la movilidad implica que sea libre y segura para decidir qué movilidad se prefiere, por lo cual al centro de la cuestión está la seguridad, la cual incide en la decisión de desplazarse o no en tanto que el miedo vivido o imaginado actúa como elemento paralizador que corta la libertad, la experiencia y la aventura. Particularmente es el miedo a lo que las mujeres conciben como “deseos incontrolados de los hombres” de los cuales pueden ser víctimas en cualquier momento y que les genera un *sentido habitual de alarma*.

La seguridad es valorada por las mujeres diferenciadamente si es entre semana o fin de semana, de día, noche, lugares abiertos, lugares cerrados, conocidos, desconocidos y está estrechamente relacionada con el estigma que construye el imaginario del miedo y que en el caso del reconocimiento del otro está mediado por la distancia social, la cual al ser mayor genera más desconfianza. Por ello, el imaginario juega un importante papel ya que

la reflexión sobre el imaginario tiene relación con los mecanismos que llevan a caer en la cuenta de lo que significa el derecho a la movilidad libre y segura. Pertenecer al campo de las emociones, la pertenencia a lo que una siente como persona. También a los deseos: aquello que una quiere alcanzar. Va unido a su vez a la reflexión acerca de los espacios que de antemano nos negamos y que en muchas ocasiones no somos capaces de identificar y menos aún de sopesar lo que afecta a la experiencia de libertad (Del Valle, 2006: 304).

A pesar del miedo los espacios no siempre se pueden evadir ya que hay espacios por los que las mujeres deben pasar y que dan pauta para pensar en movibilidades transgresoras o alternativas mediante las cuales se va superando el miedo mediante la desterritorialización de éste y a cambio ampliando imaginarios de recorridos. Al respecto son las jóvenes quienes

enfatan mucho más las estrategias para superar las situaciones de miedo, de riesgo, más que medidas, acciones para enfrentarse con aquello que promueve el miedo como serían las denuncias, la identificación de las causas, la protesta, las peticiones formales a las autoridades, la exigencia de participar en planes de organización del territorio, de cambios en las ciudades (Del Valle, 2006: 306).

Además de que es la misma gente joven quien más demanda que se debe pensar en la movilidad por ocio hecha durante la noche o fines de semana, lo cual “supone una organización diferente en la que junto a otras variables económicas, laborales, se tenga en cuenta la edad, el ocio” (Del Valle, 2006: 304).

Por su parte Imanol Ilárraz (2006) identifico que en el país vasco no hay movilidad sostenible para mujeres en tanto no se responde a sus necesidades y pasan a ser *usuarias cautivas* del transporte público porque dependen de este medio ya que manejan menos y tienen menos permisos de conducir. En todo caso si viajan en coche suele ser como pasajeras. Menciona que además de que las mujeres usan el transporte público, también suelen desplazarse más a pie por motivos de cuidado y compras, llevando consigo niños o bolsas. La movilidad de estas mujeres está cruzada por el estatus socioeconómico, la seguridad relacionada a la violencia sexual, la gestión del territorio y la accesibilidad, las cuales no corresponden a sus necesidades teniendo como consecuencias que las mujeres que trabajan realicen una doble jornada para atender sus responsabilidades del hogar y las del trabajo, lo cual da pauta para explicar que han sido espacios pensados para hombres, antes que mujeres.

Una de las investigadoras más importantes en relación a la movilidad urbana y las mujeres es Paola Jirón (2007), ella estudia cómo la movilidad urbana en Chile está cruzada por género, edad, etnia, ingreso, y habilidad. Para ella, las desigualdades de género están “exacerbadas por dimensiones físicas, organizacionales, temporales y socioeconómicas de movilidad” (Jirón, 2007: 182). Ha abordado la movilidad desde la perspectiva etnográfica, lo cual le ha permitido recoger relatos muy significativos de las diferencias de movilidad entre hombres y mujeres. Ella encontró que mientras que para hombres la movilidad puede ser menos difícil porque pueden salir a la hora que sea sin preocuparse de tareas del hogar o cuidado las cuales quedan relegadas a las mujeres. En todo caso, son ellas quienes se quedan en su casa a cumplir con el rol reproductivo o si trabajan son ellas quienes deben ajustar sus horarios de salida y entrada a las actividades de los hijos o de otros miembros de la familia, lo cual les genera la doble tarea de cumplir con el rol reproductivo y el productivo. Si ya de por sí la movilidad para mujeres puede ser difícil se complica más cuando se trata de familias monoparentales de madres con hijos pequeños.

Jirón (2009) también pone en la mesa del análisis de la movilidad urbana, cómo es que ésta conduce dentro de una misma ciudad de un lugar de origen a un lugar de destino con características socioeconómicas muy diferentes, tal es el caso de una mujer que realiza tareas domésticas en otro barrio y para quien su barrio como el espacio de desplazamiento son totalmente diferentes pues están cruzados por el nivel socioeconómico. Lo anterior puede estar ligado también a las distancias de viaje en las cuales se invierte gran parte del tiempo y que aunado al cansancio restan tiempo a la convivencia.

Pero no sólo para las mujeres con menor nivel socioeconómico la movilidad es complicada, la movilidad de Gloria es muestra de ello (Jirón e Iturra, 2016), se trata de una mujer quien inicialmente no manejaba por sentirse intimidada por su esposo, posteriormente cuando aprendió a conducir el auto la convirtió en servidora de las actividades del resto de la familia. Lo cual sugiero podría entenderse como una *mamá-chofer*, en tanto que antes que darle empoderamiento el aprender a manejar, éste se volvió una extensión de su rol doméstico ya que “pasa gran parte del día trasladando personas y las pocas horas que le quedan son para ordenar su casa, cocinar, lavar, planchar y dedicarse a los suyos. Ella se ha esclavizado al auto: la libertad que da saber manejar se ha transformado en esclavitud” (2016: 7). La movilidad de Gloria está condicionada por los horarios del resto de los integrantes de la familia, los horarios escolares y el trabajo del esposo a quienes debe pasar a dejar, a recoger y además realizar las compras de la casa y visitar a sus padres, el cual es un claro ejemplo de aquella crítica que Hanson hacía al referirse que la movilidad no implica en sí misma libertad o empoderamiento por parte de las mujeres.

En otro texto Jirón profundiza en este tipo de movilidad basada en la tesis de Javiera Gómez (2016), al cual denomina *movilidad del cuidado e interdependiente* y que

aparece como una red que articula diversas rutinas, recursos, necesidades, intereses, expectativas y papeles productivos y reproductivos de un número variable de personas, relacionadas entre sí por vínculos emocionales y prácticos esenciales para la organización de sus vidas cotidianas. Los papeles y la posición de cada uno en esta no son aspectos estáticos y varían de acuerdo con las etapas del ciclo de vida, las condiciones económicas y los papeles de género, entre otras variables como la etnia y las condiciones físicas (2017: 409).

Esta movilidad se atiende mediante siete estrategias: interconexión permanente a distancia; soportes de movilidad y cadena de cuidado; viajes multipropósito (generadores de un alto nivel de estrés); adecuación de horarios de trabajo en torno al horario del cuidado de los hijos; falsa independencia (los hombres están de acuerdo con que las mujeres participen más públicamente pero no participan en las tareas del hogar y en caso de hacerlo se considera una “ayuda”); uso de redes sociales para organizar la movilidad cotidiana y reconocimiento del trayecto de viaje. Claramente como la misma autora sugiere es una movilidad cruzada por diversas condiciones y una de las más importantes es la económica, basta con preguntarse ¿qué porcentaje de la población cuenta con el poder adquisitivo suficiente para pagarle a alguien a quien se le relega el cuidado, o de contar con la tecnología que les permita estar atentas al cuidado en la distancia? En el caso de no contar con un alto poder adquisitivo la estrategia desplegada entre mujeres son los soportes de movilidad y cadena de cuidado, los cuales se confían a vecinas u otras familiares.

La mayoría de las movilidades estudiadas han sido a lo largo del día lo cual permite visibilizar que las mujeres prefieren evitar la noche o la tarde, sin embargo ¿qué sucede con aquellas mujeres que trabajan en diferentes actividades (limpieza, servicio de emergencias, policía y trabajo sexual) y para quienes implica necesariamente tener una movilidad nocturna? Un trabajo colectivo por Col·lectiu Punt 6, como parte de la tesis de Sara Escalante aborda la movilidad nocturna de mujeres desde el urbanismo en el Área Metropolitana de Barcelona.

Parten de la crítica que el urbanismo ha mirado la noche como momento de ocio dejando de lado pensar la noche como un momento donde también hay prácticas de cuidado y de trabajo. Si la movilidad de día tiene complicaciones la movilidad de noche es aún más difícil para las mujeres, entre los factores de miedo que atraviesan durante su movilidad están: la monofuncionalidad y falta de actividad de las zonas donde trabajan lo cual implica que no haya mucha presencia de personas; por otro lado, en caso de haber personas suelen ser grupos de hombres en estado de ebriedad; el diseño de la infraestructura como puentes, calles o túneles generan miedo obstruyendo la autonomía, seguridad y libertad de movimiento; consideran que el barrio donde habitan es conflictivo por la noche; sufren de acoso sexual en el transporte o en la calle; desde pequeñas son socializadas para tener miedo y por último, sufren de violencia y acoso al trabajar en la calle.

Además del miedo a la violencia también la movilidad nocturna afecta sus horas de sueño ya que hay actividades como la realización de trámites que sólo pueden realizar de día por lo cual sacrifican horas de sueño. Ese sacrificio es sólo para actividades de trámites o cuidado, más no para actividades de ocio, a menos que no tengan personas bajo su responsabilidad. Su movilidad tiene también efectos en la salud física, así como los efectos en la salud mental y emocional ya que dormir menos horas les provoca ansiedad, depresión y mal humor.

Otro estudio comparativo de movilidad y mujeres en tres colonias populares de tres países diferentes (Recife en Brasil, Managua en Nicaragua y Guadalajara en México) realizado por María Amanda Martínez (2017) muestra las diferencias y los puntos de encuentro. En las tres ciudades las mujeres se despiertan entre las cuatro y cinco de la mañana, ocupan diariamente para desplazarse de tres a cuatro horas en transporte público, la violencia sexual es una posibilidad en sus trayectos, trabajan largas jornadas y se ocupan de las compras del hogar al menos un día a la semana. El tiempo de ocio es sobretodo realizado con la familia, particularmente en Recife cuando hacían actividades de ocio solas como realizar ejercicio se les juzgaba de descuidar la casa, por lo cual algunas dejaron de asistir. En general, la calidad de vida de las mujeres de las tres ciudades así como la distribución de tiempo es similar pues se dedica al hogar, la crianza y al trabajo, actividades que en conjunto implican mucho desgaste físico.

Una mirada a la movilidad de mujeres del conurbano argentino hecha por Gutierréz y Reyes (2017) propone mirar cómo lo socioespacial (entendido como “la distribución territorial de los usos del suelo, las infraestructuras y los servicios urbanos y de transporte, integrándolos en una dinámica de conjunto” (2017: 149) impacta en las desigualdades y vulnerabilidad de la movilidad de las mujeres. Particularmente piensan la movilidad desde el transporte público en relación al ciclo de vida considerando tres aspectos: la edad, los hijos y el trabajo fuera del hogar, e incorporan otras tres variables para mirar la distancia de viajes: dentro del barrio, dentro del Partido Moreno (donde se encuentra el barrio perteneciente al conurbano) y fuera de Partido Moreno.

Encontraron que las mujeres tienen una gran dependencia al transporte público, diferentes motivos de viaje, diversos destinos de viaje y se mueven de 5 a 10 km combinando transporte público con caminata. Los motivos de viaje que ponderan son trabajo, acompañamiento,

salud, compras y trámites, mientras que su contraparte es la no movilidad por ocio, lo más cercano a ese tipo es la movilidad es visitar a alguien. Dos mujeres (de las que tienen pareja) comparten con su pareja la movilidad por compras o visitas pero no la movilidad por acompañamiento escolar a los hijos. De cinco mujeres que trabajan y tienen hijos, tres trabajan cerca de sus hogares, reduciendo su movilidad por cuidado a los hijos.

Por otro lado, la monofuncionalidad del barrio y la calidad de los servicios impactan en su movilidad con motivo de compras, salud, educación, trámites y trabajo, los cuales implican salir del barrio, incluso si dentro de éste hay los servicios. Las autoras hacen una crítica a la idea de pensar Partido Moreno como parte de la *ciudad compacta* en tanto que su acercamiento a través de la movilidad de mujeres da cuenta de una *ciudad difusa* donde

el ordenamiento y la “calidad” del territorio en el conurbano precario, tanto por su dotación material en cantidad de equipamientos y diversidad de funciones como por su dotación en calidad de servicio, condicionan la movilidad cotidiana y refuerzan problemas de equidad de género y de inclusión social, en un círculo vicioso que retroalimenta la desigualdad (Gutiérrez y Reyes, 2017: 161).

Esta *ciudad difusa* relacionada al déficit de cantidad y calidad del transporte público las hace esperar de 20 a 40 minutos por un camión, lo cual afecta su movilidad.

En la ciudad de México María Soledad (2017) abordó las experiencias de movilidad en bicicleta de mujeres de 20 a 50 años, quienes son en mayoría habitantes de sectores populares en la ciudad y amas de casa. Para su estudio recurrió a las barreras de accesibilidad propuestas por Jirón y Mansilla (2013)²⁵.

Entre las barreras de accesibilidad que más destacan son las *físico-espaciales* (influencia de distancia, infraestructura para bicicletas o condiciones de la superficie) las cuales impactan en la decisión de no salir más allá de su barrio, por otro lado, las barreras *socioculturales* (apoyo sobre todo por parte de familiares o amigos para usar la bicicleta así como la

²⁵ Jirón junto a Mansilla (2013) proponen abordar la movilidad desde seis diferentes tipos de barreras de accesibilidad, a saber, organizacionales, temporales, físico-espaciales, financieras, tecnológicas y de habilidades, las cuales están atravesadas por edad, género y etnia. Así abordan las estrategias desplegadas para lograr la movilidad diaria, las cuales en sí mismas no tienen características positivas o negativas, sino que dependen de lo que representan para quien se mueve.

influencia de posible acoso por parte de los varones en el espacio público) también disminuyen la movilidad de las mujeres en bicicleta. Particularmente las barreras *temporales* (influencia del horario y del clima) son variables ya que si bien el frío o la lluvia no impiden desplazamientos cortos, la noche y la tarde son consideradas como inseguras y limitan la movilidad. Para la autora el gobierno debe considerar en sus políticas públicas el ciclo de vida de las mujeres ya que el uso de bicicleta depende de ello pues en la infancia el uso es alto, luego durante la juventud suele reducirse y en la edad adulta si se vuelve a usar es en relación con las tareas de cuidado y domésticas.

También se deben atender dos retos, por un lado el temor a la ciudad que las mujeres interiorizan desde niñas y por otro lado, trabajar sobre su inseguridad respecto a sus capacidades físicas para hacer frente al espacio público manifestando sentimientos de libertad e independencia. Resalta que “el reto más grande sea reconocer que las mujeres tienen derecho al uso y disfrute de la ciudad al ser el espacio en el que se hace posible el desarrollo de sus proyectos personales (estudiar, trabajar, acceder a la cultura, etc.) y la construcción y pleno ejercicio de su ciudadanía” (2017: 123).

Otra mujer que ha abonado al estudio de las mujeres y la movilidad en la Ciudad de México es Paula Soto, quien ha sido ampliamente retomada en el capítulo anterior en los estudios sobre el metro. Soto parte de la idea de que en la construcción de espacios se ha dejado de lado procesos culturales, comportamientos humanos, diferenciación de género y sobre todo invisibilización de mujeres, quienes se ven afectadas por la ciudad creada desde un funcionalismo urbano que divide espacios e implica para ellas, de acuerdo a sus diferentes actividades, más desplazamientos lo cual está relacionado al orden social de género que controla la organización del espacio y tiempo imponiéndoles más límites (2013b). Lo anterior, afecta en el pleno ejercicio democrático de ciudadanía (Soto, 2016) ya que la movilidad antes de ser vista como un ejercicio autónomo y de empoderamiento está cruzada por la violencia sexual, la cual afecta el derecho a la movilidad limitando la igualdad de condiciones en los sistemas de movilidad.

Los avances de estudios sobre movilidad con perspectiva de género han permitido ver los puntos en común que tienen que ver con los roles en los que están inmersas, que en general dan cuenta de las desigualdades que se reproducen y producen en su movilidad

cotidianamente. Las constantes son el miedo, la violencia sexual, la doble jornada, la movilidad de cuidado e interdependencia, etcétera, dando cuenta de la necesidad de un tipo de movilidad que

para las mujeres tienen que ver con la disponibilidad de: transporte seguro, ir acompañada, poder hacer recorridos seguros, superar la oscuridad. Bajo estas condiciones no hay evidencias de que las mujeres se limiten en sus desplazamientos. A la hora de valorar frecuencia y seguridad de los transportes, esta última ocupa el primer lugar, aunque cuentan ambas. De ahí que sea importante tenerlo en cuenta en la planificación de los horarios y recorridos de trenes, metro, autobuses (del Valle, 2006: 301).

Por otro lado, la movilidad de mujeres también tiene diferencias ya que ellas no son un todo homogéneo. Las variables socioeconómicas, de actividades y roles las diferencian ya que no es la misma movilidad aquella que realiza una ama de casa, que aquella que realiza una ama de casa que además de trabaja, si bien ambas son complejas particularmente la movilidad de mujeres que trabajan y son amas de casa es más difícil porque implica doble jornada, pues deben responder a las necesidades del hogar así como de su trabajo.

Vale la pena destacar la edad en la movilidad, pues como mencionaba Díaz (1989) la movilidad de mujeres jóvenes se asemeja un poco más a la movilidad de hombres en tanto no han adquirido las responsabilidades que implica ser ama de casa. Por otra parte, Teresa del Valle (2006) encontró que son las jóvenes quienes piden que se tome en cuenta la movilidad de la vida nocturna y de ocio, así como que son quienes más hacen frente al miedo en la movilidad y tiene movilidades que ella considera transgresoras o alternativas. Por último Gutiérrez y Reyes (2017) proponen pensar en el uso de la bicicleta de acuerdo al ciclo de vida para mirar cómo cambia. Enfatizo aquello que se ha dicho sobre la movilidad de las jóvenes para tomarlo como antecedente del presente trabajo, en el cual doy voz a la movilidad de las mujeres jóvenes, con un perfil específico y actividades específicas atravesadas por su condición social, económica, lugares de destino y origen.

III.II. RECURSOS METODOLÓGICOS: ETNOGRAFÍA, SOMBREO, ENTREVISTA Y UN ACERCAMIENTO ILUSTRATIVO A LA NETNOGRAFÍA

Uno de los objetivos del presente trabajo, desde el *paradigma de la movilidad* mediante métodos cualitativos, es aportar al conocimiento de la movilidad de mujeres jóvenes en la ciudad a partir de cinco estudios de caso. Las mujeres con quienes he trabajado son jóvenes de 22 a 30 años. Si bien institucionalmente de acuerdo con el Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI) la población joven es aquella que se encuentra entre los 15 y 29 años, de acuerdo con López y Meneses “la juventud es una construcción social relacionada arbitrariamente con una edad relativa” (2018b: 66) atravesada por condiciones inciertas e inflexibles de vida que prolongan la etapa caracterizándola con empleos informales, desempleo, vivir con los padres o pertenecer a grupos juveniles, todo “lo cual conlleva una peligrosa prolongación de lo que se considera ser joven tras la que se oculta la irresponsabilidad del Estado de garantizar el acceso al pleno ejercicio de los derechos a la educación, la salud, el empleo o la vivienda” (2018b :66).

De ahí que López y Meneses (2018b) consideren difícil la homologación de una sola forma de las y los jóvenes puesto que varía en tiempo, espacio y socialmente están *atravesados* y *anclados* por el género, la clase, la raza, la etnia, el territorio de origen y procedencia. Por ello retomó pensar lo joven como

una categoría social que identifica a aquellas personas que han dejado de ser infantes, pero no son consideradas tampoco adultas ni viejas; en este sentido es una categoría vinculada con la edad, construida social e históricamente en el marco de relaciones de poder, en las que se define lo juvenil a partir de dos procesos en tensión: el *deber ser* de los jóvenes desde el mundo adulto y el *ser joven* desde los mismos jóvenes (López, 2018: 69).

Cada una de las jóvenes con quienes trabajé tienen características socioeconómicas diferentes, sin embargo, a todas les es posible continuar sus estudios, realizar prácticas profesionales o trabajar, lo cual está relacionado a que no tienen la responsabilidad de encargarse de los gastos de la casa, excepto una de las jóvenes quien solventa sus gastos sola y otra más que aporta al gasto familiar por decisión propia.

El hecho de que les sea posible continuar sus estudios, trabajando o realizando prácticas profesionales como parte de su formación, sean jóvenes habitantes de la periferia o de una zona céntrica, habla de cierto poder adquisitivo y apoyo familiar que les permite hacerlo a diferencia de otras personas, pues tan sólo el 25.5% de entre 20 y 24 años y un 7.1% de 25 a 29 años continúan sus estudios (INEGI, 2015, citado por López y Meneses, 2018a: 15). A pesar de estas coincidencias en el perfil de las jóvenes, para cada una de ellas las formas de experimentar la movilidad y la violencia en el metro son diferenciadas de acuerdo a los lugares donde están sus hogares y sus principales centros de destino escolares y laborales. El acercamiento a tales experiencias fue posible a partir de los recursos cualitativos que expongo a continuación.

ETNOGRAFÍA

La corriente etnográfica desde Bronislaw Malinowski ha tenido como principal sustento el *estar ahí* para obtener de primera mano la información recopilada mediante la observación participante. Siendo el *estar ahí* el corazón del método etnográfico, éste ha ido cambiando de acuerdo a las necesidades de la investigación, por ejemplo, una ya no necesita quedarse con los nativos ni irse a vivir lejos, lo verdaderamente significativo es que el centro mismo de la etnografía son las personas y por lo tanto que la propia investigación requiere que el método se adapte a ellos, en tanto que "como enfoque la etnografía es una concepción y práctica de conocimiento que busca comprender los fenómenos sociales desde la perspectiva de sus miembros" (Guber, 2001: 12,13). De acuerdo con Payá y Rivera (2017)

el método etnográfico es una forma de acceder a la realidad en la que el investigador interviene directamente; se trata de un conjunto de herramientas que opera en el aquí y ahora, en una determinada situación. En ella, el investigador produce información acerca de las prácticas de un grupo particular de agentes por medio de su cuerpo y sus sentidos. El sociólogo escucha, toca, percibe determinados olores, y sobre todo, observa. Por esta razón, el diario de campo ha constituido siempre el instrumento fundamental para hacer etnografía, al ser un recurso sustantivo para registrar las experiencias vividas (2017: 18).

El trabajo etnográfico y el diario de campo son indisociables ya que éste condensa la riqueza del *estar ahí*. En conjunto el resultado del trabajo de campo implica una triada entre los datos

recopilados empíricamente, la teoría y el análisis. Por otro lado, este método también permite preguntarse constantemente sobre quién sé es en el terreno mediante la reflexividad y la experiencia corporal propia, se trata de repensarse en la investigación como receptora y eje móvil de las acciones durante la observación. Para el presente caso, por supuesto que durante mi movilidad no estaba exenta de las diferentes interacciones que se suscitan en el metro, entre ellas, no era ajena a interactuar por conseguir un espacio, a la violencia, a las miradas, a los empujones o los codazos mientras realicé el trabajo etnográfico del 21 de noviembre del 2017 al 13 de diciembre del 2018, en horarios diferenciados en las líneas ocho, doce y tres de la red del metro, observando principalmente las interacciones de mujeres en los primeros vagones.

En el diario de campo manifiesto una constante reflexividad en torno a lo que me rodea y los datos recabados manteniendo un hilo de observadora encubierta registrando todo en primera persona, posteriormente me vi movida a cambiar del mero *estar ahí* de manera encubierta al *estar ahí* de la permisibilidad, dicha transición pude lograrla gracias al método etnográfico enmarcado en las etnografías móviles del *paradigma de la movilidad* y conocido como *sombreo*.

SOMBREO

El *sombreo* me permitió pasar de redactar en primera persona mis impresiones sobre la movilidad a redactar en primera persona la movilidad de otras jóvenes, pasando de mi *estar ahí* encubierta al *estar ahí* de ellas conmigo. Tenía que vivir por mí misma hacer un *sombreo* con alguna mujer joven para poder darme cuenta de los alcances del mismo, es por ello que agradezco el *sombreo* piloto que realicé junto a Lorena quien me permitió creer en este método como forma de investigar la movilidad, si bien su caso no lo retomé para el análisis, fue el parteaguas que me permitió modelar el *sombreo* con las otras cinco mujeres jóvenes²⁶.

El *sombreo* ha sido descrito por Paola Jirón y Walter Imilan (2016) como una manera de

²⁶ Los nombres de las jóvenes son ficticios con la finalidad de mantener el anonimato de cada una.

observar con profundidad las espacialidades que se develan en el viaje, así como construir los tejidos que incorporan no sólo los aspectos corporales, materiales, de los otros, los significados y estrategias de cada experiencia, sino además la relación que existe entre cada uno de estos aspectos. Es decir, por ejemplo cómo se vincula el cuerpo con ciertas materialidades a partir del modo en que se viaja, esto es, cómo las personas despliegan tácticas corporales para viajar en espacios saturados de otros pasajeros, controlando el cuerpo para no tocar a los demás, manteniendo el equilibrio sin caer por el movimiento, atendiendo los objetos personales para evitar hurtos, entre otras múltiples acciones. Estas relaciones son las que se advierten en las interacciones significativas de cada experiencia, y las que dan paso a comprender la espacialidad que se produce en movimiento (2016: 58).

El método es parte de la etnografía pero surge como una nueva propuesta que quiebra con el etnógrafo pasando largos periodos de tiempo solo y aislado, ya que postula la coproducción de conocimiento con quien se realiza el *sombreo* en un periodo de tiempo breve (en mi caso se trató de un día), pero que implica una mayor capacidad corporal de observar para capturar la experiencia de la movilidad. De acuerdo con Jirón e Imilan (2016) se trata de un método que encorpora los conceptos y las metodologías con las que trabaja. Decidí que el acompañamiento fuera yendo a la par de las jóvenes y no detrás de ellas, lo cual me permitió platicar con ellas sobre su movilidad.

Paola Jirón sugiere usar más formas de registrar lo capturado además del diario de campo, como pueden ser las fotografías, videos y grabadoras. En mi caso hice uso del diario de campo, de fotografías y sólo con dos (Desirée y Natalia) de las cinco mujeres jóvenes hice uso de la grabadora durante el trayecto para captar de manera precisa los comentarios sobre su movilidad, los ruidos a nuestro alrededor y las formas de maniobrar. Los *sombreos* fueron realizados del 21 de noviembre al 13 de diciembre, en tanto que el *sombreo* ya no se trata solamente de una sola yendo al terreno de campo a observar, sino de acordar con otra acompañarla en su rutina cotidiana para conocer su movilidad, una debe ser flexible al tiempo de la otra y estar dispuesta a amoldarse a los tiempos y actividades de quien permite el acompañamiento. El hecho de conocer previamente a cada una de las jóvenes facilitó que accedieran permitirme ser su sombra²⁷. Al realizar los *sombreos*, comprendí a lo que se refería Jirón al decir

²⁷ Intenté inicialmente realizar *sombreos* con mujeres jóvenes desconocidas, sin embargo, cuando me puse en contacto con una joven quien muy amable accedió a responder una entrevista ya no respondió a mi petición de

me pedían ayuda y nunca me rehusé; consecuentemente, terminé empacando camisas para ser repartidas, escogiendo tomates, choclos y porotos en un mercado callejero, cargando la compra de mujeres ancianas, llevando niños a sus camas, seleccionando regalos para clientes o llenando formularios en el hospital, entre otras cosas” (2012: 8).

En mi caso pude ayudar a algunas en diferentes actividades, por ejemplo a repasar para un examen, a etiquetar frascos para una práctica de biología e incluso comimos juntas. Ser su sombra no sólo estuvo marcado por las acciones conjuntas de ayuda y convivencia, también compartí sentimientos de miedo y cansancio con ellas, pero sobre todo aprendí y conocí nuevas formas de la ciudad que no había experimentado y que mediante el conocimiento de su movilidad me fue posible conocer, como si de ventanas a otras formas de mirar la ciudad se tratara.

Tanto la etnografía como el sombrero, me permitieron ser mi propio instrumento no sólo de observadora para capturar información de mujeres jóvenes, sino también como persona joven sintiente envuelta en diversas maniobras e interacciones, permitiéndome no sólo hablar de mujeres jóvenes sino desde mi propia mirada de mujer joven usuaria del metro.

ENTREVISTA

De acuerdo con Paola Jirón el *sombreo* puede ser complementado con una entrevista abierta, la cual realice con cuatro mujeres luego de un trayecto de movilidad y con una joven más al día siguiente del sombrero. La entrevista resulta significativa en tanto que aborda directamente “el punto de vista del agente, quien habla desde su experiencia personal, desde la forma particular en la que observa y experimenta el mundo cotidiano que ha llegado a naturalizar” (Recinas, 2017: 199).

Fue bastante revelador realizar las entrevistas luego de al menos un trayecto, ya que me permitió profundizar en cuestiones muy particulares sobre la movilidad de cada una al momento de la entrevista. Así como en durante el *sombreo* las jóvenes recuerdan en ciertos

participar en un *sombreo*, lo cual es comprensible dada la inseguridad que se vive en la ciudad y lo extraño que puede resultar la iniciativa de que una desconocida esté contigo durante todo un día.

espacios anécdotas que les sucedieron ahí, u opiniones en torno al espacio, de igual manera, en la entrevista se puede profundizar en lo que se observó o escuchó durante el *sombreo*, de manera que ambos se complementan en conjunto con la observación etnográfica que había realizado de manera individual, de modo que

La iteración de la información es una manera de validar el dato. También puede triangularse con otras fuentes de investigación que, por lo general, responden a diversos niveles de una misma realidad articulada. Hay hechos que no se repiten con la misma frecuencia a través de una fuente o técnica de recolección. El cruzamiento de los datos abre caminos hacia la convergencia de los mismos, lo que permite construir el dato por medio de la información etnográfica. La entrevista también permite profundizar acerca de eventos que ocurrieron en el pasado, cuando el investigador no estaba presente, lo que puede ser de suma utilidad cuando se indaga sobre la lógica de construcción de ciertas prácticas (Recinas, 2017: 217).

Luego de los *sombros* y las entrevistas²⁸, categorice las respuestas en tablas de acuerdo a las preguntas, para posteriormente lograr una selección y análisis más fácil de datos e información²⁹.

ACERCAMIENTO ILUSTRATIVO A LA NETNOGRAFÍA

La netnografía es un *estar ahí* en el espacio virtual para poder analizar la sociabilidad que en el mismo se da (del Fresno, 2011). Esta manera de recopilar información es demasiado enriquecedora, sin embargo, en el presente trabajo sólo he recapitulado algunas publicaciones para ilustrar y ejemplificar la simultaneidad del espacio virtual con el espacio físico. Particularmente he retomado información de Facebook o Twitter sobre el metro, en ese espacio virtual las personas suelen comunicarse sobre el avance de los trenes, también denuncian irregularidades de este transporte a las instancias institucionales (como una manera de potenciar el ejercicio de ciudadanía), pero también sirve para socializar conocimiento entre personas que gustan hablar del metro (tal es el caso de la página de

²⁸ La transcripción de la entrevista es fiel a los relatos y palabras usadas por las jóvenes.

²⁹ Mirar el apartado final del anexo donde se encuentran las guías de observación para la etnografía y el *sombreo*, así como el guion de entrevista.

Facebook “Metro Visión”) o para volver cómicas, situaciones posibles o comunes o en ese transporte (algunas páginas en Facebook son “Pinche Metro” o “Metro Tacubaya”).

Reitero que a partir de estas páginas virtuales es posible hacer análisis sobre las experiencias de la población usuaria, sin embargo, en este caso me valdré solamente del recurso a modo ilustrativo. Un ejemplo de lo hasta ahora expuesto son las siguientes imágenes tomadas de la página de Facebook “Metro Tacubaya”, en las cuales se generalizan comportamientos de mujeres en la movilidad cotidiana del metro, pasadas al plano de la comedia.



Imagen 6. Retomada del Facebook “Metro Tacubaya”, autor desconocido.



Imagen 7. Retomada del Facebook “Metro Tacubaya”, autor desconocido.



Imagen 8. Retomada del Facebook “Metro Tacubaya”, autor desconocido.



Imagen 9. Retomada del Facebook “Metro Tacubaya”, autor desconocido.



Imagen 10. Retomada del Facebook “Metro Tacubaya”, autor desconocido.



Imagen 11. Retomada del Facebook “Metro Tacubaya”, autor desconocido.



Imagen 12. Retomada del Facebook “Metro Tacubaya”, autor desconocido.



Imagen 12. Retomada del Facebook “Metro Tacubaya”, autor desconocido.

Cada una de las imágenes habla de posibles conocimientos de mujeres al viajar por el metro, conocimientos que están relacionados a las particularidades de infraestructura y personas que están en cada estación, por ejemplo en la estación Hidalgo habla sobre la cantidad de vagoneros con la que una usuaria puede cruzarse o con la aglomeración que puede encontrarse en Pantitlán. Al final todas son representaciones de posibles movilidades de mujeres en particulares contextos de cada estación.

Con ayuda de los recursos metodológicos hasta ahora expuestos he abordado la movilidad de mujeres jóvenes en el metro en un plano microinteraccional haciendo uso sobre todo de categorías goffmanianas. En el siguiente capítulo abordaré las posibles interacciones de mujeres en el metro, a partir de las *unidades vehiculares*.

III.III. INTERACCIÓN EN EL METRO A PARTIR DE LAS UNIDADES VEHICULARES

Hago una primera llamada de atención para tener en cuenta que los conceptos desarrollados a continuación no se tratan de un molde para aplicar en otras realidades, sino de recursos explicativos a acontecimientos que son centrales para el análisis del presente trabajo. Por ello retomo la constante llamada de atención que Erving Goffman mencionaba en sus obras acerca de tener cuidado al teorizar y analizar desde sus conceptos otras sociedades porque ante todo la principal sociedad que él estudio fue la estadounidense.

Goffman manifiesta en su libro *Relaciones en público* que el móvil del mismo texto surgió a partir de su preocupación por la inseguridad y la falta de civilidad en la vida pública, por lo cual se dedicó a estudiar el *orden social o público* entendido como “normas y ordenaciones conexas de comportamiento relativas a la vida pública: a las personas que coexisten a los lugares y las ocasiones sociales en que se produce ese contacto” (1979: 19), tal estudio lo desarrolla a partir de una mirada microsociológica en las interacciones cara a cara.

Antes de continuar hago una segunda llamada de atención en torno al modelo teórico el cual tiene otra limitante, que consiste de acuerdo con Yves Winkin en ser una “visión de una realidad *sui generis* de la interacción [ya que] Goffman pretende considerarlas como sistemas autónomos, independientes de los individuos que vienen a actualizarlas” (1991: 55), lo cual tiene que ver con el enfoque microsociológico de la teoría, sin embargo, como el mismo Yves agrega “para Goffman, la interacción posee sus mecanismos autorreguladores, que mantienen el orden: el orden de la interacción” (1991: 58), por lo tanto no se trata simplemente vaciar de contenido la interacción (la cual responde a un lugar y tiempo específicos), ya que contiene valoraciones culturales y biografías que las preceden.

El *orden de la interacción* “está de hecho ordenado -quizá más que otros-, y que esta ordenación se predica de una gran base de presuposiciones cognitivas compartidas, cuando no normativas y de límites autoimpuestos” (1991: 179), en tanto que “la mayor parte de este orden, ciertamente, se origina y se mantiene desde abajo, por así decir; en ciertos casos a pesar de la autoridad superior y no debido a ella” (1991:181). Es importante reconocer que si bien Goffman nos permite mirar con lupa meticulosamente y desmenuzar las interacciones

cara a cara, no es con él con quien se puede teorizar de manera macrosociológica las interacciones, para ello podremos contar con otros recursos, lo importante es reconocer no sólo los alcances sino también los límites de la teoría goffmaniana. Sobre esta base, retomo la interacción, entendida como

aquella que se da exclusivamente en las situaciones sociales, es decir, en las que dos o más individuos se hallan en presencia de sus respuestas físicas respectiva (...) Este punto de partida “cuerpo a cuerpo”, paradójicamente, implica que cierta distinción sociológica muy central puede, en principio, no ser relevante: me estoy refiriendo al típico contraste entre vida rural y urbana, entornos domésticos y públicos, relaciones íntimas de larga duración e impersonales fugaces (1979: 173).

Una entidad básica de interacción del *orden de la interacción* es la *unidad deambulatoria humana*, esto es cualquier individuo mediante el cual se analicen los *códigos de circulación*. La analogía que hace el sociólogo canadiense sobre los *códigos de circulación* no está relacionada directamente a la movilidad pero se puede hacer uso del término para analizarla. Dicha analogía la retomó de Edward Alsworth Ross (en *Social Control*, 1908), la cual consiste en pensar que una calle muy transitada suele ser ocupada por personas y coches quienes no deben de interferir entre sí para no chocar, en caso de ir en diferentes direcciones deben tomarse el tiempo necesario y hacer un esfuerzo para que la multitud se vuelva ordenada mediante la norma convencional. De esa idea parte Goffman para pensar la *unidad vehicular* en relación a la *pauta de conducta callejera* que permite que la circulación sea ordenada, esto es, que haya un *orden de circulación* entendido como

un conjunto de normas cuyo mantenimiento permite a las unidades vehiculares utilizar de modo independiente una serie de avenidas con objeto de desplazarse de un punto a otro. Las cosas están dispuestas de modo que se eviten sistemáticamente el choque o la obstrucción mutua mediante determinadas limitaciones al desplazamiento que se aceptan voluntariamente. Cuando se respeta un código de la circulación se establece una pauta de paso seguro (1979: 26).

Las *avenidas* pueden ser cualquier espacio aéreo, terrestre o acuático, mientras que las *unidades vehiculares* varían de acuerdo al grueso del revestimiento que puede ir desde carros hasta el ser humano. Este último “se desplaza por carreteras y calles –el individuo como peatón- se puede considerar como un piloto revestido de un caparazón blando y que lo deja

indefenso, esto es, la ropa y la piel” (1979: 26), esto significa que los individuos pueden ser unidades vehiculares que responden al *orden social de paseantes*.

La diferencia entre las *unidades vehiculares* en relación a su caparazón tiene que ver con el grado de interacción, si bien dos *unidades vehiculares* con caparazón grueso como dos automóviles pueden tener menos interacción al estar cubiertos, pasa lo contrario con las unidades con caparazón delgado, como es el caso de las personas, quienes alcanzan a tener un mayor contacto e interacción, lo común en los diferentes tipos de caparazón es que no se conozcan entre sí. Otra diferencia entre paseantes y coches es que los segundos van de un origen a un destino, mientras que los primeros pueden funcionar de otra forma, por ejemplo, pueden hacer paradas para comer, comprar o platicar, las cuales condensan el *orden social de los paseantes*. Pareciera incluso que abona al *paradigma de la movilidad*, en cuanto a pensar la movilidad no sólo de un punto A a un punto B y donde las diversas actividades son interdependientes.

El *orden de circulación* de las personas en tanto *unidades vehiculares* son posibles de visualizar a través de dos procesos de la organización de la vida pública, el primero es la *externalización* o *glosa corporal* y el segundo el *ojeo*. Mediante ambos procesos lo que se busca es seguridad, por lo tanto la *unidad vehicular* no sólo comprende a un individuo sino que éste debe ser pensado en términos interpersonales, en tanto que se busca en primera instancia *el signo crítico* el cual consiste en que el otro se dé cuenta de lo que uno planea hacer, y en segundo lugar porque se da el *punto de establecimiento* que consiste en la sensación del reconocimiento mutuo que les permite actuar con seguridad y confianza.

Particularmente la *glosa corporal* es el

proceso mediante el cual una persona utiliza claramente los gestos corporales generales para que se puedan deducir otros aspectos, no apreciables de otro modo, de su situación. Así al conducir y al andar el individuo se conduce –o más bien conduce su caparazón vehicular- de tal modo que se puedan interpretar su dirección, su velocidad y la decisión que ha adoptado en cuanto al rumbo que se propone seguir (1979: 30).

En el caso del metro es posible mirar la intención cada que las mujeres despliegan la glosa para entrar o salir sea del andén, del vagón o incluso para buscar un lugar donde sentarse.

Incluso hay veces que ni siquiera mencionan nada y que todo se logra mediante las posiciones corporales, que si bien suceden en el momento ya se sabe qué se busca con ellas.

Mientras que el *ojeo* o *zona de ojeo* consiste en

un ovalo alargado, que se estrecha ambos costados del individuo y se alarga delante de él, zona que cambia constantemente según la densidad del tráfico que lo rodea. Obsérvese que al mismo tiempo que se le van acercando, éstos lo van comprobando a él, lo que significa que quiénes se van acercando se observan mutuamente en el mismo momento más o menos, y que este modo se sitúa de modo parecido en el rumbo de ambos (1979: 31,32).

El *ojeo* se puede usar también para entrar o bajar del vagón o andén, pero sobre todo se da en los transbordos en tanto se cuida de poder rebasar o ser rebasado y no chocar con la otra *unidad deambulatoria*.

Las *unidades vehiculares* que hay en el metro son de caparazón blando, esto es, cualquier persona usuaria. En este caso sólo mostraré casos de *unidad vehicular* de mujeres en espacios destinados para ellas. En las siguientes viñetas etnográficas mostraré en general las múltiples interacciones entre las *unidades vehiculares mujeres*, en las cuales hay una gran diversidad de *glosas corporales* y *ojeos* que abonan al *signo crítico* y al *punto de establecimiento*.

La interacción entre *unidades vehiculares mujeres* es interpersonal y está condicionada por la materialidad espacial, la siguiente viñeta está cargada de interacciones en las que se despliegan *glosas corporales* y *ojeos* con diversos motivos: sea cómo llevar la mochila o el bolso, hacerse de un espacio dentro del vagón, buscar de dónde sujetarse, tener un lugar en la fila del andén para entrar y para salir del vagón

Hay una gran ejecución de maniobras en torno a la bolsa o mochila, en la línea café no sólo noté que se busca acomodar el cuerpo de acuerdo al pequeño espacio, sino también poder jalar la bolsa o mochila las cuales suelen obstaculizar el paso. Una chica sólo de lejos alcanzaba a “sostenerse” del tubo con tres dedos muy estirados, mientras tanto yo había quedado de frente a la salida agarrada de la dovela publicitaria de metal que está arriba de la puerta. En Lázaro Cárdenas no bajo nadie, mientras que en Centro Médico bajamos muchas y subieron otro gran número de señoras, ahí sí hay señalamientos de ascenso y descenso. Escuche mujeres emitir sonidos de queja sin decir palabra, el vagón iba muy caliente. En la línea 3 me formé en una de las

primeras filas y aunque me puse a un costado las mujeres que querían integrarse a las primeras filas pasaban golpeándome ocasionalmente con su bolso o brazo (...) Al ir en el vagón, escuche a una joven preguntar a otra joven “¿bajas a la siguiente?” a lo cual ésta respondió “no”, yo decidí decirles “yo no” para que pudiéramos acomodarnos y su descenso fuera más fácil. Ya era tarde, seguro ya no llegaría a clase. El metro fue haciéndose más espacioso en cada estación pero en Zapata nuevamente se llenó, es otra estación estratégica que conglojera mucha gente. Miércoles 22/11/17, trayecto 08:05-09:15.

La chica que sólo se sostenía con tres dedos estaba condicionada no sólo interpersonalmente por la aglomeración de otras mujeres sino también por la espacialidad que no le permitía sujetarse mejor y más cómodamente. Por otro lado, la mujer joven que habla para expresar que busca bajar, primero tuvo necesariamente que hacer un *ojeo* a su alrededor para identificar a la persona a la cual dirigirse para comenzar su maniobra, el *signo crítico* se dio mediante la pregunta “¿bajas a la siguiente?”, lo cual permitió reconocer a su alrededor su necesidad dando paso al *punto de establecimiento* por parte de más usuarias al responderle “no” o “yo no” y comenzar una serie de maniobras corporales a su alrededor para que pudiera bajar.

La pasada viñeta también da cuenta de los múltiples despliegues de *glosas corporales* de las mujeres y *ojeos* para poder hacer uso del metro en general, pero en particular también se usan para conseguir objetivos específicos, por ejemplo, para conseguir un espacio en las filas

Recorrí el transbordo, al llegar a Atlalilco línea dorada habían ya grandes filas para ascender, el espacio en los andenes para hacerlas es poco, por lo cual las filas formaban caracoles confundiendo ante los ojos de las recién llegadas, de modo que quienes estaban formadas indicaban el orden de cada fila cuando alguien les preguntaba o cuando les parecía que alguien quería meterse en las filas, de esa forma exigen el orden que otras han cumplido. Viernes 24/11/17, trayecto 08:10-09:00.

Al transbordar a la línea tres vi de lejos que ya había filas, en las primeras filas donde comienza el andén no había tantas mujeres, sin embargo, las mujeres formadas más cercanas al pasillo para entrar al andén dificultan llegar hasta las primeras filas así como las mujeres que salen de los metros que llegan, tal fue el caso de una chica con una gran mochila y una señora chocaron cuando pasaban en sentido contrario una de otra. Miércoles 22/11/17, trayecto 08:05-09:15.

Fue un tiempo de intensa observación, entre desconocidas se preguntaban si ya vendría el vacío, particularmente dos señoras parecían no notar que entre ellas había otra mujer mientras platicaban, una le decía a la otra que en ocasiones un metro pasaba de largo del otro lado indicando que era el vacío, la otra dijo que no había pasado, luego preguntó sobre cuantas estaciones son antes y porque pasan tan llenos, la otra dudosa le respondió que creía que eran cuatro estaciones antes. A mí también me tocó interactuar cuando me preguntaron si era la última de la fila, luego la pregunta se escuchaba cada vez más atrás de la fila. En otra fila se preguntaban si al siguiente metro subirían y las primeras indicando que no, se hacían a un costado. Lunes 13/08/18, trayecto 07:38-09:00.

La diferencia entre la línea 8 y la línea 12 en cuanto a entrar a un vagón puede ser una cuestión de determinado orden o una cuestión de habilidad, para ambas es necesaria cierta habilidad y posturas del cuerpo para entrar, pero las señalizaciones indicadas desde 2016 que están en línea 12, hacen que de cierta forma el acceso sea más regulado, al menos en el sentido de la espera, mientras que en línea 8 se trata más de un desarrollo de habilidades para poder entrar, puede suceder que una mujer que llegó después entre antes al poner de manifiesto determinadas habilidades que le permiten entrar, como empujarse. Jueves 16/08/18, trayecto 07:17-08:27.

Las variadas interacciones en el andén en busca de entrar a un vagón se intensifican en horas pico ante tanta aglomeración. Hay estaciones que cuentan con señalamientos en el suelo del andén, indicando zonas de espera y salida las cuales son parte del “Proyecto de Ascenso y Descenso Eficiente de los Vagones del Metro”, planeado en el Instituto de Investigaciones en Matemáticas Aplicadas y en Sistemas de la UNAM, los creadores fueron Gustavo Carreón³⁰ y Carlos Geherson, quienes junto a Jorge Zapotécatl luego de estudiar videos de la línea 1, realizaron simulaciones matemáticas considerando recorridos completos, tiempo de ascenso, descenso y número de usuarios. Inspirados en el metro de Singapur, donde se ha implementado tal medida y luego del análisis matemático, propusieron el proyecto con la finalidad de poder organizar de mejor manera el ascenso y descenso a los vagones. La prueba piloto fue en la estación Balderas a finales del 2016 y actualmente la medida se ha implementado a más estaciones. De acuerdo con Carreón, el proyecto buscaba que mediante las señalizaciones se formarían cúmulos de personas a los costados en las zonas de espera, sin embargo, fueron las mismas personas quienes comenzaron a formarse (Romero, 2016: 6).

³⁰ El proyecto es resultado de su tesis.

Dicho programa abona a la complejidad y variedad de interacciones, por otro lado, por más que las mujeres se formen de acuerdo a las señalizaciones, en ocasiones resulta muy complicado en tanto que los espacios de los andenes no son lo suficientemente grandes para captar a toda la población que llega a formarse. En cada estación hay específicas formas de maniobrar en el andén para lograr conseguir entrar al vagón, incluso la movilidad de una sola mujer condensa diversas formas de interactuar dependiendo si en la estación hay señalamientos o no. Por otro lado, en otras ocasiones lo que se busca es un espacio en el vagón o salir de éste

En Cerro de la Estrella subieron tres mujeres más, apenas abrió la puerta el metro, una dijo “empújame” a las otras dos que iban con ella, una de las cuales era su hija, al lograr subir dijo “pinche metro, casi media hora”, haciendo referencia al tiempo que esperaron. Al irnos acercando a Atlalilco le dijo a su hija “hija, hazte para acá” de modo que nos dejara espacio a quienes fuéramos a bajar. Miércoles 08/03/17, trayecto 06:50-9:20.

Debido a la lluvia había tráfico llegué 07:38 al metro y había mucha gente, un metro se iba repleto de otra tanta. Subí en el segundo y observé como varias mujeres se dejan llevar por el tumulto con los brazos firmes para defenderse, yo fui de las últimas en subir. Al poco tiempo de avanzar el metro dio un gran enfrenón de modo que no me pude controlar y me deje caer sobre una chica, le pedí disculpas y afortunadamente fueron aceptadas con un “no te preocupes” y una sonrisa. Conseguí sujetarme, noté que varias llevaban la mochila abajo, también es difícil, seguimos chocando, pero aun así queda más espacio. Mi mochila y la de otra chica (igual de pesada) chocaban con frecuencia. Lunes 13/08/18, trayecto 07:38-09:00.

En Atlalilco línea 12 mientras esperaba escuche reproches por los metros llenos, entre los que se coló un “ah no puede ser” acompañado de un suspiro. En los metros anteriores parecía no entrar una más, sin embargo, para mi sorpresa lo lograban, saben cuándo aún les es posible subir así que se meten a sabiendas que al cerrar las puertas las empujaban al interior con el resto. En otra puerta una mujer empuja con fuerza a otra que intenta subir y luego le dice a su hijo pequeño “sí ... todas cabemos”. Jueves 01/03/18, trayecto 06:45-07:36

Al acercarnos a Atlalilco yo me moví hacia la puerta, a la primera chica no le dije nada, por mis movimientos dedujo mi acción y se movió, luego a otra chica le pregunté si bajaría y me respondió que no, así que ambas nos acomodamos en un poco espacio para que ella retrocediera y yo avanzara. Con la siguiente mujer tuve más complicaciones pues llevaba su mochila colgada de un hombro. Al bajar noté

que el metro seguía en su máxima capacidad pues el número de los que bajaron parecía ser el mismo número de los que habían subido, por lo que aún quedaron algunos a la espera del siguiente metro. Martes 07/08/18, trayecto 17:35-18:40.

En un vagón de la línea 12 ya casi para llegar a la estación Ermita, una mujer dijo “llevo 40 minutos” a lo cual varias mujeres pusieron cara de asombro, otra señora más cerca de mí le dijo a otra “llevó una hora y media”, “¿desde dónde viene?” le preguntó aquella, “desde Lomas Estrella”, inmediatamente ambas miramos el mapa de estaciones, yo alcé las cejas ante la sorpresa de que sólo eran cinco estaciones atrás. La otra señora dijo “no son tantas”, a lo cual respondió la otra “no, pero viene lento”. Afortunadamente desde que subí en Atlalilco fue avanzando normal. Varias bajarían en Ermita e intentaban acomodarse pero parecía casi imposible. La señora que venía desde Lomas Estrella dijo que debíamos de recorrernos miré si era posible, pero parecía que no y otras más pensaron lo mismo, una de ellas dijo “es que no pueden”, a lo que respondió quien venía desde Lomas Estrella “queriendo se puede”. Viernes 24/11/17, trayecto 08:10-09:00.

Un par de amigas se despidieron y mientras una se dirigía a la puerta la otra dijo “me recorro para allá” cuando su amiga ya no la escuchaba, es decir, manifestó con palabras aquello que haría. Martes 07/08/18, trayecto 17:35-18:40

La búsqueda por salir o entrar entre tantas personas es variada e implica que cada *unidad vehicular mujer* de acuerdo a sus propios intereses y los de las otras busque en el vagón la posibilidad de moverse para lograr su objetivo. Hay ocasiones en que la *glosa corporal* y el *ojeo* bastan para dar el *signo crítico y punto de establecimiento*, sin embargo, en otras ocasiones se hace necesario que las mujeres pregunten a las otras si entraran o bajaran, incluso cuando la pregunta se dirige sólo a una, otras alrededor se percatan de la intención y comienzan en conjunto maniobras para dejar salir a una o varias. Para Goffman los gestos corporales de la *glosa corporal* y el *ojeo* son más importantes que la comunicación del habla en tanto que son capaces de dar a entender al otro lo que busca mediante sus movimientos, no por ello dejan de ser menos importantes las frases o palabras que abonan a la intención.

Dentro del vagón surgen otras interacciones en pro de usar espacios de preferencia por parte de las usuarias, lo cual da pauta para pensar en las jerarquías espaciales dentro del vagón como expongo en la siguiente nota tomada del diario de campo

(...) Lo cual me hizo pensar en jerarquías espaciales para referirme a los lugares preferenciales, y casi hasta privilegiados, hasta los más desfavorables. Se puede decir

que el más favorable es el asiento, sobre todo los exclusivos. Luego, estar cerca del pasamanos para poder recargarse o simplemente tomarse del mismo y mantener un equilibrio del cuerpo en movimiento, o para maquillarse. Mientras que las sentadas duermen o se maquillan. Otro lugar privilegiado es ir recargada de la puerta, luego lugares entre filas (sólo es posible en algunas líneas) para sostenerse. El resto de los lugares son alejados del pasamanos, entre la multitud, sobre todo al centro del espacio que hay entre puertas. En estos últimos espacios el control del cuerpo es difícil ya que al no tener de donde sujetarse se puede perder el equilibrio. Viernes 17/08/18, trayecto 07:20- 08:09.

En Iztapalapa subió una joven, vio que aún había lugar entre las filas que hacemos frente a los asientos, noté su interés de reojo por lo cual me moví al frente para dejarla pasar, ante mi acto dijo “gracias”. Lunes 07/05/18, trayecto 09:08-10:28.

Una señora con pesada mochila a la espalda me alejaba del pasamanos y del otro lado otra persona no me dejaba más espacio, era la situación, éramos un número considerable de personas. Miércoles 08/08/18, trayecto 16:56-17:57.

Eran 09:08 en Constitución la línea 8 fue muy cómoda. En la línea 12 ¡poco más de 30 minutos de recorrido! Una señora muy amable, me preguntó si quería recorrerme (refiriéndose a las dos filas entre asientos) le respondí asintiendo con la cabeza y con una sonrisa me respondió “no puedo moverme”, posteriormente buscamos, sobre todo ella, la manera de acomodarnos y logré entrar entre las filas de asientos. Miércoles 08/08/18, trayecto 09:08-10:08.

Particularmente la búsqueda por conseguir asientos dentro del vagón es una de las mayores razones por las cuales se maniobra

Otra cosa que atrajo mi atención fue la forma en que una mujer maniobro para poder conseguir un asiento de la siguiente forma: una mujer que estaba sentada al buscar descender quedo un momento parada entre los otros dos asientos, la cantidad de personas que habíamos le impedían acercarse con facilidad a la puerta. Una mujer de bolso rojo al mirar el asiento vacío enseguida colocó su bolso para apartarlo, en cuanto la primera mujer bajo ella sin soltar en ningún momento su bolso y pudo sentarse. Miércoles 06/12/17, trayecto 08:25-09:00.

Del otro lado izquierdo, del espacio entre las puertas vi como una mujer joven con un bebé en brazos al subir en Coyuya dijo a una mujer que iba en el asiento reservado “¿me das permiso?”, a lo que la señora sin aparente molestia accedió y continuó con su hábil maniobra de maquillarse de pie. Miércoles 22/11/17, trayecto 08:05-09:15.

Para Aguilar y Campos (2015) el desplazamiento implica una forma de experimentar corporalmente a los otros como parte de la lógica social subterránea (Aguilar y Cervantes, 2007), lo cual se manifiesta mediante las múltiples interacciones. Aguilar explica variadas formas de experimentar en el propio cuerpo a los otros, por ejemplo mediante las *interacciones focalizadas*, las *interacciones no focalizadas*, entre las cuales destaca el *efecto de ensimismamiento*, de *repliegue corporal*, el *modo metro* (Aguilar y Campos, 2015) y la *desatención cortés* (no mirar, no moverse y no sentir), que se dan en las situaciones de copresencia, las cuales explica en términos goffmanianos. Al igual que Aguilar, he usado conceptos goffmanianos en tanto permiten acercarnos a las interacciones entre personas desconocidas en espacios públicos, particularmente he dado cuenta hasta ahora de posibles interacciones entre mujeres, sobre todo al usar espacios como andenes y vagones destinados para ellas, en situaciones donde hay aglomeración, lo cual da cuenta de la complejidad de las interacciones en las que pueden estar inmersas situacionalmente tan sólo en un trayecto de su movilidad.

Son bajo estas situaciones de aglomeración que se puede observar con mayor detenimiento las formas en las que las *unidades vehiculares mujeres* despliegan la *glosa corporal* y *ojeo* para poder dar a entender a su alrededor mediante el *signo crítico* aquello que requiere y así junto con el resto se dé el *punto de establecimiento* mediante el cual se logre aquello que se demanda. Especialmente en el metro, la *unidad vehicular* pone en juego cuidar de su caparazón blando, a la vez que mediante las maniobras logra aquello que para sí necesita o lo que a su alrededor requieren, de ahí que sea interpersonal en tanto que el

Control de las impresiones se ve a menudo ayudado por la presencia próxima de terceros, cuyos movimientos de adaptación introducen expresiones que complican no sólo puede C adaptarse a B mientras B se adapta a A, sino que además C cuando está detrás de B, puede en muchos casos considerar más cómodo adaptarse a lo que ahora supone que está a punto de hacer B para eludir a A, coordinación de ajuste que se ve fácilmente en película, pero que resulta difícil lograr que expliquen verbalmente quienes la hace a diario (Goffman, 1979: 33).

Además de que las maniobras están atravesadas por la interpersonalidad, también lo están por la materialidad del espacio la cual al ser fija condiciona las *glosas corporales* ejecutadas. La movilidad es compleja si partimos de pensar en el maniobrar cotidiano de viajar cargado

de movimientos como subir, bajar, moverse a la derecha, a la izquierda, ceder, sentarse, pararse, las cuales además de ser un esfuerzo corporal son maniobras en conjunto. En el mismo sentido mirar las *unidades vehiculares* permite abordar cómo “los peatones pueden torcerse, agacharse, ladearse y girar rápidamente y, por lo tanto, al revés que los automovilistas, pueden confiar en que podrían escapar al choque en los últimos milisegundos anteriores a éste” (Goffman, 1979: 27).

Estos movimientos son parte de una *pauta de conducta callejera* que tiene como objetivo evitar chocar y obstruirse mutuamente, para así responder al *orden de circulación* que establezca un paso seguro para las *unidades vehiculares*. Las viñetas han permitido ver como en términos goffmanianos no suele siempre responderse al *orden de circulación* en tanto que suelen ser frecuentes los choques y obstrucciones mutuas, visibles en diferentes espacios del metro, en diferentes interacciones entre mujeres, pero sobre todo en espacios como transbordos donde la infraestructura no permite un paso fluido de ida y vuelta, porque para pasar a uno u otro lado las *unidades vehiculares* suelen cruzarse frente a otras unidades

Bajé en Zapata un transbordo más a la línea 3, ese transbordo es caótico. No es posible, debido al poco espacio, delimitar la ida y vuelta de los transeúntes, por lo que en un espacio de unos cuantos metros todos nos aferramos a pasar primero atravesándonos frente a otros, pegándonos tras de alguien para hacer bulto y pasar. Al final todos logran su cometido, sea victoriosos o con un golpecillo en el hombro. Martes 21/11/17, trayecto 06:30-07:15.

Para Goffman, en todo caso los choques posibles de los peatones no igualan el daño de choque entre *unidades vehiculares* con caparazón grueso, por ejemplo, el choque entre dos autos. Sin embargo, objeto que si bien no causa la magnitud de los mismos daños si trastoca los cuerpos, toca la memoria y la sensibilidad en general. Las viñetas me han permitido dar cuenta sobre todo de ciertas interacciones entre mujeres, pero también dar cuenta de la propia contingencia del metro manifiesta en los retrasos o como la aglomeración tiene que ver con que este medio de transporte se ha visto rebasado por la demanda de la población y que son problemas que cruzan las microinteracciones.

En el próximo apartado abordaré mediante cinco *unidades vehiculares de mujeres jóvenes* como sus *interacciones*, sus *glosas corporales* y *ojeos* abonan al *saber viajar en metro* (Jirón, Imilan e Iturra, 2012), entendido como una movilidad cargada de *conocimiento incorporado*.

III. IV. CINCO VENTANAS A LA MOVILIDAD DE MUJERES JÓVENES

Las cinco mujeres jóvenes de quienes hablaré pasan largos periodos fuera de su casa atravesando la ciudad, desplazándose y moviéndose, de esta manera conocen, miran y experimentan la ciudad. El conocimiento que las jóvenes tienen sobre ciertos espacios tiene que ver mucho con su movilidad, se trata de un *saber viajar* (Jirón, Imilan e Iturra 2012), en tanto que “las prácticas de moverse por la ciudad requieren de un conocimiento que se construye a medida que se reconocen los viajeros, los horarios, los tiempos, los espacios, la vida que sucede mientras viajamos. Ese *saber viajar* es producto de prácticas que se moldean a partir de la experiencia cotidiana” (2012: 113). Ese saber además está íntimamente ligado con la *lugarización del movimiento*, esto es, la interacción y la apropiación del espacio.

En conjunto, propongo mirar que como parte del *saber viajar* están las *unidades vehiculares* y todo su entramado abordado en el apartado anterior, mediante la *glosa corporal* y el *ojeo*, y que abonan a mirar las estrategias como parte de las interacciones. Mediante los relatos que expondré a continuación es posible vislumbrar el conocimiento que las mujeres jóvenes tienen respecto a su movilidad, en tanto me indicaron la salida, por donde ir, por donde no, me indicaron en qué vagones ir, me permitieron ver sus estrategias de movilidad, de usos del cuerpo, y espacios de preferencia.

Todas las cuestiones anteriores por supuesto que tienen que ver con su experiencia, con su forma de *incorporar* el conocimiento de *saber viajar* y de conocer también las posibles *restricciones* de la movilidad que “condicionan el despliegue del cuerpo y se incorporan como producto de la interacción de los sujetos con el espacio en movimiento” (2012: 114). Existen dos tipos de restricciones las primeras están relacionadas al *uso del metro* y tienen que ver con horarios, rutas o estaciones de intercambio, mientras que las segundas son *restricciones de comportamiento* tales como las señalizaciones del programa de ordenamiento de entrada y salida citado en el apartado anterior. Frente a las restricciones se

“despliegan estrategias para superar las restricciones que se presentan, desarrollando un saber viajar que les permite apropiarse de este espacio en movimiento” (2012: 112).

Para abordar la movilidad de las jóvenes en primera instancia haré una semblanza breve de su biografía para conocer su edad, lugar de residencia, estudios y ocupaciones. Posteriormente mostraré una tabla con la movilidad correspondiente al día de sombreado en la cual indico los trayectos recorridos, el medio de traslado, tiempo ocupado, horarios y costo.

Cabe aclarar que las tablas de cada una, si bien son significativas, no alcanzan a dimensionar toda la complejidad de la movilidad. Al respecto hago cuatro aclaraciones, la primera es que no muestra con totalidad el esfuerzo corporal al usar cada medio de transporte puesto que no sólo se trata de caminar como se muestra en unos trayectos, sino de otros esfuerzos como subir, bajar escaleras y hasta correr por alcanzar el camión. En segundo lugar, tampoco dimensiona la movilidad que las jóvenes realizan en los lugares de destino, donde no permanecen estáticas y mayormente se desplazan a pie, lo cual también es movilidad, vale recordar que para Sheller y Urry (2006) las actividades suceden mientras se está en movimiento y están entrelazadas. En tercer lugar, los horarios corresponden en cierta medida a los relatos de las propias jóvenes, por ejemplo, no sé con exactitud la hora de salida del trabajo de Tania, ni regresé con Desirée hasta su casa para conocer la hora exacta a la que llego, así que reconstruí la movilidad a partir de sus relatos. Cuarta y última aclaración, si bien los horarios parecen secuencias, no lo son en tanto que no son ejemplificadores de los momentos de espera de las jóvenes.

Teniendo en mente estas cuatro aclaraciones es que considero necesario incluir posteriormente un relato del día de sombreado con las jóvenes a partir de las notas de campo y entrevistas, mediante las cuales reconstruí cómo experimentan en general, toda su movilidad cotidiana y en particular, desde sus propias palabras, cómo experimentan la movilidad cotidiana en el metro.

Paulina es una joven de veintitrés años, es hija única, vive con sus padres y su perro en la colonia Olivos a unos cuantos minutos del Metro Olivos de la línea doce. Es pasante de la

carrera en administración de empresas, la cual cursó en la Facultad de Contaduría y Administración en la UNAM. Actualmente sólo va a la Facultad dos veces a la semana por las tarde para el diplomado que eligió como forma de titulación y además es empleada como asistente de contabilidad en una empresa de publicidad.

TABLA 7.
MOVILIDAD DE PAULINA

Trayectos	Medio de traslado	Tiempo ocupado	Horario de trayecto	Costo
Casa colonia Olivos-Metro Olivos		Cinco minutos	8:15-8:20	\$0
Metro Olivos- Metro Eje Central		Treinta y ocho minutos	08:20-08:58	\$5
Metro Eje Central- Trabajo		Diecisiete minutos	08:58-9:15	\$0
Trabajo-Avenida Universidad		Quince minutos	16:20-16:35	\$0
Av. Universidad- Entrada principal C.U.		Treinta y cinco minutos	16:35-17:10	\$6
Entrada C.U.-Parada del pumabús en Derecho		Diez minutos	17:10-17:20	\$0
F.D.-Facultad de Contaduría		Diez minutos	17:20-17:30	\$0
F.C.-Metrobús Ciudad Universitaria		Ocho minutos	20:21-20:29	\$0
Metrobús-Metrobús Félix Cuevas		Veintiún minutos	20:29-20:50	\$6
Metrobús- Metro Insurgentes Sur		Cuatro minutos	20:50-20:54	\$0
Metro Insurgentes Sur-Metro Olivos		Treinta y seis minutos	20:54-21:30	\$5
Metro Olivos - Casa colonia Olivos		Cinco minutos	21:30-21:35	\$0

Elaboración propia a partir del diario de campo del sombrero con Paulina.

El día del sombrero me reuní con Paulina en el andén de la estación de Metro Olivos dirección Mixcoac que queda a cinco minutos de su casa caminando. Al encontrarnos en el andén caminamos hacia los vagones para mujeres, noté que en ese espacio no hay una ordenación, sino que las mujeres se aglomeran fuera de la puerta para buscar entrar. Aquel día Paulina vestía con una chamarra grande color verde, mascada al cuello, traje color negro y una blusa color beige con un tejido blanco al frente que combinaba con sus zapatos color beige con negro y además llevaba una bolsa de mano marca *Kipling* color lila. Pasó un metro con muchas personas por lo cual no subimos, al abrir las puertas ella se hizo a la izquierda y yo a la derecha del andén. Al llegar el segundo metro la imité y me coloqué a la izquierda. Al

entrar, unas mujeres se pasaron al fondo pero otras no se movieron mucho de la entrada, Paulina con la bolsa en la mano se recorrió a su lado izquierdo entre los asientos y las filas de mujeres de pie, así que formamos una tercera fila, quedando cerca del fuelle que une los vagones. Ella en la mano derecha llevaba su bolso abajo, sin estorbar, mientras que se sostenía con la mano izquierda de un pasamanos, yo hacía lo mismo. Mientras nos recorríamos me dijo "ora sí que hay que recorrenos". Durante el trayecto algunas mujeres nos miraron por un momento debido a la plática que manteníamos Paulina y yo sobre cómo estaban nuestros familiares, luego de una mirada fugaz las mujeres volvían a su estado de *encapullamiento*, proceso en el que "las personas se aíslan y espacializan su intimidad (...). Es como si los viajeros se refugiasen en un capullo que se forma alrededor de sus cuerpos. A modo de microlugares que se construyen por medio de infraestructuras controladas individualmente, que permiten una apropiación temporal" (Jirón, Imilan e Iturra, 2012: 115). Volvían a su estado de *encapullamiento* al volver a cerrar los ojos, al mirar sus celulares o fijar la mirada en el suelo o el techo. Paulina también miro de reojo a algunas mujeres, pero concentró la mayor parte de su atención en mirar al suelo o mirarme a mí al platicar.

Me contó que puede registrar su entrada en el trabajo entre 9:00 y 9:30, ya que lo importante para la empresa más allá del horario era el cumplimiento del trabajo asignado. Al acercarnos a Ermita, le pregunté si bajábamos ahí y me dijo, "no, en Eje Central, cuando se bajen muchas, nos recorreremos" dicha afirmación me permitió saber que tiene un conocimiento de la afluencia de la estación Ermita. Efectivamente nos empezamos recorrer al cerrar las puertas. En Ermita yo quedé detrás de una señora que no se movió más, a quien Paulina le preguntó "¿baja en la siguien...", a lo cual la señora respondió con un "sí" antes de que acabara la frase, y me dijo "ah bueno, es que luego se quedan", y le dije "en Ermita bajan muchas pero otras más suben", me dijo "sí" y viendo la dificultad que tenía al no poderme agarrar, me indico con su mano "agárrate de aquí mira", le dije "sí, pero es que mi mochila me lastima", por lo cual tuve que maniobrar y cambiar de mano mi mochila. Mi mano estaba roja de sostener la mochila, giré los dedos para desentumirlos y me sostuve del tubo. En esa interacción donde Paulina buscaba mediante el *signo crítico* y el *punto de establecimiento* lograr que descendiéramos usó palabras en las que daba el mensaje de lo que buscaba hacer dirigidas a mí, pero que llegaban a otras, así como el *ojeo* y *glosa corporal* iniciado este último al comenzar a acercarnos a las puertas.

De Olivos a Eje Central son nueve estaciones de la línea doce, al llegar nos dirigimos a la salida por unas escaleras eléctricas, salimos del metro y caminamos sobre avenida Popocatepetl ocho minutos. Había poca gente en las calles y muchos autos sobre las avenidas, ahora Paulina llevaba la bolsa colgando de un hombro mientras me contaba una situación de exhibicionismo que había vivido hace un tiempo en los alrededores de la estación Olivos. De pronto nos detuvimos frente a un edificio rojo y me indicó que era su espacio de trabajo, nos despedimos con la promesa de vernos más tarde.

A la hora de la salida de Paulina la esperé alrededor de veinte minutos más, ya que no logró salir antes de su trabajo. Cuando salió llevaba la chamarra en la mano y ya no llevaba su mascada al cuello. Caminamos en dirección a avenida Universidad, donde tomaríamos el camión en dirección a Ciudad Universitaria. Me comentó que en ese momento del día prefiere esa ruta en vez del metro, ya que aunque son cuatro estaciones a la universidad, el metro a esa hora suele ir lento, por lo cual toma el camión. Mientras íbamos en el camión se retocó un poco el maquillaje, estaba nerviosa porque aquel día haría un ensayo del examen profesional que presentará en unos meses, por lo que luego de retocarse el maquillaje comenzó a estudiar leyendo la información que llevaba en unas hojas blancas dobladas a la mitad.

Al llegar a la altura de la entrada principal de la universidad descendimos del camión, cruzamos avenida Universidad y entramos caminando. Al ver que el pumabús de la ruta nueve venía, Paulina decidió que debíamos correr para alcanzarlo así que corrimos de la biblioteca de Derecho a la parada de la misma facultad mientras ella se disculpaba por hacerme correr, yo entre risas le respondí “no te preocupes, me gusta el viento en mi cara”, a lo cual río. En el pumabús dio instrucciones a un joven de cómo llegar a metro Universidad y posteriormente continuó estudiando. Bajamos en la Facultad de Contaduría, descendimos unas escaleras, caminamos por un pasillo en dirección al salón donde cursa el diplomado y subimos escaleras al tercer piso.

Al acabar el diplomado, salió nerviosa por la incertidumbre del resultado que pudiera obtener. Mientras cruzábamos la salida de la universidad en dirección al metrobús vi de lejos a un hombre parado al lado de los puestos de comida, de momento no quise darle mayor importancia, pero luego lo vi caminando la rampa de caracol que da al metrobús. Paulina

también lo notó, sintió desconfianza y me dijo que mejor me hiciera a un lado al ver que de pronto el hombre se detuvo en el camino, mirando a todos. Yo supuse que tal vez estaba drogándose y efectivamente así era, colocaba estopa mojada a la altura de su nariz. En ese momento pensé que habíamos pasado una situación que nos había llevado a vivir juntas el miedo, nuestra condición de mujeres jóvenes vulnerables se hizo presente por un momento, teníamos que pasar por ese puente así que la mejor opción fue pasar un poco lejos del hombre, en un espacio de por sí no muy ancho, donde a pesar de la afluencia de personas sentimos temor.

En el metrobús platicamos sobre recuerdos de la preparatoria. Descendimos en Insurgentes Sur y mientras esperábamos para cursar la calle rumbo al metro me dijo que había un café cercano en Galerías Insurgentes que le gustaba mucho. Ingresamos al metro y subimos de nuevo en los vagones para mujeres. Paulina entró primero y nuevamente como en la mañana se dirigió al fuelle que une los vagones sin mayor dificultad ya que no había muchas personas, ambas nos recargamos ahí sin necesidad de sujetarnos de nada, con nuestras mochilas abajo, no hicimos más maniobras. Muchas mujeres tenían aspecto de estar cansadas. Al ir acercándonos a Atlalilco me dijo “¿qué te parece si la dejamos hasta Atlalilco?”, entendí eso como un límite, así que accedí, agregó “no me moveré, me quedaré así como me dejes, hasta que llegué mi papá por mí”, ambas reímos y le pregunté “¿va por ti?” y me respondió que sí, dada la hora. El regreso en metro de Paulina de Insurgentes Sur a Olivos consta de catorce estaciones en la línea doce.

Paulina relata un día común en el metro en las siguientes palabras:

Para mí un día común es llegar a las ocho y media, esperar abordarlo porque usualmente es el horario escolar entonces va un poco lleno, uhm de ahí lo abordo y para la parte de en medio, siempre hay mucho espacio puesto que hay mujeres que no alcanzan el barandal, entonces yo me recorro a esa parte, uhm bajo mi mochila porque es más cómodo, para mí salir y para ellas entrar, uhm, des.. bueno, bajo del metro en mi estación para irme al trabajo y ... subo las escaleras normal y pues me dirijo a mi trabajo [ríe] estoy laborando y a la hora de la salida, la hora de salida es un poquito más difícil tomar el metro porque viene más lleno de regreso que de ida, este, se viene fallando y eso sin agregar el clima, ya sea frío, este templado con lluvia, es un poquito más tardado, uhm lo abordó igual me recorro, bajo pues la estación que cerca de mi casa y ya me voy a mi casa. Entrevista a Paulina, 21/11/18.

Aura es una joven de veintitrés años habitante del municipio de Ixtapaluca en el Estado de México, vive con sus padres, sus hermanas y su sobrino. La estación más cercana a su hogar es La Paz de la línea A que queda a veinte minutos o media hora de su casa en transporte. Es estudiante de la carrera de biología en la Facultad de Ciencias en la UNAM, también es tesista y prestadora de servicio social en el Instituto de Geofísica de la UNAM y forma parte de un equipo de divulgación científica, el cual no es un trabajo remunerado pero sí una actividad que le genera mucha satisfacción. Junto con su equipo de divulgación suele ir una o dos veces por mes a distintos espacios, como pueden ser estaciones del metro.

TABLA 8.
MOVILIDAD DE AURA

Trayectos	Medio de traslado	Tiempo ocupado	Horario de trayecto	Costo
Casa municipio Ixtapaluca-Parada de la combi		Diez minutos	06:10-06:20	\$0
Combi-Metro		Treinta minutos	06:20-06:50	\$15
Metro La Paz–Metro Universidad		Cuarenta y seis minutos	06:50-07:36	\$5
Metro Universidad-Tienda UNAM		Diez minutos	07:36-07:46	\$0
Tienda UNAM-Instituto de Geofísica		Veintidós minutos	07:46-08:08	\$0
Instituto de Geofísica-Facultad de Ciencias		Diez minutos	08:36-08:46	\$0
Facultad de Ciencias-Instituto de Geofísica		Diez minutos	09:50-10:00	\$0
Instituto de Geofísica-Metro Universidad		Diez minutos	17:30-17:40	\$0
Metro Universidad-Facultad de Ciencias		Diez minutos	17:55-18:05	\$0
Facultad de Ciencias-Metro Universidad		Siete minutos	20:58-21:05	\$
Metro Universidad-Metro La Paz		Una hora y dieciocho minutos	21:05-22:23	\$5
Metro La Paz- Parada de la combi		Cincuenta y dos minutos	22:23-22:50	\$15
Combi-Casa		Diez minutos	22:50-23:00	\$0

Elaboración propia a partir del diario de campo de sombreado con Aura.

Acordé reunirme con Aura al veinte para las siete de la mañana en metro Etiopía donde desciende del metrobús, ya que prefiere irse en la combi que la deja en Tepalcates y de ahí tomar el metrobús que la deja en Etiopía. Sin embargo, aquel día se quedó dormida y se pasó en la combi hasta metro Pantitlán, así que tuvo que recorrer ocho estaciones de la línea 9 de

Pantitlán a Centro Médico. Posteriormente trasbordo de la línea ocho a la línea verde olivo, número 3, ir de Centro Médico a Etiopía que son dos estaciones únicamente y ahí nos reunimos. De Etiopía a Universidad recorrimos siete estaciones más. Aquel día Aura vestía pantalón negro, chamarra color naranja, bufanda negra, tenis azules y llevaba consigo una mochila grande que colgaba a la espalda. Al mirarla noté que tenía un aspecto somnoliento lo cual me hizo comprender el porqué de que se haya quedado dormida en la combi.

Subimos en el siguiente metro que llegó, donde había un número considerable de personas pero aun así había el suficiente espacio para maniobrar dentro, yo me sostuve de un tubo cercano a las puertas cerradas y Aura permanecía de pie sosteniendo su mochila con ambas manos sin sujetarse de ningún tubo, lo que le permitía mantener cierto equilibrio. Mientras yo quedé de frente a las puertas cerradas, ella quedó viendo a las puertas que abrían y cerraban de manera que podíamos interactuar una con otra frente a frente. Platicamos sobre un amigo en común, atrayendo las atentas miradas de una joven vestida toda de blanco y de un señor de aproximadamente cincuenta años.

Conforme avanzó el metro se fue vaciando, al momento de haber un asiento disponible ni ella ni yo dimos muestras de querer usarlo, contrario a cuando vimos dos asientos juntos disponibles, ambas decidimos sentarnos. Próximas a llegar a Universidad Aura me contaba sobre unos guantes nuevos que había comprado y que no quería perder. Al levantarnos para descender en Universidad una señora le dijo "hija, se te cayó un guante", a lo cual ella dijo "gracias" dirigiéndose a la señora, y enseguida riendo me dijo "ves" refiriéndose a que podría perderlos con facilidad. Descendimos en Universidad, subimos las escaleras, cruzamos los torniquetes, caminamos un pasillo que da a las escaleras para descender, las bajamos y salimos al pasillo que da a una entrada de la Universidad, subimos otros escalones y nos dirigimos a Tienda UNAM para que Aura cambiara un billete, pero aún estaba cerrada la tienda así que nos dirigimos al Instituto de Geofísica.

Más tarde salimos del Instituto de Geofísica rumbo a la Facultad de Ciencias porque Aura quería desayunar en el comedor de la Facultad, posteriormente volvimos al Instituto de Geofísica. En el Instituto Aura trabajó frente a una computadora la mayor parte del tiempo realizando su tesis, también tuvo que clasificar alrededor de cuarenta botellas para la práctica que realizaría al siguiente día la doctora con la que trabaja, para lo cual debía subirse a unas

escaleras de metal y bajar unas bolsas con botellas de diferentes medidas. Durante nuestra estancia en el instituto me comentó, en algún momento, que le habían estado doliendo las piernas. Más tarde salió al jardín del Instituto con sus compañeros a comer y luego volvió a trabajar en la computadora. Al salir del Instituto fuimos en dirección al metro, donde vería a una amiga con la que comería un burrito, luego de comprarlo dirigimos nuestros pasos comiéndolo en dirección a la Facultad de Ciencias en compañía de su amiga donde ambas tendrían clase a las seis.

Espere a Aura en la hemeroteca de la Facultad mientras estaría en clase pero una hora más tarde me alcanzó para avisarme que su profesor no había llegado, así que en ese tiempo realizamos la entrevista. Al concluir nos dirigimos al metro Universidad, subimos las escaleras, caminamos por el pasillo que da a los torniquetes, los cruzamos y bajamos en las primeras escaleras para llegar al andén. Nos dirigimos al lado de las mujeres y estuvimos de pie esperando que llegara un tren, yo me sentía sumamente cansada. Cuando le pregunté a Aura cómo se iría, me respondió "ya es tarde, por La Paz", refiriéndose que a esa hora prefería irse todo el camino en metro puesto que ya no habría tanta gente.

Desde que subimos en Universidad ella alcanzó a sentarse, yo preferí abstenerme de sentar en los lugares exclusivos y así ahorrarme el volver a pararme pues estaba segura que la probabilidad de que me pararan en la siguiente o próximas estaciones era alta, es como si por ser joven tuvieras menos derecho de tener un lugar o como si por ser joven no te cansaras. Aura me sugirió que debía de sentarme, pero le dije que mejor no dado que seguramente me pararían pronto. A la siguiente estación subió una chica que mantuvo todo el tiempo su mochila a la espalda, pocas estaciones después tuvo que ceder el asiento, incluso el posicionamiento de su cuerpo develaba que sabía que pronto la pararían pues miraba constantemente en derredor suyo para saber si debía ceder el asiento y mantenía la mochila en los hombros sobre el asiento.

Mientras Aura pudo ir sentada en el asiento que da a las filas, yo iba de pie con la mochila enfrente. Nuestro alrededor era más ruidoso, porque más personas iban acompañadas y platicando como nosotras. Una estación antes de Centro Médico se levantó, indicándome que nos acercaríamos a la entrada, yo me giré al tiempo que bajaba mi mochila pidiendo permiso para acercarme a la puerta, noté que había un hombre de aproximadamente 40 años con

bastón, a quien nadie le había cedido el asiento, platicando con otra mujer, al pedirle permiso el hombre no se inmutó sino que fue la chica del otro lado quien me permitió pasar y avanzar unos pasos más hasta quedar delante de la puerta. Con una mano sujetaba la mochila mientras que con la otra me tomé del pasamanos del lado izquierdo de la puerta quedando frente a ésta. Aura nuevamente como en la mañana no se sostenía de nada, sólo sujetaba con ambas manos su mochila abajo pero con las piernas un poco más abiertas, así esperó a que llegáramos a la estación y dado que yo la precedía, ella ya no tuvo que pedir permiso, la gente de alguna manera había notado que venía conmigo.

Al salir, nos dirigimos a las escaleras en las cuales descendimos a pie, pasamos por un pasillo junto con otras personas que también transbordaban, diluyendo las separaciones hombres y mujeres, luego subimos unas escaleras eléctricas esperando que avanzaran de manera mecánica sin mover nuestros pies y seguimos un pasillo donde los vendedores gritaban anunciando su mercancía. Al ir pasando, Aura me dijo que quería una galleta y se dirigió a una tienda naturista, enseguida vi las galletas a las que se refería, compró una para cada quien y seguimos caminando, mientras las comíamos me dijo que le gustaban mucho esas galletas naturistas de tamaño grande con costo de tres pesos, le comenté que eran buenas.

Al acercarnos a las escaleras para descender a la línea nueve, le pregunte “¿por dónde prefieres ir?” y me respondió "por atrás", a lo que agregué "como tú prefieras" y nos dirigimos a la parte de atrás de los vagones mixtos. Yo jamás había ido a la parte trasera de la línea nueve y mucho menos a esa hora donde había predominantemente hombres y sólo unas pocas mujeres acompañadas de hombres. Me pregunté si Aura no sentía temor por esa situación, pero estaba muy animada hablando, mientras yo pensaba en ello así que supuse que la respuesta sería que no, por el contrario parecía bastante acostumbrada. Al momento de formarnos un señor se estaba quitando de la fila, éramos la tercera y cuarta en la última fila del andén donde estaban otros señores recargados en la pared sin formarse pero que al llegar el metro también subieron, el señor que se había quitado de la formación se metió nuevamente enfrente de mí al llegar el tren, yo no sentí recibir una señal de que sólo se había alejado de su lugar hasta la pared y que volvería. Al entrar Aura y yo nos recargamos en uno de los pocos espacios de la pared que da a la cabina donde iban recargadas varias personas. Mientras platicábamos de asuntos personales, algunos hombres nos miraron por un momento

y me dio la impresión que sólo fue una mirada de reconocimiento porque luego de vernos la cara de nuevo volvían al *encapullamiento* mirando en otra dirección.

Aura aseguraba oralmente el porqué de ir ahí: va más vacío. Me sentí incómoda cuando el joven que ponía sus brazos frente a su novia, quien iba recargada a mi lado, de pronto me golpeaba con el codo, lo miré un par de veces pero no dije nada más, Aura parecía no darse cuenta. Ella iba recargada más cercana a las puertas que abrían, recargó su cuerpo en la pared y sostenía su mochila entre las piernas, su gesto era cansado, no era la Aura de la mañana, si bien en la mañana parecía un poco somnolienta, razón por la que se había pasado de estación en la combi, para ese momento de la noche el gesto era de cansancio. A pesar de ello, mantenía una conversación constante conmigo y en ocasiones hasta se reía. Lo que no sé es qué haría Aura sola en ese momento de cansancio.

Conforme avanzaba el metro comenzó a quedar menos gente pero aun así no había lugares vacíos, pues aunque bajaran un par en algunas estaciones, la mayoría parecía dirigirse a Pantitlán. Al ascender el metro, ambas en ocasiones dirigíamos nuestra mirada al tráfico, a una estación de Pantitlán Aura miró a la ventana, seguí su mirada y vi las luces de los carros alumbrando la noche, habían cientos de luces muy juntas unas de otras, era el tráfico de la avenida. Aura aprovecho la escena para reiterar que por eso prefería viajar en metro antes que ir en el tráfico.

Al llegar a Pantitlán, descendimos las escaleras y cruzamos el transbordo para pasar a la línea A que va de Pantitlán a La Paz. Al ir pasando el transbordo noté como algunos vendedores comenzaban a levantar sus puestos mientras otros parecían no inmutarse ante la hora nocturna y continuaban gritando de nuevo cada que veían a la gente acercarse, ofreciendo sus productos. Al pasar por las rejas, Aura me dijo que se le olvidó mencionar durante la entrevista que teme pasar por esa parte del transbordo en momentos de mucha afluencia de personas, sobre todo por las mañanas. Las rejas se usan como contenedor de personas ante tanta afluencia, sirven para poder dejar que algunos metros se vayan mientras otros llegan, pero lo que le genera temor es pensar en que puede ocurrir un temblor y que ante tanta aglomeración sería muy difícil salir de ese espacio. Me aseguró que incluso aunque pasábamos en un momento donde no había muchas personas, el zigzag de las rejas nos haría difícil la salida en caso de requerirlo.

En la línea A entramos en un vagón mixto, a esa hora ya había menos personas pero a pesar de eso decidimos no sentarnos y nos quedamos paradas entre los asientos donde había suficiente espacio. Los rostros de las personas que viajaban con nosotras reflejaban cansancio, muchos se acomodaban sobre su mochila y colocaban sus brazos a modo de almohada y dormían por un rato. Parecía que conforme avanzaba la noche y nosotras por el metro, dirección La Paz, los rostros eran cada vez más demacrados. Aura me expresó que esa línea le gustaba porque es generalmente rápida, sin embargo, ese día iba parándose en algunas estaciones por periodos largos. Durante el trayecto atrajo mucho mi atención lo común que era ver en cada estación parejas de diversas preferencias sexuales, parecían ser indiferentes a las altas horas de la noche y se quedaban juntos platicando, besándose, abrazándose y sonriéndose o incluso peleándose.

En algún momento del camino a Aura le ofrecieron sentarse pero ella no quiso y prefirió permanecer de pie, aunque yo sí quería sentarme secunde la negativa. Más tarde frente a nosotras dos lugares quedaron disponibles y ahí sí, ambas tomamos un asiento. Al sentarnos Aura dio muestras de cansancio, desplego todo su cuerpo sobre el asiento, extendió las piernas se recargo sobre mi hombro por un momento, mientras yo me mantenía sentada con la espalda recta. Llegamos a La Paz, recorriendo un total de veintiséis estaciones y dos transbordos, subimos las escaleras y Aura me acompañó para poder ingresar al metro, ante la negativa de un par de policías de dejarme pasar sin pagar, crucé nuevamente los torniquetes, nos despedimos y la vi alejarse caminando junto a otros pocos cuerpos. Era considerablemente noche y me preguntaba si no sentía miedo. Ahora debía volver sola, cosa que no me encantaba y que me daba miedo ya que no es una línea que frecuente y estaba muy sola, mi miedo sólo fue durante la línea A donde había poca gente, en todo momento siempre estuve pendiente de mi alrededor, en las líneas 9 y 8, sentí tranquilidad, particularmente la 8 es mi línea de confort. Llegué a casa alrededor de la media noche.

En palabras de Aura un día en el metro sucede de la siguiente manera

Bueno pues primero uhm llego a, al metro por combi, subo muchas escaleras, es muy pesado, eee paso los torniquetes, me ubicó en, en la zona que yo considero que lleva menos personas, eee usualmente en Pantitlán, bueno en La Paz, sucede esta cosa que no se ve en otro metro, que los metros tienen una diferente longitud, hay metros más

largos y hay metros más cortos y eee, son los cortos, tienen dos vagones menos, más o menos, así que si crees que va a ser largo y te fuiste al final, no te va a tocar vagón si llega, bueno no te va a tocar entrar si llega un corto, así que como que voy viendo eso, me fijo primero si va a haber un vagón corto o va haber un vagón largo, ya en base a eso me, veo donde hay menos personas y la probabilidad de que caiga la puerta, para que justamente pueda yo elegir, sé que no me voy a ir sentada de, así de paso porque hay muchísima gente y no, a veces no tengo el tiempo para esperar a irme en un metro vacío, así que sí trato, si no de ir sentada, pero sí de ser de las primera en ingresar para elegir un lugar cómodo, en las mañanas sí trato de que sea cerca de la puerta que no se va abrir por comodidad (...) Y pues ya empezó mi viaje, voy con las personas, voy amontonada de gente porque en la hora que yo lo utilizo siempre se junta es como la hora pico de la mañana, después de eso, pues ya, llega la, la, el transbordo que es en Pantitlán ya llegamos a Pantitlán. En Pantitlán, sí trato de ser de las últimas que bajan del vagón porque igual como se avientan y todos quieren bajar primero, y ya se les hizo tarde algunos, pues yo digo mejor los dejó pasar, he visto muchas personas que las han tirado incluso a mí me han aventado, me han jaloneado la mochila, pero justo en esta, en ese movimiento de querer todos salir juntos, ya, ya incluso cuando yo salgo ya se liberaron las escaleras y puedo subir con toda la comodidad. Llegó a metro Universidad, y ya en metro Universidad, en esa, en las mañanas sí a veces llego a ocupar el vagón de las mujeres pero sólo cuando vengo desde Pantitlán porque en Pantitlán eee hay, agarran, hay menos personas en el vagón de mujeres y ya pues me subo, igual trato de, en, en ese metro el de la línea café hay dos entradas ¿no?, bueno se abren en Chabacano, una, ahí lo más conveniente es ir pegada a la salida de Chabacano, es muy, a la que se va abrir en Chabacano porque si no te toca un buen lugar en el momento en el que se abre igual se vacía y te toca maniobrar entre todas las personas (...) De ida, en Centro Medico ya después de eso, bajo en Centro Medico, transbordo a Universidad, y lo mismo ¿no?, y ya en Universidad ya es cuando decido irme a los vagones finales, ahí sí ya porque no hay pierde no hay estar viendo si hay metro corto o si va haber metro largo, sé que las personas van a bajar entre Zapata, bueno desde División del Norte, División del Norte o, o, o Coyoacán o Viveros, entonces ya, definitivamente ahí mi camino es llegar al final de los vagones porque es muy tranquilo (...) Si voy sentada voy durmiendo, pero si voy parada escucho música, a veces escucho, mmm descargó libros, me pongo a escuchar audiolibros, me los pongo en lectura, eso, muy difícil viajar en el metro recientemente, antes yo creo que al menos podías sacar tus copias, leías, subrayabas, pero ahora viajan tantas personas que ya incomodaste a la señora de aquí [y mira a su izquierda figurándose a la señora que pudiera enojarse], y aparte de eso tienes que estar a las vivas porque alguien te puede carterear o sea sacarte la cartera, sacarte el teléfono, así que tienes que estar siempre, como así, mmm, bueno muy concentrado en qué lugar estás, también pus sí creo que es lo más, bueno lo que usualmente hago cuando viajo. Entrevista a Aura, 22/11/18.

Tania es una mujer de treinta años, vive en la colonia Santa María de la Ribera con su mascota, las estaciones más cercanas de su casa a pie son Buenavista línea B y San Cosme línea dos, para llegar a ellas tarda alrededor de veinte minutos caminando. Es estudiante de doctorado en Ciencias Antropológicas en la UAM campus Iztapalapa y trabaja como profesora a nivel licenciatura en una Universidad ubicada cerca de la Plaza de Santo Domingo en el Centro de la Ciudad. Además de esas actividades, ocasionalmente visita al médico, pero para ello hace uso del metrobús, también va a casa de su novio y hace un viaje multimodal donde usa metro, metrobús y camina, y en caso de ir a hacer las compras al supermercado se dirige en automóvil por cuestiones de comodidad. Es la única de las mujeres que tiene un vehículo, el cual usa ocasionalmente.

TABLA 9.
MOVILIDAD DE TANIA

Trayectos	Medio de traslado	Tiempo ocupado	Horario de trayecto	Costo
Casa colonia Sta. María de la Ribera- Metro Garibaldi		Once minutos	8:10-8:21	\$25
Metro Garibaldi-Metro UAM-I		Treinta y tres minutos	08:21-08:54	\$5
Metro UAM-I-Universidad Autónoma de México, Iztapalapa		Trece minutos	08:55-9:08	\$5
UAM-I-Metro UAM-I		Veintitrés minutos	12:15-12:38	\$0
Metro UAM-I-Metro Insurgentes		Treinta y ocho minutos	12:38-13:16	\$5
Metro Insurgentes-Secretaría de Seguridad Pública		Cuatro minutos	13:16-13:20	\$0
SSP-Metrobús Hamburgo		Diez minutos	14:20-14:30	\$0
Metrobús Hamburgo-Metrobús Buenavista		Diez minutos	14:30-14:40	\$6
Metrobús Buenavista-Fonda de comida en Sta. Ma. de la Ribera		Veinte minutos	14:40-15:00	\$0
Fonda de comida- Casa colonia Sta. María de la Ribera		Diez minutos	15:30-15:40	\$0
Casa-Metro San Cosme		Veintitrés minutos	16:00-16:23	\$0
Metro San Cosme-Metro Zócalo		Diez minutos	16:23-16:33	\$5
Metro Zócalo-Trabajo en colonia Centro		Doce minutos	16:33-16:45	\$0

Elaboración propia a partir del diario de campo de sombrero con Tania.

Me encontraba mirando cómo algunas personas llegan corriendo del transbordo para alcanzar a subir en metro Garibaldi, mientras que tres policías gritaban “no detengan la puerta”,

“recórranse en medio”, “si no suben en este metro, esperen al otro”. En realidad había espacio suficiente, los vagones no iban ocupados ni siquiera a la mitad, lo que sucedía era que en busca de lograr subir se empujaban y amontonaban en las puertas que daban al andén más cercano. Tania llegó con pantalón gris, blusa rosa con franjas azules, chamarra rosa, tenis negros y mochila ligera al hombro. Caminamos sobre el andén en dirección a los vagones para mujeres y nos detuvimos cuando Tania dijo “¿aquí, no?”. La ruta que Tania debe tomar para ir a la UAM-I consta de tomar un taxi de su casa al metro Garibaldi y recorrer diecisiete de las dieciocho estaciones que conforman la línea ocho. Al ascender ambas nos sentamos, había tan pocas personas que no fue necesario ir paradas, yo quedé sentada en un asiento individual y ella en uno de dos personas al lado de mí, de manera que me veía de frente y yo tenía que ladear la cabeza a mi derecha.

Ocasionalmente Tania miraba hacia afuera del vagón, a las estaciones, miraba por breves instantes y volvía la cabeza. Casi todo el trayecto hablamos sobre movilidad, fuera la suya, o en general de movilidad ya que ella desde maestría ha estado estudiando la movilidad de la ciudad. Al ir sentadas, ambas llevamos sobre nuestras piernas la mochila, ella la sostenía con ambas manos mientras platicaba. Más tarde se recorrió en su asiento, quedando transversal a mí, para que pudiera verla mejor. Durante el trayecto también bostezó, tosió, se tocaba el cabello o miraba a las mujeres que entraban al vagón.

Íbamos tan entretenidas platicando que al llegar a la estación de la UAM le pregunté "¿aquí?", a lo cual me respondió un tanto sorprendida "Ah sí", nos paramos rápido del asiento y salimos riendo un poco porque se había despistado. Luego de unos pasos al acercarnos a las escaleras me dijo "nos pasamos por abajo", de ese modo cruzamos avenida Ermita subterráneamente y salimos al otro lado, donde tuvimos que subir más escaleras para salir a la calle. Ella salió cansada y tomó un poco de agua de su botella mientras caminábamos unos pasos hacia las combis que van a la UAM. El trayecto de la combi fue breve, bajamos frente a la entrada de la UAM, nos dirigimos a ventanillas donde Tania debía realizar un pago pero dado que no estaban aún abiertas tuvimos que volver pasos atrás. Estuvimos en la Universidad alrededor de una hora, posteriormente salimos y Tania me llevo a un café para hacer la entrevista.

Al concluir me comentó que iría a la Secretaría de Seguridad Pública (SSP) a hacer una declaración en torno a un suceso ocurrido en el metro y que había compartido hace un par de

meses en Facebook y en Twitter. El post fue compartido en Facebook doscientas dos veces y tuvo ciento ochenta y dos reacciones, de las cuales ciento cincuenta y cinco eran con la reacción “Me enoja”. Pero lo que hizo que la queja de Tania se escuchara fue el post en Twitter, medio por el cual le dieron cita a Tania de presentarse en la SSP para tomar su declaración, cita que coincidió con el día que yo fui su sombra. Lo ocurrido fue que un policía en el metro prefirió posar para una foto antes que dejar ingresar al metro sin pagar a Tania y a su amiga, sólo para cruzar la avenida por debajo de las escaleras ya que había unos hombres a la salida que les causaron desconfianza. Lo que indignó a Tania y a su amiga fue el rotundo no del policía argumentando que su deber era cuidar las instalaciones y no a las usuarias, además de normalizar el miedo a la figura masculina.

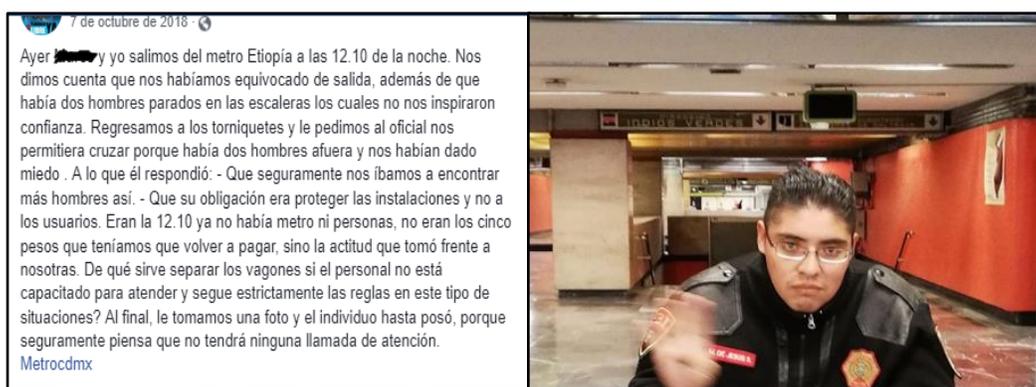


Imagen 14. Post publicado en el perfil de Facebook de Tania.

Nos dirigimos rumbo a la SSP, comentando posibles rutas para poder llegar vía metro. Casi al salir de la cafetería me comentó mientras pasábamos por la esquina avenida San Rafael Atlixco y La Purísima, que en ese lugar había sido la agresión sexual a una estudiante de la UAM-I el pasado 7 de Septiembre, un par de meses antes del sombrero.

En nuestro camino en dirección al metro caminamos al par de más personas, ya pasaba de medio día y había mucha gente, al inicio sobre todo había estudiantes pero más adelante a la altura de un mercado encontramos también vecinos y vecinas de la colonia Leyes de Reforma. Al llegar al Metro UAM-I descendimos las escaleras, Tania sacó un boleto y yo pasé con tarjeta, debíamos dirigirnos a Salto del Agua para de ahí transbordar a la línea uno, el total de estaciones del trayecto eran dieciocho.

Tal y como me había comentado Tania, a esa hora había mucha gente en la estación esperando, mientras caminábamos por el andén ella miró a algunas personas. Llegamos hasta el andén a la altura de vagones para mujeres y subimos en el primer metro que llegó. Entramos y nos colocamos cercanas a las puertas del otro extremo donde estaban un par de señoras recargadas en la esquina de la puerta ya que una de ellas llevaba un bebé en brazos. Tania se sujetó del pasamanos y colocó su mochila sobre un hombro dejándola un poco ladeada, yo estaba al lado de ella y quedé más cercana del pasillo que queda entre los asientos. Reiteró que a esa hora hay más personas no de manera que haya aglomeración pero tampoco logra ir sentada. Durante el camino llamo a su mamá para decirle a donde se dirigía.

Pocas estaciones después se pararon un par de mujeres de los asientos más cercanos a nosotras y Tania le preguntó al par de mujeres que llevaban el bebé si querían sentarse pero ellas no quisieron, era la segunda vez que respondían negativamente, así que nosotras nos sentamos, me comentó que era la primera vez que le tocaba sentarse en un trayecto de regreso. Agregó que no me había dicho durante la entrevista que algo que no podía olvidar y que tenía muy presente en relación al metro era una ocasión en la que una niña lloraba y estaba con un señor, recuerda que aunque la inquietó la actitud de la niña no se acercó a preguntarle si estaba bien o necesitaba algo y era algo que tenía muy presente. Lo cual me llevó a sacar el tema de los últimos casos que han circulado en redes sobre mujeres a las que secuestran en el metro asegurando que son sus parejas y que tuvo como respuesta en las redes organizar medidas de ayuda para esos casos.

Más tarde habló con otro amigo y a ratos mientras platicábamos solía mensajear ocasionalmente de manera que su presencia ocurría en el espacio físico del metro así como en el espacio virtual, mediante mensajes o llamadas que la hacían estar comunicada e interactuando a la vez con diversas personas ubicadas en distintos lugares. En un momento dado me hizo la observación de mirar como a esa hora había hombres en el vagón exclusivo, tal como me había mencionado en la entrevista. Posteriormente habló por teléfono con otro amigo. Al llegar a Salto del Agua me dijo por dónde ir, subimos las escaleras para pasar el transbordo de la línea rosa, pasamos un pasillo largo, subimos un par de escalones y llegamos a la línea rosa. Tania decidió acercarse a un mapa de la red del metro, miró la dirección en que debíamos ir y luego sonrió a la niña que la estaba cerca del mapa y la miraba fijamente.

La consulta de Tania al mapa de la red del metro, es una manera de pensar como el *saber viajar* es un proceso constante de aprendizaje o de conocimiento incorporado, Tania intuía a partir de previos conocimientos cómo podía llegar a la estación Insurgentes, sin embargo, al no estar segura se acercó a consultar el mapa, reconociendo posibles rutas. Caminamos en dirección a Observatorio para ir tres estaciones de Salto del Agua a Insurgentes.

El vagón de la línea rosa tampoco iba lleno pero había más personas que en la línea ocho. Al entrar al vagón Tania se colocó delante del asiento exclusivo donde había una señora maquillándose a quien miró por unos instantes, se tomó del pasamanos y dejó nuevamente su mochila de lado. Durante ese trayecto siguió enviando mensajes. Próximas a salir se giró en dirección a la puerta para indicarme que ya bajaríamos, la primera en descender fui yo ya que estaba más cerca de la puerta.

Nos dirigimos a la salida sin estar seguras de dónde estaba la SSP, yo le comenté que al parecer era el edificio grande que se veía al estar en la glorieta y efectivamente era ese de acuerdo con la aplicación de Google Maps que activo Tania. Caminamos a la salida en dirección a la SSP y nos encontramos con una fila de personas que al parecer tenían que pagar multas de sus autos, Tania nuevamente habló por teléfono con su mamá. Seguimos caminando y giramos en calle Génova y más adelante dimos vuelta en calle Liverpool. Tania no sabía, y menos yo, donde debía de dirigirse para poner la queja, así que fuimos a la entrada principal donde dijo que tenía cita para declarar, le dijeron que debía ir a una oficina pequeña que estaba casi esquina Liverpool y Génova donde le darían una clave para ingresar, así que nuevamente salimos, la oficina era un espacio tan pequeño que sólo Tania entró, regresamos a la entrada principal pero tuvimos que regresar a la pequeña oficina y luego nuevamente a la entrada principal porque le habían anotado mal el número. Le dije a Tania que la esperaría abajo y aceptó, antes de subir me dijo que esperaba salir antes de las cuatro para poder ir a dar clases.

No tardó mucho en bajar, o al menos eso me pareció. Me contó cómo le fue en la denuncia y que había tenido que subir las escaleras porque no quiso esperar el elevador, sin embargo, no creyó que fuera a cansarse tanto. Caminamos al metrobús Hamburgo porque era lo mejor para poder ir a la fonda de comida que queda cerca de su casa donde acostumbra comer. En la entrevista me había comentado que le molestaba cuando ante la pregunta de si alguien baja

a la siguiente la respuesta dada era de modo grosero, cosa que ocurrió en el metrobús cuando Tania le preguntó a un señor delante de ella si bajaría a la próxima, ante lo cual el señor se hizo a un lado de mala gana sin responderle de manera verbal, ninguna comentamos nada más. Descendimos en la estación Buenavista y de ahí caminamos al cruce peatonal que está a la altura de una de las entradas de la plaza Forum Buenavista.

Nos dirigimos caminando en dirección a la fonda ubicada en la colonia Santa María de la Ribera. Tania me comentó que estaban arreglando varias calles por lo cual había algunas donde sólo se podía pasar a pie por las estrechas banquetas, a esa hora éramos muchas personas usando esa calle lo cual está relacionado a la cantidad de establecimientos que hay en la zona. Por fin aquel día conocí el tan famoso Kiosko Morisco de la colonia, el cual sólo había podido mirar en fotos, al verlo quedé muy sorprendida, definitivamente las fotos no hacen justicia a ciertos espacios y construcciones particulares. Cuando íbamos pasando a un costado Tania me mostró una foto que tenía en su cuenta de Instagram, en la cual capturó cómo se mira la cúpula dentro del Kiosko cuando es noche, lo cual se veía igual de impresionante. También pasamos por un edificio de departamentos en construcción con acabados modernos que dista de la fachada de lo que es la colonia, además de ser muy caros.

Luego de terminar de comer caminamos unas calles más hasta llegar al departamento de Tania, subimos unas escaleras y entramos. Se excusó porque en la entrada había popo y pipí de su pequeño perro, me contó que es ciego y suele pegarse en todos lados. Me senté en la sala de su departamento, mientras ella pasó a limpiar las heces de su perro, a hablar por teléfono y a cambiarse para ir a dar clases, cambió el pantalón gris por uno de mezclilla a la vez que colocó labial morado en sus labios. Dejó un libro en la mesa que ya no ocuparía y salimos mientras ella hablaba por teléfono. Caminamos en línea recta alrededor de ocho cuadras hasta llegar a metro San Cosme, me comentó que a veces toma el camión, pero que otras veces camina cuando no va tarde. Si bien tanto estación Buenavista como San Cosme parecen quedarle casi a la misma altura prefiere irse a San Cosme ya que es parte de la línea dos, color azul que la lleva directo al Zócalo pues sólo se trata de cinco estaciones.

Al entrar el metro San Cosme, nos dirigimos a los vagones para mujeres, yo entré primero, el vagón no iba lleno por lo cual me coloqué al otro extremo del lado donde no abren las puertas y me recargué, Tania se colocó cercana al tubo entre los asientos quedando en el

pasillo. Mientras mandaba mensajes con una mano con la otra se sujetaba, su mochila quedaba colgando de manera que al pasar un par de mujeres por el pasillo la empujaron, lo que hizo que su mochila quedara en su codo doblado con el cual se sostenía del pasamanos y tuvo que volver a colocársela en el hombro. El aspecto de las usuarias era de cansancio, ni siquiera nos miraban. Al llegar a la estación Zócalo, Tania se confundió un poco pero al final encontramos la salida a la Catedral, caminamos en dirección a la calle Monte de Piedad hasta girar en Luis González Obregón (en contra esquina se encuentra la plaza de Santo Domingo) donde da clases. Al salir de su trabajo se encontraría con un amigo para cenar.

Para Tania un día común usando el metro ocurre de la siguiente manera

Voy a tomar un taxi ¿no? de aquí al metro, entonces, pero tengo aparte como una ruta ¿no? que es que subo por Flores Magón, va a subir el puente va a bajar y antes va a pasar Eje Central que hay una callecita y ahí se va a dar vuelta a la derecha para cortar Reforma ¿no?, o sea al darse vuelta a la derecha son tres cuadras y va a desembocar en Reforma pero a media cuadra del metro ¿no? entonces me va a dejar ahí en el metro, voy a tomar el metro que no está taaan lleno en ese momento, o sea está lleno pero siempre voy a encontrar lugar o al menos en esto, en este año que me he movido para acá voy a encontrar lugar en metro Garibaldi/Lagunilla para UAM, me voy a sentar y voy a ir leyendo por lo regular (...) Bueno voy a llegar aquí al metro UAM-I, me voy a bajar, voy a tomar la, una combi mmm y me va a traer acá ¿no?, eee por lo regular lo que veo, es, en ese trayecto es a la gente sentada, leyendo, no hay, si tú te diste cuenta hay, hay muy poca gente, o sea bueno para lo que estamos acostumbrados a ver pareciera que es así como muy tranquilo, de hecho casi todo mundo alcanza asiento al menos en la primera estación y la segunda ¿no? ya a partir de ¿dónde es dónde sube?

K: Coyuya (...)

T: A partir de Coyuya ya no hay asiento entons la gente por lo regular, me he dado cuenta que la gente cuando se sube ahí ya no va a alcanzar un asiento ¿no? va a ir parada, pero pues igual se van a ir parando y a lo mejor se sientan. Y de regreso, de regreso me parece caótico, de regreso voy a salir de aquí y me voy a ir caminando todo derecho al metro (...) no sé, creo que lo hago mucho porque si quiero tomar aquí la combi ya está llena entonces por lo regular tengo que esperar tres o cuatro, ya no hago eso, me voy caminando hacia el metro y como todavía es una hora accesible, es una zona muy popular pero también como de mucho comercio ¿no?, están, más adelante está el mercado ¿no? y hay como tianguis todo el tiempo. Me voy a ir caminando todo derecho, voy a llegar a la zona igual como de zapaterías y no sé qué [ríe], para hacia el metro UAM-I ¿no? voy a bajar y ahí [hace una sonido de

asombro] ¡sí me parece el caos! ¿no? o sea porque me ha tocado veces en que o va muy lento o pasó algo o está así atiborrado de gente que no se va a poder subir del todo ¿no? o a lo mejor me ha tocado esperar como dos metros para poder entrar ¿no? y si no, me va a ir bien y voy a entrar al primero pero nunca voy a encontrar asiento, ¡jamás! ¿no? [ríe], y por lo regular me he dado cuenta que casi nadie baja hasta Chabacano o hasta Bellas Artes (...)

K: Y por ejemplo en las tardes cuando vas a dar clase ¿cómo es?

T: De ida es así... súper tranquilo y rápido, mje, yo a veces tiento al destino [sonríe] y a veces así cuando se me hace súper tarde pues me voy así en friega ¿no? o sea como, tomo, tomo un taxi nuevamente [ríe] sino me voy caminando, tomo un taxi nuevamente “lléveme al metro”, llegó al metro y así en diez minutos por mucho y ya salí del metro y de ahí corro a la escuela, tengo tolerancia de quince minutos, nunca he llegado 17:15, por mucho así 17:05 ¿no? pero corro [ríe] ¿no? para llegar y checar ¿no?

K: ¿Y de regreso?

T: Hay más gente, o sea la jornada laboral terminó (...) y entonces hay muchísima más gente, en el, sí en el vagón ¿no? que quiere llegar a su casa, sí pero hay todavía más hacia Taxqueña ¿no? [ríe], entonces digamos como que me salvo de eso, hay, hay gente pero no hay tanta como los que van hacia Taxqueña. Entrevista a Tania 26/11/18.

Desirée es una joven de veinticuatro años que vive en el municipio de Nezahualcóyotl en el Estado de México con sus padres, su hermano, su hermana y su mascota. Es licenciada en trabajo social y hasta el pasado mes de diciembre laboraba en una asociación civil donde atienden a mujeres que viven violencia de modalidad familiar. El metro más cercano es Pantitlán al cual tarda en llegar alrededor de cuarenta y cinco minutos.

TABLA 10.

MOVILIDAD DE DESIRÉE

Trayectos	Medio de traslado	Tiempo ocupado	Horario de trayecto	Costo
Casa municipio Nezahualcóyotl-Av. Bordo de Xochiaca		Cinco minutos	06:40-06:45	\$0
Av. Bordo de Xochiaca-Metro Pantitlán		Cuarenta minutos	06:47-07:27	\$10
Metro Pantitlán-Metro Chilpancingo		Cuarenta minutos	07:27-08:07	\$5
Metrobús Chilpancingo-Metrobús Perisur		Cuarenta y cinco minutos	08:10-08:55	\$6
Metrobús Perisur-Calle Tizimín		Veinte minutos	08:55-09:15	\$7
Calle Tizimín-Trabajo en colonia Pedregal de San Nicolás		Cinco minutos	09:15-09:20	\$15

Trabajo-Calle Tizimín		Cinco minutos	17:07-17:17	\$15
Calle Tizimín-Metrobús Perisur		Treinta minutos	17:20-17:50	\$7
Metrobús Perisur-Metrobús Chilpancingo		Cuarenta minutos	17:50-18:30	\$6
Metro Chilpancingo-Metro Pantitlán		Treinta y dos minutos	18:33-19:05	\$5
Metro Pantitlán-Av. Bordo de Xochiaca		Cuarenta y cuatro minutos	19:16-20:00	\$10
Av. Bordo de Xochiaca- Casa municipio Nezahualcóyotl		Cinco minutos	20:00-20:05	\$0

Elaboración propia a partir del diario de campo de sombreado con Desirée.

El día del sombreado me reuní con Desirée en el paradero de Pantitlán. Ella llegó con pantalón de mezclilla, suéter guinda, botas color guinda y mochila ligera a la espalda. No entendí inicialmente cuando me dijo que sería interesante encontrarnos en el paradero, pero al avanzar por el pasillo en dirección a la línea café comprendí porque me había citado ahí. Lo que sucede a esa hora en ese espacio es sumamente interesante ya que debido a que los andenes no tienen el suficiente espacio para contener a todas las personas que buscan abordar un vagón, éstas deben de formarse incluso antes de entrar a los torniquetes para poder ir avanzando poco a poco. Mientras avanzábamos en el pasillo para entrar por los torniquetes Desirée aprovechó para hablarme³¹ sobre el tiempo de la espera el cual no había considerado sino hasta hace poco

Lo que dura el metro, lo que dura la combi, pero nunca contemplo ese tiempo de caminar ¿no?, por ejemplo aquí, aquí yo no contemplaba esto y el otro día de verdad que sí me enojé demasiado porque entré del otro lado y estaba así horrible, hice primero una fila para subir las escaleras, luego esperé como quince minutos en un pasillo y luego otros diez minutos para que nos abrieran acá, y son tiempos que yo no contemplaba, pero ese día se me hizo tarde y estaba muy enojada por eso dije ¿cómo es posible que treinta minutos sin contar lo que voy a esperar allá arriba para subir al metro? [de fondo se escucha mucho ruido, autos, personas,] y justo ese día en la mañana veía una noticia que decía que el metro de la Ciudad está a punto de colapsar y yo me ponía a pensar no manches ¿qué va a pasar con todas las personas que usan el metro diario? Grabación realizada durante el sombreado, 07/12/18.

A la par que Desirée me contaba sobre la espera avanzábamos entre una masa de hombres y mujeres, todos avanzaban sin tener claras las filas al inicio, o al menos eso me pareció a mí,

³¹ Con Desirée y Natalia decidí seguir la sugerencia de Paola Jirón (2012) de usar la grabadora durante el sombreado lo cual me permitió capturar de manera fidedigna los comentarios de ambas jóvenes.

pero luego al cruzar los torniquetes ya se distinguían mejor, cabe aclarar que las filas que se hacen desde los torniquetes continúan por el pasillo y luego las escaleras que dan finalmente al andén. Casi al momento de cruzar los torniquetes se escucharon reclamos y sonidos de disgusto, en ese momento yo decidí bajar mi mochila, como casi siempre acostumbro, mientras que Desirée prefirió llevarla en la espalda y así continuamos caminado y hablando

K: ¿Diario es así?

D: ¡Ay sí!

K: ¿Y de dónde salen tantas filas?

D: Porque de aquel lado hay otra puerta, entonces luego suena el silbato y ya sabes que van a salir de este lado o de este. Y antes por ejemplo, era más fluido o al menos no teníamos que pasar esto, pero ahora hasta los fines de semana. Grabación realizada durante el sombrero, 07/12/18.

Al ser esa la primera vez que iba a Pantitlán en ese horario no alcanzaba a comprender el funcionamiento de las filas, Desirée me aseguró que la fila mixta suele ir más rápido por lo cual su estrategia es integrarse inicialmente a una fila mixta y más adelante unirse a una fila para mujeres, la separación de las filas está relacionada a la separación de vagones del metro.

Ya cercanas a subir las escaleras unas señoras comenzaron a gritarse llegando hasta el forcejeo y empujones, Desirée y yo nos mantuvimos a unos pasos ya que ocurría frente a nosotras y sin mencionar nada continuamos. Al subir, llegamos al estrecho andén repleto de personas, enseguida subimos a un vagón y esperamos a que avanzara, hasta ese momento no había realizado un sombrero en un vagón con tantas personas. Desirée y yo no pudimos platicar mucho durante ese trayecto ya que además de ir demasiado apretadas quedamos un poco lejos la una de la otra

Mientras entrábamos al vagón se escuchaban sonidos de quejas tales como “¡No me empuje! o ¡No me amallulle!”. Al estar dentro ambas bajamos la mochila, Desirée logró quedar más cerca del pasillo entre asientos y yo quedé entre las puertas. Me comentó que prefiere tomar el metro de ese lado del andén porque se llena un poco menos aunque tarda un poco más en salir. Una señora que nos miraba mientras conversábamos agregó a las palabras de Desirée que esa línea siempre va llena y otra mujer más dijo que la línea uno va peor.

En la grabación se escucha, además de la plática sobre la movilidad de Desirée y su trabajo, el abrir y cerrar de las puertas del metro e incluso maniobras de algunas mujeres al salir pidiendo permiso. Aunque varias bajaron en Chabacano el vagón seguía yendo muy lleno, para ese momento Desirée había logrado recorrerse hasta la fila entre los asientos en tanto que yo había quedado en el espacio que hay entre las puertas. Mi maniobra durante todo el trayecto fue menor, casi siempre me mantuve en el mismo espacio, sin embargo, me sentía cansada de llevar la mochila abajo sujeta con ambas manos e incluso a causa del encierro y la aglomeración estaba sudando. De Pantitlán a Chilpancingo son nueve estaciones y ni en Chabacano ni en Centro Médico (estaciones de trasborde con otras líneas) disminuyó mucho la aglomeración, fue hasta Chilpancingo donde bajamos más personas. Enseguida de bajar del vagón, Desirée me pidió que paráramos un momento para abrocharse sus botas guinda, mientras lo hacía dijo “Antes limpiaba mis botas, decía no sí para llevarlas limpias pero ahora siempre se me ensucian (...) luego hasta me da pena llegar al trabajo y que mis compañeras las vean”.

Al salir del metro en dirección a tomar el metrobús pasamos por puestos ambulantes sobre los cuales Desirée hizo la observación de que es un comercio dirigido sobre todo a mujeres. En metrobús de Chilpancingo a Perisur recorrimos un total de diecinueve de las cuarenta y seis estaciones que componen la línea uno. Durante ese trayecto logramos conseguir asiento para ambas y platicamos más sobre su trabajo y nuestras familias. Al llegar a Perisur nos despedimos y acordamos reunirnos más tarde.

Y así fue, de regreso nos volvimos a reunir en Perisur, me dijo que aquel día había salido más temprano que en otras ocasiones. Durante el trayecto en metrobús me habló acerca del miedo que le da visitar a su amigo Julián en su casa ubicada en Los Reyes, La Paz, colonia donde es sabido que hay una casa de trata de blancas. Más adelante al ir sobre avenida Insurgentes entre el ruido de los claxones, los coches y el panorama de lugares de encuentro me aseguró que a ella no le atrae visitar los espacios de reunión que hay sobre dicha avenida ya que cree que son espacios dirigidos a un específico tipo de población. En vez de eso prefería antes ir por un helado, sin embargo, fue abandonando esa actividad porque ya no le parecía atrayente la idea de ir mientras estaba cansada luego del trabajo, ahora prefiere dirigirse directo a su casa donde ya no pasa tanto tiempo con su familia como lo hacía antes

del trabajo, por ello ahora valora más el tiempo libre que tiene en fines de semana e incluso en caso de salir con Julián prefiere que se vean en una zona del Estado de México para no desplazarse hasta el centro de la ciudad.

Entre los relatos que me hacía sobre su movilidad atrajo mucho mi atención uno en particular el cual evidencia cómo el modo de transporte y el horario de uso inciden en el tiempo y la comodidad del trayecto. Una ocasión en la que le tocó quedarse a hacer guardia en la casa donde trabaja, sus amigas le sugirieron que pidiera en el trabajo que le aseguraran el transporte de ahí a su casa. Por lo cual decidió solicitar un carro Uber en el que tardó alrededor de 40 minutos para llegar a su casa, esto es, casi una tercera parte de lo que hace diariamente. La diferencia de tiempo la llevó a pensar en la posibilidad de poder adquirir un auto, idea que abandonó cuando pensó en los costos que implica, la búsqueda de un lugar de estacionamiento así como el poco interés por manejar un carro.

Desirée es una joven que si bien está contenta con su trabajo a cambio de eso debe pasar casi seis horas de transporte diariamente, lo cual ha hecho que su movilidad se volviera complicada y cansada desde que tiene ese empleo, como ella misma asegura

Es lo que yo les comento a mis compañeras: “créanme que antes no me pesaban los trayectos creo que los disfrutaba, pero de que entré a este trabajo, incluso disfrutaba ir observando ir viendo a las personas”, pero desde que entré a ese trabajo es así, como voy así y como que ida ¿no? Grabación realizada durante el sombrero, 07/12/18.

Al salir del metrobús un señor nos rebasó y nos gritó "¡quítense!", ambas sólo lo miramos sin decirle nada ni comentar más entre nosotras aunque ambas pusimos un semblante de descontento. Nuevamente, como en la mañana Desirée volvió a reparar en los puestos ubicados sobre la banqueta, los cuales dejan poco espacio de manera que, como ella misma asegura, aunado a las malas condiciones del pavimento resulta difícil que alguien en tacones o silla de ruedas pueda transitar por ese espacio.

Al descender las escaleras que dan a los torniquetes Desirée se detuvo a comprar en una tienda naturista unas nueces que compartió conmigo. Al pararnos en el andén me preguntó en qué espacio quería ir, yo le respondí que estaba bien donde ella quisiera ir y nos detuvimos a la altura de los vagones mixtos muy cerca de la separación de vagones. Me aseguró que en

ocasiones veinte minutos suelen hacer la diferencia para que vaya un poco más desocupado. El vagón al que subimos iba muy lleno, yo logré quedar frente a un asiento individual, esto es, en el pasillo entre asientos, mientras que Desirée se agarró del tubo a un costado de mí. Poco después, un asiento quedó desocupado y ante la rotunda negativa de no sentarse ella yo me senté, le pregunté si quería que le ayudara con la mochila pero tampoco quiso argumentando que estaba muy sucia, insistí en que no importaba pero mis intentos resultaron en vano, prefirió llevarla consigo. Mientras platicábamos un señor cercano a la puerta nos miraba por ratos fijamente, continuamos platicando sobre su trabajo, sobre cómo es la casa donde está ubicada la asociación y cómo es la colonia.

Al llegar a Pantitlán, entre el ruido de los pasos de todas las personas que salíamos y los gritos de los vendedores anunciando su mercancía, continuó hablándome de la casa. La acompañé al paradero y antes de despedirnos me contó que hace unos meses logró bajarse de un camión al cual se habían subido unos asaltantes, en ese momento lo que más le preocupó era que llevaba dinero propio y de otra persona por lo que decidió arriesgarse a bajarse por la parte trasera. El sombrero concluyó cuando decidió irse en la primera combi para que también yo partiera, no sin antes indicarme cómo podía regresar a tomar el metro camino a mi casa.

Desirée narra su movilidad cotidiana en metro de la siguiente manera

Mira, me subo generalmente en Pantitlán, en Panti, de Panti a Velódromo que es como por fuera el metro, o sea se va por fuera y que hay señal, pues aprovecho para revisar mis mensajes, para prender los datos [ría] y reviso ¿no?, si hay algo que contestar contesto o si tengo que avisar algo aviso, es eso. Antes optaba por ir leyendo pero era como cuando tenía la posibilidad de ir sentada o así o en un espacio que no, no esté tan apretujado pero he intentado hacerlo en estos últimos tres meses y no, o sea no me es cómodo ir leyendo yo creo que tampoco para las personas es cómodo que aparte de, vayas así o, más bien me tengo que agarrar por mi seguridad, porque luego dan uno enfrenones y yo creo que es incómodo llegar de forma abrupta al otro, al cuerpo más próximo, entonces, trato de irme agarrada, generalmente voy observando pero hay momentos en los que de verdad digo ¡ay, tanta gente! y prefiero, es como, es irónico pero prefiero no observar y fijar mi punto en algo e ir pensando en otras cosas, que ir observando a las personas. Este, leo, contesto mis mensajes, observo a las personas, no escucho música, no me gusta escuchar música, no utilizo los audífonos y es por una razón por la que, creo que disfruto mucho el escuchar los

sonidos del metro, de las personas, incluso hasta, no es en una cuestión de morbo o de ser chismosa, pero luego escuchar las pláticas de las personas en verdad que son cosas tan interesantes que yo digo, me ha tocado escuchar, este, diálogos entre mujeres que digo, y encuentro tantas, tantas formas de resistir a la violencia tantas formas de hacer frente a este contexto en el que estamos inmersas las mujeres y también los hombres (...) No, no duermo, de hecho, de hecho, no, no, desde que estoy en este trabajo no duermo en el metro, porque la mayoría de las veces me voy parada me voy de pie, sí casi no hay como oportunidad de irme sentada (...) y de regreso pues te digo este, vuelvo a tomar el metro, a veces compro unos dulcecillos ahí de, de los puestos este que se, que ambulantes ahí en el metro, compro algunos dulcecillos, los trato de disfrutar, voy observando nuevamente, no escucho música, y si me llego a encontrar con mi compañero, pues es vernos, estar un ratito en Chabacano, yo creo que como unos veinte minutos este, luego nos acercamos y aparte de esos veinte minutos, es como esperar dos o tres metros para ir, para podernos subir y pues ya estando arriba pues platicamos de cómo nos fue en el día, y, y ya nada más, yo creo, sí, no es como, más bien como que la dinámica del mismo metro no me permite como hacer tantas cosas ¿no?, por ejemplo yo luego veo que se van maquillando o así y digo ay no, a mí no me lo permitiría el metro [ríe...] Y tampoco está dentro de mis intereses ir haciendo eso, o el escuchar música, pues no tampoco. Entrevista a Desirée, 08/12/18.



Fotografía 1. Filas en el pasillo de la estación Pantitlán antes de cruzar los torniquetes. Elaboración propia.



Fotografía 2. Fila en el pasillo. Elaboración propia



Fotografía 3. Filas en las taquillas.
Elaboración propia.



Fotografía 4. Filas cerca de las escaleras que suben al trasbordo. Elaboración propia.



Fotografía 5. Vagón en Pantitlán. Elaboración propia.



Fotografía 6. Esperando salir del andén en Pantitlán. Elaboración propia.

Natalia tiene veintidós años, es pasante de la carrera en sociología de la Facultad de Ciencias Políticas y Sociales de la UNAM, vive en Santa María de la Ribera con sus padres a diez minutos de metro Buenavista línea B. Actualmente se encuentra realizando su tesis y es parte de un proyecto financiado por el *Programa de Apoyo a Proyectos de Investigación e Innovación Tecnológica (PAPIIT)* en el Centro de Investigaciones Interdisciplinarias en Ciencias y Humanidades (CEIICH).

TABLA 11.

MOVILIDAD DE NATALIA

Trayectos	Medio de traslado	Tiempo ocupado	Horario de trayecto	Costo
Casa colonia Sta. María de la Ribera-Metro Buenavista		Cinco minutos	06:40-06:45	\$0
Metro Buenavista-Metro Copilco		Cuarenta y ocho minutos	09:14-10:02	\$5
Metro Copilco-CEIICH, UNAM		Catorce minutos	10:02-10:16	\$0
CEIICH- Parada del pumabús de la Facultad de Odontología		Diez minutos	14:40-14:50	\$0
F.O.-Parada del pumabús Instituto de Geofísica		Diez minutos	14:50-15:00	\$0
Parada del pumabús-Fonda de comida en Av. Delfín Madrigal		Diez minutos	15:00-15:10	\$0
Fonda de comida-Metro Universidad		Diez minutos	16:17-16:27	\$0
Metro Universidad-Metro Buenavista		Veinticinco minutos	17:05-17:30	\$5
Metro Buenavista-Cafetería		Diez minutos	17:30-17:40	\$0

Elaboración propia a partir del diario de campo del sombreado con Natalia

Aquel día Natalia se disculpó por llegar tarde, argumentando que no quería desplazarse al sur de la ciudad. Vestía un pantalón claro de mezclilla, suéter blanco, chamarra de mezclilla, botas color gris y una pequeña mochila. Natalia debe cruzar de norte a sur en subterráneo la ciudad para poder ir de su casa a la universidad y viceversa. En la estación Buenavista subimos en los vagones mixtos ya que bajaríamos en la estación siguiente (Guerrero) donde hicimos el trasbordo a la línea tres, en la cual sí subimos en los vagones para mujeres. Natalia se colocó pegada a una de las puertas que no abren y yo me quedé frente a ella para poder mirarla directamente. Me comentó que de regreso para irse sentada en ocasiones prefiere regresar a la estación Universidad cuando vuelve del CEIICH (de donde la estación más cercana es Copilco) para poder dormir las 16 estaciones que son de Universidad a Guerrero.

Durante el transcurso hablamos sobre la medida de ordenación de entrada y salida sobre la cual opina lo siguiente

Pues a mí se me hace hasta estorbo la verdad, porque como te formas o sea tratas como dejar el espacio libre siento que se hace más relajo entre la gente que sale porque es muchísima pues, o sea si no fuera tanta, tal vez funcionaría, pero estaciones donde hay muchísima gente no, por lo mismo de que están, no hay forma de pasar entre las que están saliendo y las que están porque son tantísima, el problema no es

tanto el entrar ni salir del metro tal vez, pero sí del andén tal vez. Grabación realizada durante el sombreado, 13/12/18.

Se preguntó si la gente que creó el programa de ordenamiento se fijó en el espacio de los andenes o en todo caso cómo lo midieron, le conté que leí que miraron a la población en masa antes de poner en marcha el programa. Para Natalia el programa no funciona mucho, ya que le parece que la publicidad en torno al ordenamiento era como una promesa que cambiaría el metro ante lo cual se mostró incrédula desde un inicio. Considera que no ha podido observar del todo la dinámica puesto que no funciona en las estaciones donde ella aborda el vagón, en las cuales asegura que aunque parezca que no hay una regla escrita sí hay una dinámica que consiste en tratar de respetar que quienes llegaron antes se suban antes.

Aprovechando el tema de las reglas me contó que Copilco es el único espacio donde ella ha visto que las personas respetan el uso de las escaleras de banda, donde las personas que caminan avanzan por la izquierda mientras que quienes esperan por la derecha. Agregué que también hay personas que suelen esperar al final para poder subir las escaleras sin tanta gente y entre risas me aseguró que ella es una de esas personas porque no le gusta ir entre tanta gente ya que siente claustrofobia

Yo suelo hacerlo, como esperarme hasta el final, no para no respetarlo, igual me subiría así caminando y cosas por el estilo, sino porque me siento atosigada, ya te había dicho ¿no?, creo (...) cuando hay mucha gente me empieza a dar una especie de claustrofobia o como de una ansiedad entonces prefiero esperarme. Grabación realizada durante el sombreado, 13/12/2018.

Por otro lado, Natalia reconoce la dinámica que hay entre el horario y específicos grupos de personas, por ejemplo, identifica que a las tres y cuarto de la tarde tarda más el metro y va más lleno por las personas que han salido de su trabajo.

Al salir de Copilco rumbo al CEIICH platicamos sobre la solidaridad de ceder el asiento a personas que se maquillan, que leen o que llevan bebés en brazos y recordó una ocasión en la que nadie le cedió el asiento cuando ella estaba cansada, emoción que refuerza el recuerdo. También comentamos la separación de vagones de hombres y mujeres y la violencia contra éstas a la que están expuestas, ella apoya la exclusividad de los vagones para mujeres pues considera que el hecho de que un hombre sea esposo de la mujer con la que viaja no implica que no pueda ser un posible acosador. Al llegar al CEIICH nos despedimos y acordamos reunirnos más tarde.

Aquel día Natalia tardó en salir del CEIICH porque la reunión del equipo de trabajo del proyecto se prolongó más tiempo del que ella estimaba, mientras tanto su novio y yo nos encontrábamos a pie del edificio esperándola. Al bajar Natalia los tres nos dirigimos a la parada del pumabús de la Facultad de Odontología para ir a una fonda ubicada en la avenida Antonio Delfín Madrigal. Subimos el pumabús y bajamos en la parada del Instituto de Geofísica, en ese momento Natalia y su novio caminaron de la mano hasta llegar al lugar donde comeríamos. Natalia es vegana por lo cual ella y su novio conocen diversos establecimientos veganos en los alrededores de la universidad, lo cual no es fácil puesto que en ocasiones les resulta un poco complicado buscar ese tipo de establecimientos.

Luego de la comida nos dirigimos al metro, subimos las escaleras y nos quedamos cerca de los torniquetes platicando un rato, posteriormente su novio se fue en dirección al paradero y nosotras cruzamos los torniquetes y descendimos las escaleras para tomar el metro. Logramos alcanzar un lugar para sentarnos el cual eligió Natalia argumentando que no le gustaba ir viendo en dirección opuesta en la que maneja el conductor porque se marea

Sí, me mareo, o sea no es como que vomite pero sí, o sea si hay lugares lo agarro, pero prefiero no, prefiero, y también me da un buen de cosa irme hasta el último, prefiero en el segundo me da una especie de, o sea siento que si el tren llega a chocar siento que los más afectados serían el primero y el último vagón. Grabación realizada durante el sombrero, 13/12/2018.

Durante el camino de regreso le comenté que somos los estudiantes quienes llenamos la línea tres, quienes además vamos de muchas partes, con lo cual estuvo de acuerdo. Agregó que en metrobús (el cual queda a unos pasos de su casa y la llevaría directo a la universidad) se tardaría como una hora y media, más el tiempo de la parada a la Facultad. En ese trayecto noté que había más ruido proveniente de la plática de mujeres y vagoneros que con sus gritos ofreciendo su mercancía dejaban en segundo plano los sonidos del funcionamiento del metro. Natalia parecía molesta por el ruido pero sobre todo cansada.

Luego de media hora en metro salimos en Buenavista y mientras nos dirigíamos a un café cerca del Kiosko Morisco para realizar la entrevista, platicamos sobre antiespecismo, veganismo y vegetarianismo en relación al feminismo. Al caminar sobre Santa María de la Ribera me habló un poco sobre su familia y la colonia. Decidimos ir a la cafetería del Globo

para la entrevista, pero antes, ya dentro del establecimiento continuamos hablando sobre feminismo, veganismo y especismo. Al concluir la entrevista, me mostró dónde vive y me acompañó amablemente al metro.

Particularmente su desplazamiento cotidiano en metro lo relata de la siguiente manera

Pues cuando es en la mañana y voy para CU por lo regular sólo voy escuchando música y viendo como alrededor un poco, observando como a las personas que están un poco alrededor pero sin hacer tanto contacto directo porque siento que también eso incómoda las personas y a mí también (...) entonces prefiero, ah y cuando voy de Guerrero hacia allá y que no agarró asiento, por lo regular intento irme en medio, o sea en el pasillo, en medio, porque como sé que voy hasta el final, pues de ahí ya casi es muy difícil que me muevan o que, o que, esté estorbando porque no me gusta estorbar mucho, entonces es difícil el lugar ¿no? entonces como me voy en medio por lo regular incluso me voy viendo la ventana, escuchando música o algo por el estilo. Y ya cuando voy de regreso intentó agarrar el asiento de la ventana y me espero hasta agarrar el asiento de la ventana y si tengo algo que leer y todavía tengo energía para hacerlo, leo y escuchó música porque además no puedo leer sin escuchar música en el metro, porque las pláticas luego me distraen y cosas por el estilo, entonces prefiero utilizar audífonos y ponerme a leer o si de plano estoy muy cansada prefiero utilizar ese tiempo para dormir o intercambiarlo, porque como es más o menos largo pues entonces una parte la utilizo ir leyendo y otra parte la utilizo para dormir [ríe].
Entrevista a Natalia, 13/12/18.

Exponer en un primer plano toda la movilidad cotidiana de las mujeres jóvenes reconstruida a partir de las notas del diario de campo del *sombreo* y las entrevistas, permite conocer lo compleja que es su movilidad de acuerdo a sus lugares de origen, de destino, los medios de transporte que usan así como el esfuerzo corporal realizado dentro de éstos. Mientras que en un segundo plano retomar específicamente su respuesta, grabada durante la entrevista, a mi petición: “Nárrame un día común para ti en el metro”, muestra un retrato fidedigno acerca de cómo es la cotidianeidad para ellas al viajar en ese medio de transporte, cómo lo usan, en qué horarios, dónde y de qué manera prefieren ir al interior de los vagones, e insisto nuevamente, evidencia el esfuerzo corporal que es para estas jóvenes desplazarse. Éste último se manifiesta claramente si se piensa específicamente a cada una como una *unidad vehicular de mujeres jóvenes* que interactúa con las otras y el espacio desplegando *glosas corporales* y

ojeos en pro del uso del transporte, donde en ocasiones es necesario maniobrar e interactuar con otras usuarias, así como correr, subir y bajar escaleras.

Las cinco ventanas a la movilidad de las mujeres jóvenes ha evidenciado la riqueza que podemos obtener a partir del *sombreo* para mirar las experiencias de movilidad de las mujeres. Quisiera agregar sobre el método otras cuestiones en torno a los límites que implica, mi incidencia al ser la sombra y cuál es su opinión luego de haberme permitido mirar de cerca su movilidad.

Decidí realizar los *sombros* yendo lo más cerca posible de las jóvenes, no detrás de ellas simplemente viéndolas y sin platicar, sino yendo a su lado e interactuando con ellas. Seguramente que los resultados arrojados si hubiera ido detrás de ellas hubieran sido distintos, en tanto que hubiera capturado de manera más precisa sus movimientos, sin embargo, hubiera perdido la oportunidad de escuchar los relatos u opiniones que me comentaban en determinados espacios, los cuales les traían recuerdos. En tanto que sólo realicé el *sombreo* de una a otra estación del metro, en la mayoría de los casos, no supe con exactitud a qué hora llegaron a sus casas, qué hacen antes o después de su movilidad y tampoco pude permanecer con todas en sus espacios de destino, por ejemplo, no pude estar con Paulina en su trabajo, ni en su salón donde cursaba el diplomado. Tampoco, entré con Tania a su centro de trabajo, lo cual es comprensible puesto que son decisiones que van más allá de ellas y dependen de sus espacios laborales.

Mi incidencia en la movilidad de las jóvenes fue más significativa al ir casi hombro con hombro con ellas, en la medida que los espacios no lo permitían. En todos los casos, platiqué con las jóvenes cambiando el rumbo de actividades cotidianas que suelen tener cuando van solas. Por ejemplo, Tania suele ir leyendo cuando en las mañanas se dirige a la UAM-I y el día del *sombreo* no leyó y platicó conmigo. Natalia, suele dormir en el regreso de la Universidad a su casa y aquel día no durmió por ir conversando conmigo.

Al preguntarles sobre ¿cómo se habían sentido el día del *sombreo*? La mayoría de las jóvenes respondió que se habían sentido cómodas ya que me conocían, e incluso Aura y Tania me comentaron que en caso de conocerme les hubiera parecido extraña la actividad. También

me aseguraron que el viaje les había parecido más liviano al ir acompañadas, lo cual evidencia una experiencia diferenciada de viaje al ir o no acompañada.

Por otro lado, las jóvenes sabían que su movilidad no sucedería de la misma manera que sucede cotidianamente, Aura aseguró haberse sentido tranquila respecto a la seguridad de ambas, porque en todo momento estuvimos en espacios que le generaban seguridad o donde había aglomeración y la posibilidad de recurrir a alguien si sucedía algo. Desirée también mostró preocupación respecto a mi comodidad ante las diversas dinámicas donde había empujones. Mientras que Natalia sintió mayor responsabilidad por un lado por ser ella la encargada de guiar el viaje al estar familiarizada con los espacios que cruzamos, por otro lado, por buscar espacios donde ambas pudiéramos estar.

Por último quisiera agregar que en tanto que yo fui mi herramienta de recolección de información, compartí con las jóvenes miedos, risas, comidas, platicas, incomodidades y cansancios. Pero sobre todo, mi experiencia fue satisfactoria con todas las jóvenes quienes me permitieron acercarme a sus experiencias de movilidad.

III.V. OBSERVACIONES SOBRE LA MOVILIDAD DE MUJERES JÓVENES EN EL METRO

Las jóvenes con quienes trabajé tienen perfiles similares entre sí, dos de ellas tienen al menos la licenciatura concluida, mientras que las otras tres son pasantes en proceso de titulación, lo cual habla de un poder adquisitivo y apoyo familiar que les ha permitido continuar con sus estudios. Además de que a excepción de Tania, quien vive sola y solventa sus gastos de manera individual, las demás no están obligadas ni depende de ellas solventar los gastos de su hogar, en ese sentido, Desirée apoya al ingreso familiar de manera voluntaria. Incluso las labores en sus hogares tales como hacer las compras o limpiar no recaen totalmente en ellas, nuevamente sólo Tania y Desirée tienen mayores responsabilidades ya que se encargan de sus mascotas, limpiar la casa y su ropa.

En general, la movilidad de todas corresponde a un patrón de actividades aspiracionales en relación a sus profesiones, todas continúan sus estudios, dos son parte de proyectos de

investigación (Aura y Natalia), mientras que las otras tres además de continuar la escuela, comienzan a desenvolverse en un mundo laboral acorde a sus estudios. Si bien, no tienen la misma movilidad que un ama de casa, también es compleja, en tanto deben cruzar varias partes de la ciudad, tienen diversos destinos y dedican buena parte del día a tener que moverse de un sitio a otro. Incluso para jóvenes habitantes de la zona centro de la ciudad (Tania y Natalia) desplazarse comprende varios medios de transporte y periodos de tiempo que pueden ser largos ya que sus lugares de destino no son cercanos a ellas.

A continuación expondré algunas particularidades sobre la experiencia del metro de las mujeres jóvenes donde abordé aspectos en torno a la vestimenta que usan; por qué deciden usar el metro; en qué vagones prefieren viajar y por qué, cuáles son las ventajas y desventajas de ir en ellos y cuáles son sus espacios de preferencia dentro del vagón; cómo suelen llevar su cuerpo y sus pertenencias; cuáles son sus preocupaciones; cómo experimentan su movilidad en metro siendo mujeres jóvenes y cómo es la convivencia en los vagones para mujeres. Todo lo cual en conjunto ofrece un panorama acerca del *saber viajar* desde sus particulares experiencias de jóvenes.

VESTIMENTA

La decisión acerca del tipo de vestimenta que deciden usar tiene que ver con los lugares de destino a los que se dirigen, a la violencia sexual (sobre lo cual se ha hablado mucho como una estrategia para evitarla), pero más allá de eso, también el uso del metro influye en sus decisiones sobre qué usar.

P: Uhm sí, en vestimenta procuro ir lo más cómoda posible no me gusta llevar ni tanta chamarra, ni eee, bueno a pesar de que es este un lugar lleno de personas, no me gusta ir tan ligerita o sea, ir con los suéteres básicos. Entrevista a Paulina, 21/11/18.

A: Nunca uso zapatos que se salgan con facilidad, o sea creo que es lo único que decido no usar, por ejemplo, los zapatos estilo como lancha y porque he visto que varias chicas les han sacado los zapatos (...) igual no traer zapatos muy altos porque a veces me toca irme parada y es todo un desastre y para no sé, una hora con zapatos altos. Entrevista a Aura, 22/11/18.

D: Pantalones así, no tan, no tan este rígidos, aunque por ejemplo, eee sí me siento como incómoda cuando llego a usar, me gusta usar vestidos, pero no los usó cortos y en algunas ocasiones he decidido usarlos sin mallas, y sí me siento incómoda (...) como en esta cuestión de subir las escaleras o así, pero no es como, vaya la vestimenta no es como algo que yo diga voy a vestirme así para que no me violenten, sino es más como elijo, como vestirme y en ese sentido pues no la considero como una estrategia de decir, “ay para que no me vean, para que no me violenten”. Entrevista a Desirée, 08/12/18.

N: Me gustaba mucho usar zapatos, pero zapatos bajitos y de esos de los que no necesitas como calcetas, como flats (...) se me hacían muy cómodos y me gustaban incluso cómo se veían pero desde que entre a, a la universidad y que tuve que hacer como, todo este tipo de, utilizar todo este tipo de transporte que ya está tan lleno en horas pico y cosas por el estilo, era muy común que me pisaran. Entonces como me pisaban, además de que a veces llegaban a romper mi zapatos porque los zapatos a veces tenían moñitos, entonces como me pisaban hacía que tronara el moñito y pues definitivamente dañaban totalmente el zapato [sonríe] y además de eso me pisaban y me dolían muchísimo entonces decidí optar por las botas o tenis, entonces realmente no me siento cómoda ya saliendo con zapatos porque además voy más lejos (...) Yo siempre utilice eee pantalones de mezclilla y siempre me parecieron lo más cómodo, pero sí debo de confesar que muchas veces he intentado eee utilizar vestidos pero no los uso, no los uso porque, y lo pienso mucho en usarlos porque aaa incluso también shorts, también muchísimo más shorts porque en épocas de calor realmente hace un calor tremendo y hay veces en que no soportas tanto los pantalones, entonces yo preferiría traer pues vestidos pero no me gusta porque me siento insegura, me siento más insegura utilizando los vestidos o utilizando shorts, por lo mismo del acoso o por, el vestido pues porque se me fuera a levantar por lo mismo del aire del metro cosas por el estilo (...) aaaa, también tuve que cambiar las mochilas porque yo, antes usaba más bien bolsas de (...) como de mano o de esas bolsas de las que utilizas como mochila que no son, no sé, tal cual bolsas sino que sí son mochilas pero que son de lado, como que nada más

K: ¿La cruzada?

N: Aja justo, y esas me gustaban o las utilizaba más en la prepa, pero cuando empecé a utilizar más el metro, me di cuenta que era muy incómodo utilizar ese tipo de bolsas (...) también eso lo cambié, antes usaba muchos anillos, anillos y pulseras, entonces los cambié desde que utilice el metro en hora pico, porque había veces en las que yo me agarraba del tubo y mi anillo como era grande, se atoraba con las chamarras o con los suéteres o con las blusas de las chavas y jalaban y entonces en el momento en el que jalaban me lastimaban mi dedo, porque es evidente el anillo jala, entonces me jalaban pero también se llevaba parte del, de que estaba atorado. Entrevista a Natalia, 13/12/18.

Ninguna de las mujeres jóvenes es parte de un trabajo o carrera universitaria donde les exijan usar zapatos de tacón o vestir de determinada forma, sólo Paulina asiste con ropa formal pero sin hacer uso de zapatos de tacón. Eso les permite a todas poder vestirse de acuerdo a sus preferencias, las cuales ven limitadas sea por acoso sexual (excepto Desirée), por posible aglomeración en el metro e incluso por la infraestructura por la cual deben pasar (Desirée prefiere no usar vestidos al pensar en las escaleras que subirá). En general, todas destacan la decisión de vestir ropa cómoda para su día a día en relación a sus actividades y al transporte.

ESPACIOS DE PREFERENCIA

Entre las razones de las mujeres jóvenes de usar el metro están principalmente tres: es barato, rápido y más seguro que otros medios de transporte. Como parte de su cotidianidad cuatro de las jóvenes viajan en vagones para mujeres ya que se sienten más tranquilas al usarlos, particularmente Desirée considera que baja el *estado de alerta*³² en cuanto a violencia sexual³³. Lo cual confirma el cumplimiento del objetivo del *Componente Viaja Segura* en tanto las jóvenes se sientan más seguras durante su movilidad en esos espacios³⁴. En general, la disminución del estado de alerta es la principal ventaja para todas en los vagones exclusivos.

Por otro lado, en cuanto a desventaja la mayoría expresó que puede suceder que las mujeres no se recorran, que haya más pleitos en torno a los espacios o que se avienten. Al respecto Tania identifica mayor demanda territorial

T: La desventaja sería por una parte que nos volvemos súper territoriales ¿no?, yo creo o sea es una onda como de pareciera que tener ese vagón en sí mismo es la gloria ¿no? o sea es como el todo entonces se vuelve una, un ejercicio de territorialidad que provoca la misma violencia ¿sabes? [ríe], que sigue existiendo, a lo mejor no hay una violencia de acoso sexual, pero sí hay una violencia hacia los

³² Vale la pena recordar que para Paula Soto el *estar alerta* es “una forma de hábito construido, un estado emocional y un estilo corporal que va naturalizado en este caso el estar “alerta” ante el peligro y que como resultado modifica la relación con la ciudad, con el otro, y consigo mismas” (Soto, 2017: 135, 136).

³³ Particularmente Desirée y Tania no descartan la posibilidad de ocurrencia violencia sexual en vagones exclusivos, aunque no la han vivido.

³⁴ Durante los sombros en ocasiones había hombres sin respetar los señalamientos, ocupando los vagones.

hombres y hacia las mujeres ¿no? como “este es mi lugar”. Entrevista a Tania 26/11/18.

Cuando las jóvenes deciden usar los mixtos es sólo si van a recorrer pocas estaciones, si el metro está por cerrar las puertas o si van acompañadas por una figura masculina. Sólo Aura no suele usar los vagones para mujeres con frecuencia a menos que viaje con otras mujeres, al respecto menciona

A: Pues no me gustan porque las mujeres se avientan mucho o sea son muy agresivas, y es muy invasivo, yo siento que el vagón de mujeres es más invasivo que cuando viajo en el vagón mixto. Entrevista a Aura 22/11/18.

Ya dentro de los vagones los *espacios de preferencia* (Jirón, Imilan e Iturra, 2012), en tanto estrategia de uso del metro, están relacionados a las estaciones que se recorrerán, si son varias prefieren colocarse donde no estorben, pero si bajarán en pocas estaciones buscan quedar próximas a la puerta o en general de donde puedan sujetarse de un pasamanos. Lo anterior da pauta para pensar que los *espacios de preferencia* pueden tratarse de *jerarquías espaciales* dentro del vagón como se muestra en la pirámide 1, donde el espacio más importante es el asiento exclusivo y el menos deseado es entre las puertas sin alcanzar un pasamanos porque es más difícil mantener el control del cuerpo



Pirámide 1. Espacios de preferencia o jerarquías espaciales.

Particularmente las mujeres jóvenes mencionan como primera opción entre sus espacios de preferencia ir entre filas en caso de trayectos largos para no estorbar y no ser empujada

cuando alguna otra busqué bajar o entrar. Su segunda opción es a un costado de las puertas, si van a bajar pronto prefieren quedar cerca de la puerta de ascenso y descenso, pero si bajarán estaciones más adelante prefieren ir del lado de las puertas que no abren. En caso de no quedar tan cerca del pasamanos, hacen lo posible para poder tomarse de uno, estrategia que puede resultar obstaculizada ante tanta aglomeración. Lo que definitivamente ninguna mencionó fue usar un espacio entre puertas, ya que es más difícil sujetarse de algún pasamanos y por ende controlar el cuerpo, además de ser más propensa a estorbar o ser empujada, lo cual es muy frecuente, reitero, en la aglomeración.

Lo más interesante es que sólo Natalia mencionó la decisión firme de usar asiento siempre que va de vuelta a su casa, incluso para lograrlo prefiere regresar una estación más si es que sube en Copilco para volver a Universidad, lograr tener un asiento y así descansar durante ese trayecto en el que recorre casi toda la línea. Tania mencionó la posibilidad de usar el asiento si es que hay uno disponible, lo cual siempre sucede cuando va de Garibaldi a UAM-I, porque hay poca afluencia. Lo mismo sucede con el resto de las chicas, no mencionaron entre sus opciones el asiento a menos que esté disponible. Aura y Desirée se cuestionaron el sentirse cansadas y no poder sentarse, pero al momento de hablar de sus *espacios de preferencia* no lo mencionaron.

El asiento es el espacio de máximo privilegio dada la comodidad que brinda durante el viaje, pero no es un privilegio que les será dado a todas por igual, invito a pensar todo lo que condensa el asiento en tanto *espacio de preferencia* cargado de *jerarquía espacial* y poder en torno a lo generacional. A través de ese espacio y las interacciones en torno al mismo es posible mirar el *deber ser* y el *ser joven* que proponen López y Meneses (2018a, 2018b), como parte de la dupla jóvenes y espacio público, el cual está cargado de relaciones de poder

Esto implica poner en discusión dos perspectivas en tensión: el *deber ser* frente al *ser* de los jóvenes; este último definido desde su experiencia propia ubicada en el presente y en relación con el mundo adulto; mientras que el *deber ser* estará construido desde la mirada adulta que coloca a los jóvenes en un estado de incompletud y de tránsito hacia la adultez, lo cual apunta siempre a un tiempo futuro (2018a: 11).

Las jóvenes siempre tendrán menores probabilidades de hacer uso del asiento mientras que las adultas esperarán que aquellas les cedan el asiento. En caso de no cederles el lugar, en ocasiones las adultas expresan comentarios adultocéntricos en forma de reclamo

A: Hacen sus comentarios sutiles “ay es que la juventud de ahora ya no se levanta”, “la juventud no sé qué”, pero ahí si yo coincido de que son personas que son completamente sanas y que ellas no pueden decir “es que yo vengo de una jornada”, y tú no sabes porque yo igual vengo de una jornada muy pesada, ahí si yo soy una persona muy mayor, okay, “aquí tiene su asiento” sin que me lo pida, pero si es una señora no sé de unos 35-40 años, yo creo que tiene la suficiente fortaleza, yo me levanto a las cuatro de la mañana y llegó a mi casa a media noche, yo también tengo un desgaste y lo sopeso, y lo veo, y digo yo tengo, bajo este contexto yo tengo el mismo derecho a estar sentada y de irme cómoda como tú, que es fortuito a veces que te toque un lugar, sí es fortuito y ellas deben de aceptar eso. Entrevista a Aura 22/11/18.

Los reclamos pueden estar relacionados a lo que se espera de la población joven pero también a la idea generalizada que se tiene sobre la misma como si fueran una población inmune al cansancio u otros malestares.

D: Yo creo que influye en el sentido de cómo es pensada la juventud, yo creo que en el imaginario está como que la juventud es enérgica, fuerte, bueno eso es al menos la lectura que yo doy, de que no se cansa es como, entonces yo creo que eso si permea mucho en que a veces te den o no el asiento o de que te digan “oye párate” ¿no? (...) dentro de mi experiencia como joven en el metro nunca he pedido el asiento (...) decir “oye es que me siento muy cansada”. Entrevista a Desirée 08/12/18.

El metro se ha visto rebasado por la demanda de usuarios, de manera que los asientos que hay en los vagones no alcanzan para todos. La posibilidad de sentarse o no tiene que ver con diversos factores, por ejemplo, cuando no hay muchas personas sin mayor problema si las usuarias lo desean podrán ocupar uno. Pero en caso de aglomeración otros factores son importantes, si se es una mujer embarazada, una mujer con bebé, una persona con discapacidad o un adulto mayor, la preferencia siempre les será otorgada a ellos. En este caso destaco sobre todo el papel fundamental que juega la edad sobre las *jerarquías espaciales*, las cuales están estrechamente relacionadas también con la estrategia de mantener mayor control del cuerpo durante el movimiento.

CÓMO LLEVAN SU CUERPO Y SUS PERTENENCIAS

En torno a las estrategias corporales sobre cómo llevar sus cuerpos, la mayoría aseguró que depende de la situación en la que se encuentren, por ejemplo, Desirée considera que en caso de ir en vagones mixtos su uso corporal es más rígido, pero que al estar entre mujeres suele soltar más su cuerpo para amoldarse a la situación. Por su parte Natalia para defender su cabello y no molestar a su alrededor suele sujetarlo con una coleta. Mientras que sus pertenencias, sean mochilas o bolsas, suelen llevarlas de manera que las protejan o para no incomodar a las personas a su alrededor.

P: Este pues no [ríe], nada más me sostengo con una mano y ora que si que me pongo flojita porque hay algunas mujeres que entran empujando entonces ahí es este más fácil que ellas entren y yo también salga (...) mi mochila si la cambié, antes usaba de dos asas y la cambie por una asa, justamente para este moverla, cambiarla, dependiendo de cómo este yendo el metro. Entrevista a Paulina 21/11/18.

A: Yo literalmente flojita y cooperando, si estoy hasta enfrente sé que me van a empujar y no es algo que yo pueda detener con mi cuerpo porque pues soy muy delgada, soy muy bajita, sólo, con el cuerpo no (...) También trato de no traer bolsitas de esas como cruzadas, bolsitas chiquitas que también te las jalonean, las mochilas nunca la llevo, cuando viajo, si es de espalda nunca la llevo atrás, al menos que vaya caminando en los transbordes, pero cuando subo al metro no la llevo, porque me ha tocado tal vez, que me hayan sacado ahí la cartera, o las mismas personas para que no entres al metro te jalonean de ahí, o a veces se te atora en la puerta, sí, entonces es como un desastre lo de la mochila (...) la paso enfrente, la paso justo acá [señala su pecho]. Entrevista a Aura 22/11/18.

T: En general creo que soy como muy, me adapto mucho corporalmente ¿no? entonces a mí no me molesta si alguien me agarra, o sea si alguien se va a caer y me agarra del brazo ¿no?, o sea incluso le he dicho a señoras como de “ay, agárreme con confianza, no pasa nada” ¿no? porque me parece que la propia dinámica del metro lo permite ¿no? (...) cuando voy parada o sea me es muy moles... me es muy incómodo tener que ir agarrada del tubo con todo esto [se pone recta en la silla y figura con su brazo derecho como si se sostuviera del tubo], sí, me parece que de las posturas para ir en el transporte público es de las más eee molestas porque aparte se enfrena o no sé qué hace y te vas hacia acá ¿no? y entonces el otro te hace así no [mueve el cuerpo figurando a una persona evadiendo a otro] luego vas así ¿no? Entrevista a Tania 26/11/18.

D: Desde el ir sería, desde el a lo mejor no bajar mi mochila y dejarla en la parte de atrás, ir con los brazos así como en posición de cierta [pone los codos abiertos a la altura del pecho], de cierto espacio vital, sí, de resguardar cierto espacio para no

estar tan próxima a los cuerpos este ya sea, de mujeres no tanto pero sí de hombres, entonces es como ponerme así, incluso a veces he detectado que es cansado ir así, porque entonces vas así como qué onda ¿no?, pero sí o sea desde los cuerpos, desde el buscar a lo mejor un rincón donde este pueda estar como a lo mejor, no tan próxima a los demás porque a lo mejor hay como ciertas estructuras del metro que te permiten como resguardarte pero sí (...) yo creo que las estrategias que más utilizo es la parte del cuerpo, de hacer resistencia con el cuerpo, de cuidarme con el mismo cuerpo. Entrevista a Desirée 08/12/18.

N: También soy muy desconfiada entonces aunque vaya en el vagón de mujeres o en el mixto no importa, siempre cuando estoy en el metro y hay una afluencia grande de gente, mi mochila la pongo hacia enfrente de mí y la estoy viendo todo el tiempo en lo que espero el metro y una vez entrando al metro ya la bajo y.... no sé, de, no sé cómo uso del cuerpo (...) ¡Ah ya! una de las cosas que también hago también cuando hay bastante gente (...) es agarrarme mi cabello, como mi cabello es muy largo (...) Por lo regular me lo jalan o una vez se me quedó atorado en el metro (...) entre las puertas y es muy feo porque te estorba, o sea bueno no te puedes mover o sea, estás totalmente así y además estás como aguantando los, como que te estén moviendo y entonces tu cabello se te va jalando entonces desde esa vez lo que hago es hacerme una colita de lado, o sea tenerla todo, todo, todo de este lado porque además también sé que es estorbo a veces como hace aire en el metro pues tu cabello también sale volando y pega en la cara de las personas entonces creo que por comodidad mía y de las demás personas agarro mi cabello, entonces siempre traigo una liguita [ríe] y lo amarro. Entrevista a Natalia 13/12/18.

Las posturas que narran cuidan de no incomodar, en la medida de la posible, al resto de las personas usuarias a la par que buscan protegerse también, sea mediante los codos o mediante el uso de sus mochilas. Es importante destacar el uso corporal diferenciado en vagones mixtos o exclusivos que menciona Desirée, asegurando que en caso de ir en el mixto su postura es rígida, a diferencia de Paulina, Tania y Natalia quienes llevan el cuerpo más ligero en vagones de uso exclusivo.

CUÁLES SON SUS PREOCUPACIONES

Las jóvenes no son personas despreocupadas e indiferentes ante las posibles contingencias del metro, a los accidentes que en éstos pueden ocurrir, así como tampoco son inmunes a sentir malestares. Recordemos que Natalia durante el sombrero mencionó que en ocasiones

tiene mareos o claustrofobia, las cuales impactan en sus estrategias, ya que prefiere no ir en espacios donde haya demasiadas personas, esperar al final para poder avanzar en las escaleras cuando la mayoría ya paso, o ir sentada en la misma dirección que maneja el copiloto para no marearse. Especialmente se muestra preocupada ante la falta de protocolos que indiquen cómo actuar en caso de que alguien requiera un servicio médico

N: incluso una amiga que tenía se desmayó en el metro y dice ella que cuando despertó, despertó en un, en un consultorio de doctor o sea que la llevaron tal cual, que se desmayó bastante tiempo entonces que no sabían nada y pus sólo la sacaron del metro y pus le trataron de hablar a un familiar, a alguien que fuera por ella, pero realmente o sea atención dentro del metro no hay y que entre nosotros, nosotras como usuarias tampoco sabemos darlo. Entrevista a Natalia 13/12/18.

Tampoco gusta de ir en el primer o en el último vagón porque considera que serían los más afectados si el metro chocara con otro.

Aura recuerda también una ocasión en la que se sentía mal y una mujer se acercó a ofrecerle agua y una oblea mientras ella permanecía sentada esperando a que pasara su malestar. Durante el sombreado mencionó preocupación en torno a las rejas ubicadas en Pantitlán de la línea A, las cuales no permitirían una salida rápida en caso de sismo, incluso si no hay mucha gente ya que están en zigzag.

Las preocupaciones en torno a posibles malestares en el metro les preocupan porque suceden en espacios públicos con desconocidos. Mientras que las preocupaciones en torno a fallas del metro, posibles accidentes, o la infraestructura relacionada con un sismo, son preocupaciones muy específicas en torno a las condiciones materiales del metro.

QUÉ IMPLICA SER UNA MUJER JOVEN EN EL METRO

Particularmente su experiencia de mujer joven la manifiestan en las siguientes palabras

P: Mmmm, si no es la más grata porque no estamos acostumbrados a usar bien a usar el transporte que tenemos, o sea ocuparlo en toda su capacidad, yo creo que vamos ahí en esa transición, estamos en esa transición de mejorar el transporte, de respetarlo poco a poco, estamos todavía en la etapa de me vale, no es mío ¿no?,

estamos cambiando poco a poco es de todos no es sólo de una persona es de todos, entonces, mi experiencia pues ha sido buena (...) pues yo creo que recalcar eso ¿no?, que estamos, bueno ahorita la sociedad es más de jóvenes que de adultos y jóvenes que vamos a ser adultos entonces, ahora sí que el cambio está en nosotros en mejorar las vías este públicas, el transporte y pues sí, sí me atrevo a decir que poco a poco, digo no es de un día para otro, sino de un periodo, este no sabría definirlo como tal, va haber personas que si van a respetar más el transporte quizás este posteriormente cambiar esa mentalidad de acoso sexual, para que se integren nuevamente los vagones, el respeto hacia las personas mayores, hacia los embarazados, hacia los, bueno los viejitos o personas que simplemente llevan muchas cosas que se les dé un respeto o ciertos lugares entonces estamos como mejorando poco a poquito. Entrevista a Paulina 21/11/18.

A: Yo creo que sí porque sí tienes un poco más de vitalidad en muchos aspectos, sí tienes un poco más de energía, yo me recuerdo que cuando yo iniciaba a estudiar yo corría, si se me hacía tarde corría por las escaleras para alcanzar el metro, antes de que se cerrara, ya ahora digo “ay no, alcanzaré el siguiente estoy súper cansada” o incluso veo las cosas desde otra perspectiva, porque no solamente soy una mujer joven, sino soy una mujer joven que estudia y eso es muy diferente a una mujer joven que trabaja, a una mujer joven que tiene hijos, o sea es diferente, entonces, sí lo veo diferente porque también yo ya tengo otra educación, tal vez yo veo mal que un niño, que le den el lugar a un niño en vez de a una señora mayor porque a mí me educaron en el contexto de que la señora mayor lo necesita más que un niño, porque el niño tiene mucha energía y yo lo veo mal, y yo lo vivo diferente a una persona, que no sé qué tenga quince años a una persona que tenga 17 años, a una persona que tenga 35 años, ¿no? porque incluso antes estaba la costumbre de que a la mujer se le cedía el asiento, si iba en el vagón, si antes no había vagones de mujeres “ah pus siéntese”, y no importaba que fueras vieja que fueras chica porque eras mujer te cedían un asiento y ahora ya no, ya no pasa eso tampoco o sea si lo vivo, si lo vivo distinto (...) Mi experiencia como usuaria del metro es, sí es, yo sigo manteniendo que es incómoda la situación [sonríe], es incómoda porque la verdad, más que nada yo creo que es el servicio, el servicio está ya no da para la sociedad en la que vivimos, donde somos demasiados, donde la, la mayoría del trabajo se centra en un solo punto entonces recibe muchas personas, lo que lleva a lo mismo ¿no?, el servicio no lo soporta, yo ya no lo soporto ¿por qué?, porque es malo, es terrible, la gente se desespera, la gente, la gente en desesperación te agrade y si no tienes cuidado tú empiezas agradecer, ¿no? y se vuelve un ciclo sin fin. Entrevista a Aura 22/11/18.

T: Como mujer joven usuaria del metro es.... por una parte que el metro me permite tener libertad para llegar a muchos lados sin tener que usar el coche ¿no? eee sí hay una, una cierta idea, percepción que puede llegar a muchos lados el metro ¿no?, pero

que la propia estructura del transporte público sigue sin ser lo suficientemente amable para los usuarios en general, pero también para las mujeres ¿no? uhm que es muy complicado el propio metro, no sólo por la violencia que puede existir al interior, acoso sexual pero también entre mujeres sino la propia estructura ¿no? o sea ¿sabes?, me parece que es bien, bien violenta complicada, ahora pensaría en esto, las escaleras eléctricas ¿no? ¡nunca funcionan!, y no es una onda de huevonez ¿no? [ríe] sino me hace mucho pensar en las señoras grandes o en las señoras con hijos que tienen que ir subiendo las escaleras, si para mí es cansado siendo una mujer joven ¿no? o sea subir las escaleras de, lo tengo muy presente de Miguel Ángel de Quevedo que son grandes, enormes. Entrevista a Tania 26/11/18.

D: Como mujer joven es... pues es una experiencia que está atravesada por el disfrute a lo mejor de, de viajar en metro, de observar pero también en esta parte de, de viajar como de que el trayecto es largo (...) también es como una experiencia de mujer joven en el metro que digo hújole en unos diez, quince años, ¿voy a soportar esto o me voy a ver del otro lado? eso (...) porque a lo mejor ahorita ando como en una onda de, de, de ser este sororaria empática pero digo pero quieras o no o sea los años pesan (...) los trayectos también desgastan entonces a lo mejor, en algún momento me voy a ver del otro lado, este pues no sé, fíjate que algo bien interesante es que o sea dentro de mi experiencia como joven en el metro nunca he pedido el asiento. Entrevista a Desirée 08/12/18.

N: Yo creo que por mi físico, o sea físicamente soy joven, entonces por lo mismo me suelen parar más, entonces si hay una persona que necesita el asiento, por lo regular a quien se dirigen las miradas o a quien le piden que se pare es a ti porque eres joven, entonces creo que mi condición de mujer joven es más propenso a que te paren en el metro sin importar si estás cansada o no, porque es evidente que el cansancio muchas veces no se ve tanto físicamente ¿no?, entonces creo que eso puede ser, también mmm he visto ultim.. o sea antes cuando usaba el metro me solían dar el asiento, ahora últimamente, o sea en el vagón de hombres, mixto pues, eee ahora ya no, ahora ya veo que aunque sea mujer como soy joven a mí ya no me lo dan, sí lo suelen dar como a personas más grandes que yo pero a mí ya no, entonces creo que eso también interfiere en que si me dan el asiento o no, mmm también creo que es más factible que a mí me empujen, por ejemplo, he visto mucho que cuando entras al metro, por lo regular entre mujeres sí a lo mejor se empujan y todo pero lo que sí siento es que a quien nunca van a empujar va a ser a los niños, a las niñas y a los adultos o las adultas mayores, esas es como casi imperdonable que si quiera los toques o las toques, entonces a mí como joven como ya no soy adulta y ya no soy niñas es más, o sea como que dan por hecho de que yo si aguanto los golpes, entonces es más factible que a mí me empujen para entrar que, que a una de estas tres personas ¿no? Entrevista a Natalia 13/12/18.

Ninguna de las jóvenes relató su experiencia de usuaria joven desligada a las propias características del transporte y de las demás personas usuarias. Nuevamente en sus relatos vuelve a salir el tema en torno al asiento, a la juventud que también se cansa pero que debe resistir ir más de pie y resistir más los empujones. Para la mayoría son viajes incómodos y los relacionan sobre todo al propio funcionamiento del metro el cual al verse rebasado genera condiciones poco amables en general para el resto de la población usuaria.

CÓMO ES LA CONVIVENCIA EN LOS VAGONES PARA MUJERES

Para las jóvenes la convivencia entre mujeres suele ir en dos caminos: ser solidaria o violenta. Solidaria en tanto que pueden apoyarse unas a las otras, platicar mientras esperan el metro u organizarse al usarlo. Y violenta porque puede haber diversas problemáticas.

P: Mmm, no es grata pero es más segura, a pesar de que nos empujemos a pesar de que haya diferentes opiniones, mentalidades, evitar un problema yo creo que siempre será como la vía, no más favorable, pero sí, una alternativa vaya. Entrevista a Paulina 21/11/18.

A: Es... uhm... uhm... es que no puedes decir que hay convivencia, yo, yo no creo que puedas decir que hay convivencia, yo no creo que puedas decir que hay convivencia porque es muy impersonal, o sea si viajan muchas personas pero como tal ¿cuál es su interacción? ni siquiera en las confrontaciones que llegan a tener hay una interacción e incluso puedes, yo puedo pegarte tú puedes pegarme pero si yo no te digo “oye me estás pegando”, no hay una convivencia no sé si te estoy haciendo daño o no sé si tú quieres hacerme daño, más bien la experiencia yo, en el, en el viaje. Entrevista a Aura 22/11/18.

T: Eee hay de dos o es violenta ¿no? o es solidaria ¿no?, depende o sea a mí me ha tocado sí como justo esto como se ejerce cierta solidaridad con las otras ¿no? eee “agárrate de aquí” o “ya vamos a bajar” o este, o “siéntese” ¿no? y también hay momentos en donde es muy violenta porque pus todos quieren llegar a su lugar o todos quieren salir y eso genera el caos ¿no? así como, “yo voy primero”, “no, pero quítate que yo quiero pasar”, “no pero no, me estás preguntando que si voy a bajar ¿qué te importa?” sabes [ríe], como una onda así de las personas, también del horario, de la línea. Entrevista a Tania 26/11/18.

D: Desde mi experiencia ... [se queda pensativa] es que yo creo que, no podría utilizar una sola palabra porque pienso que sería injusto decir ¡ay es muy bonita! no pus no, la verdad no, yo creo que esa dinámica, la convivencia está atravesada por lo que, por el contexto, o sea, es como un micro un microespacio, que no es ajeno a

un macroespacio, entonces pienso que justo en el metro se reproducen mucho, muchas de las cosas que pasan en la sociedad en general ¿no? (...) Que está como muy este, es como muy en concreto porque es en un espacio, ciertos horarios, cierta población, pero yo diría que la convivencia, es que, una característica, es que es una convivencia, una palabra que pueda expresar esa convivencia [sonríe] como de muchas formas, como una convivencia me la imagino como una como una figura geométrica [sonríe] que no tiene una forma concreta vaya o sea ¿se puede decir amorfa o sea? (...) Asimétrica, no sé, se me hace como pues diversa, una convivencia diversa que oscila entre sí a lo mejor esta parte de defenderte de estar a la expectativa, pero también te digo hay cosas tan bonitas como que la señora que te dice “te cargo la mochila” (...) O esta, incluso estas, estas es que no te puedo decir que se tejen redes en el metro porque para que se tejan redes tiene como haber más estabilidad, más continuidad (...) Pero sí es como este intercambio de experiencias que se dan en el metro, a mí me parece interesante por ejemplo, como a veces en el dialogo entre mujeres a veces otras mujeres se reconocen en el mismo dialogo, que solamente ellas saben qué pueden agarrar de ese dialogo [ríe] pero que a lo mejor las hace sentirse identificadas y eso es muy interesante, entonces de la convivencia yo creo que es, no es una convivencia que se pueda etiquetar como buena, mala sino es una convivencia diversa, eso [ríe]. Entrevista a Desirée 08-diciembre-2018.

N: Depende en qué situación, a veces siento que si puede ser muy solidaria (...) Incluso hasta sororaria y hay veces en las que sí me parecería violenta, pero he visto que las situaciones de sororidad incluso de solidaridad se dan cuando hay un momento muy extremo o sea ya sea que el metro se haya tardado muchísimo y que la gente entre su desesperación terminé diciendo “ash ya de todas maneras ya no llegué” o sea como que se empiezan como a relajarse de tanto tiempo que llevan ahí, que incluso otras personas comienzan a platicar y a decir no, pues yo tenía que llegar a tal lado o a contarse sus propias vivencias (...) Que cuando no pasan de hecho así, hay veces en que sí es así como bastante violento porque se atacan brutalmente, pelean por el asiento, pelean por el espacio, pelean por todo (...) Entonces, creo que en ocasiones, dependiendo la ocasión y que incluso la hora podría ser y de lo que pasé podría ser violento entre violento y a veces solidario, o que entre mujeres también o sea al momento de bajar también se creen como estos lazos de “ah yo no voy a bajar si quieres pásate” o “ay bueno yo bajo...”, o se empiecen a preguntar entre ellas, “no pues yo bajo en tal estación” entons ya me voy más para atrás y ya después me voy acercando para no estorbar, para no hacer tapón y así y que entre mujeres también luego se pueden o sea, cuando se crean estos lazos como la solidaridad, entre mujeres también se apoyan cuando una persona no, no entra dentro de esos lazos de solidaridad, o sea que a pesar de que distan, la persona está viendo que se están empezando a organizar, no quiera entrar como en esa organización y que entre ellas también empiecen como, acto como de rechazo o de

expulsión de esa persona o decirle cosas a esa persona que no se integra como esa como a esa, como a esa lógica en ordenamiento. Entrevista a Natalia 13/12/18.

Como menciona Desirée la convivencia en los vagones para mujeres puede ser diversa, pero principalmente identifican o que puede ser solidaria o violenta y que ello depende en las situaciones que se generen, habrá ocasiones en que las mujeres platicuen y se ofrezcan ayuda sin importar si el metro va muy lleno, pero habrá otras ocasiones en que discutan por descender. Ambas formas son posibles interacciones en el metro, sobre las violentas profundizaré en el último capítulo.

Todas estas experiencias, opiniones, maneras de interpretar y dar cuenta de ciertas particularidades son parte del *saber viajar* las jóvenes, el cual comienza a construirse en relación a sus lugares de origen, de destino, posibles rutas, condición socioeconómica y de edad. Particularmente en el metro han aprendido a cómo llevar el cuerpo de acuerdo a la infraestructura de cada espacio, estación o vagón en relación al resto de la población usuaria; cómo llevar consigo las bolsas o mochilas; cómo interactuar con el resto de las pasajeras en tanto *unidades vehiculares* para entrar, salir del vagón, formarse en el andén o conseguir un espacio específico dentro del vagón en tanto *espacio de preferencia*; saben por dónde irse; estimar tiempo, identificar qué estaciones son de mayor afluencia; conocen qué estrategias usar ante posibles restricciones en determinados espacios y también conocen sobre posibles contingencias de la movilidad relacionadas con el clima, accidentes, infraestructura deteriorada o servicio ineficiente, por mencionar algunas, lo cual da cuenta no sólo de sus conocimientos sino también de sus miedos y preocupaciones respecto al uso del transporte.

En general el *saber viajar* o *conocimiento incorporado* construido con base en sus experiencias, es un constante proceso de aprendizaje ya que las jóvenes continúan alimentándolo cuando se desplazan a otros espacios.

Es muy importante destacar que la violencia sexual, aunque no estuviera en mis guiones de observación y preguntas, aparece inevitablemente en las notas de campo y en los relatos de las jóvenes e impacta significativamente en su movilidad (qué vestir y qué vagones usar). Por otro lado, también existe la posibilidad de ocurrencia de violencia entre mujeres en vagones exclusivos como parte de su movilidad, sobre este tema tratará el siguiente capítulo.

CAPÍTULO IV. INTERACCIONES VIOLENTAS ENTRE MUJERES EN LOS VAGONES DE USO EXCLUSIVO

En el capítulo anterior he abordado la movilidad de las mujeres jóvenes enfatizando su experiencia como usuarias del metro en tanto *unidad vehicular mujer joven* como parte de un *saber viajar*. Durante sus desplazamientos interactúan de múltiples maneras, entre ellas una posibilidad es la violencia entre mujeres en los mismos vagones exclusivos, tema que abordaré en este apartado: interacciones de violencia interpersonal entre mujeres. Las preguntas a responder son ¿cómo se da la violencia interpersonal entre mujeres en los vagones del metro?, ¿bajo qué motivo(s)?, ¿en qué condiciones situacionales?, ¿qué explica esa violencia?, acaso ¿se trata de una violencia propia entre mujeres, de una violencia en la que se reproduce el orden patriarcal, o de ambos tipos?

Mi hipótesis es que estas interacciones violentas pueden responder a la defensa del cuidado del propio cuerpo así como del espacio que se ocupa o pretende ocupar en el metro. Para responder haré uso de los conceptos goffmanianos en torno a la defensa de los *territorios del yo* en relación a las diferentes violencias desplegadas entre mujeres, las cuales he caracterizado de acuerdo a mis observaciones en tres tipos: violencia física, violencia verbal y violencia gestual.

Antes de continuar reiteró que no parto del pensar que las personas o los espacios son inherentemente violentos, por lo tanto no se deben leer las siguientes líneas como una afirmación a las interacciones de violencia interpersonal entre mujeres en espacios exclusivos, sino mirar el desarrollo del capítulo como un acercamiento a un tipo de posibles interacciones durante la movilidad, a partir de un grupo de personas y espacios en específico. Las interacciones de violencia que expondré han sido vividas u observadas por las mujeres jóvenes, así como por mí y retomadas de las entrevistas, los sombros y mis observaciones etnográficas.

Antes de pasar directamente a las interacciones violentas, daré un pasaje sobre aquello que se ha entendido por violencia, sobre todo en la sociología y posteriormente presentaré una breve revisión de estudios de caso sobre violencia ejercida por mujeres en general y en particular en el metro. Para el primer pasaje me he valido sobre todo de las lecturas y

discusiones del *Seminario permanente sobre juventud y violencia*, coordinado por las doctoras Marcela Meneses y Leticia Pogliaghi en el Instituto de Investigaciones sobre la Universidad y la Educación (IISUE), a las cuales me fue permitido participar en el marco de los proyectos de investigación (PAPIIT) que cada una coordina. Agradezco a las doctoras abrir un espacio de discusión de esa índole el cual me dio muchas respuestas y me generó otras dudas que me permitieron aprender e ir pensando en posibles respuestas para el presente trabajo. Agradezco también a los compañeros miembros del seminario por crear un ambiente respetuoso de discusión donde cada uno pudiera compartir sus dudas y planteamientos. Aclaro que las palabras vertidas a continuación son mi total responsabilidad.

IV.I. ¿QUÉ ES LA VIOLENCIA?

La violencia es, en más de un sentido, como el clima: complicada, cambiante y, en cierto sentido, impredecible, pero resulta de causas similares que, en combinaciones variables en distintos tiempo y lugares, la producen. Siguiendo este razonamiento, explicar la violencia implica vislumbrar causas, combinaciones y contextos

La violencia en los márgenes: una maestra y un sociólogo en el conurbano bonaerense, Javier Auyero y María Fernanda Berti.

La violencia ejercida por personas contra otras personas, sea de manera individual o grupal está arraigada en nuestras culturas, de manera que ser violento no es una condición humana, no se trata de un instinto de supervivencia, sino que es parte de nuestras culturas y se manifiesta de diversas maneras. Al formar parte de nuestras sociedades ha sido un tema del que se han ocupado diversos pensadores teóricos y ha sido difícil caracterizarla bajo una sola corriente o única teoría que explique todas las diversas manifestaciones, en este sentido de acuerdo con Tonkonoff (2017) la violencia es un término polisémico y expansivo, en ese caso ¿qué se ha entendido por violencia?

Gran parte del abordaje de las siguientes páginas gira en torno a la revisión realizada en el libro *Sociologías de la violencia: estructuras, sujetos, interacciones y acción simbólica* de Nelson Arteaga y Javier Arzuaga, desde el cual abordó algunas corrientes filosóficas, pero

sobre todo sociológicas sobre la violencia física, entendida de acuerdo con Anthony Giddens como “aquellas acciones que producen daño físico al cuerpo humano y a las cosas por el uso de la fuerza física” (1987 citado por Arteaga y Arzuaga, 2017: 7). En el libro han retomado sólo aquello que se ha dicho sobre la violencia física bajo el argumento de no caer en imprecisiones sobre otros tipos de violencias, sea simbólica, estructural o cultural.

En la filosofía social George Sorel consideraba a la violencia como fundante o creadora de la sociedad así como destructora de las injusticias, por lo tanto la concebía parte del progreso y la civilización, de manera que prefería la violencia antes que los posibles acuerdos y miedos que la evadieran a ella y al conflicto. Retomó de Émile Durkheim la idea de que los mitos alimentan la moral y que la violencia es una fuerza moral vital, un ejemplo de ello eran el proletariado y la burguesía que representaban dos mitos en lucha, donde expresaban el miedo y las aspiraciones de cada grupo. Para Sorel, la violencia política sólo es para cambiar de grupo de poder, mientras que en la huelga general el proletariado tiene como fin desestabilizar y reestructurar el orden previamente establecido.

Por su parte Walter Benjamin pensó a la violencia como parte de los procesos de emergencia del Estado capitalista al ser fundante y parte de la moralidad de las clases trabajadoras, puesto que ven la posibilidad de poder superar mediante ésta la dominación social que los acecha. Para diferenciar la huelga política de la huelga general, Benjamin propuso la violencia mítica (entendida como aquella que establece el derecho) y la violencia divina (su fin es la justicia), la primera cargada de moralidad sólo mueve a cambiar de relaciones, mientras que la segunda transforma la organización de la sociedad en pro de la justicia, por lo cual es vista como un acto de pacificación ya que es educadora.

Para Frantz Fanon, la huelga general, la violencia mítica y la violencia descolonizadora son similares ya que se fundan en la moralidad en pro de la justicia con miras a reorganizar el orden previamente establecido que los ha mantenido subyugados, sea a los proletarios o a los colonizados como parte del capitalismo y la colonización. La violencia descolonizadora se trata de una fuerza normativa arraigada en utopías y mitos sobre la justicia.

Para estos filósofos, la violencia es vista de manera ambivalente la cual permite estructurar un orden social injusto a la vez que permitiría liberarse del mismo orden injusto y reordenarlo

de manera justa. Por el contrario, para Hanna Arendt la violencia por sí sola no tiene la capacidad de nada ni de fundar, ni de reordenar, ni de mantener, sino que se le ha otorgado demasiada importancia porque se la confunde con conceptos como poder, potencia, fuerza y autoridad. Para ella, la violencia como instrumento requiere de justificación a diferencia del poder que no lo requiere y en vez de eso necesita legitimidad y un fin en sí mismo, de modo que lo que posibilita una revolución es un poder, un orden social y un derecho caídos que pongan en acción la violencia, la cual sólo es el instrumento-medio que instala el poder y que tiene sentido positivo cuando es en pro de la violencia o relacionada a trabajo-fabricación. Al creerla sólo un medio Arendt deja sin contenido la violencia y la ve sólo como una herramienta del poder, en conclusión “la violencia no podía ser un concepto explicativo, descriptivo y normativo al mismo tiempo, sino que debía ser analizado como un catalizador dramático de agravios sociales hacia la opinión pública” (Arteaga y Arzuaga, 2017: 44), en tanto era un hecho teatral.

En general para los filósofos la violencia podía ser un medio o instrumento que contenía los valores de cada grupo de la sociedad, particularmente de los grupos opuestos entre sí como lo podían ser la burguesía y el proletariado. Las valoraciones de los propios filósofos, a excepción de Hanna Arendt, hacia la violencia eran ambivalentes de acuerdo con la función a la cual respondieran, si la violencia sería el medio para fundar un orden social opresor e inherente a la implantación del capitalismo la violencia era mal vista, por el contrario, si la violencia serviría para ir contra ese orden opresor, pasaba a ser valorada positivamente. Sólo para Arendt claramente la violencia era una herramienta o incluso un medio, desprovisto de valoraciones las cuales estaban contenidas en el poder Arendt el cual hacía uso de la violencia.

Bajo la mirada sociológica, uno de los primeros en abordar no propiamente la violencia sino el conflicto fue el filósofo y sociólogo francés Georg Simmel, considerado uno de los precursores. En su libro *El conflicto. Sociología del antagonismo* publicado por primera vez en 1904, aborda el conflicto como una forma de socialización³⁵ de las más intensas, causada por el odio, la envidia, la necesidad y el deseo, “cuando por estas causas estalla, el conflicto se convierte en una protección frente al dualismo que separa y en una vía hacia cierta unidad,

³⁵ Para Simmel “toda interacción entre los hombres es socialización” (Simmel, 2010: 17).

sea la que sea y aunque suponga la destrucción de una de las partes (...) el conflicto, en sí mismo ya es una resolución de la tensión entre los contrarios” (Simmel, 2010: 17).

Que conciba el conflicto como una forma de socialización tiene que ver con su idea de que la unidad³⁶ contiene elementos que la constituyen así como otros que tratan de quebrarla, al igual que la propia sociedad la cual “necesita un combinado de armonía, disonancia y de asociación y lucha, de simpatía y antipatía para definir su forma (...) tanto las tendencias unitarias como las disgregadoras son constitutivas de la sociedad y, en este sentido, son positivas” (Simmel, 2010: 19). En tanto el conflicto es *sui generis* debe ser analizado diferenciando las relaciones de hombres que constituyen la unidad.

Particularmente lo que Simmel entiende por violencia es la última forma del conflicto manifiesto en la aniquilación ya que “cuando el conflicto busca la muerte del otro, el elemento creador de unidad queda completamente destruido, pero basta una limitación de la violencia, una mínima consideración del otro, para que se dé un momento de socialización, aunque sólo sea por contención” (2010: 26). En todo caso si se destruye una mínima confianza de paz entre las partes “es casi inevitable que un elemento relacional común se entremezcle con la hostilidad una vez que la etapa de violencia descarnada da paso a otro tipo de relación, sin que disminuya por ello la hostilidad entre las partes” (2010: 27). Más allá de cómo Simmel abordó la violencia, vale la pena retomar el pensar al conflicto como parte de la sociedad y como una forma de socialización entre los individuos.

Para el sociólogo clásico Émile Durkheim la violencia se trataba de un proceso colectivo resultante de la defensa a lo sagrado. Para Durkheim si se intentaba ir contra la conciencia colectiva lo que se activaban eran las *emociones violentas* en pro de defender de los peligros y amenazas las representaciones que comparte la sociedad y que concibe como sagradas. Por lo anterior se persigue al ofensor para que deje de propagar la enfermedad a otros símbolos sagrados y deje de ofender aquello que se considera sagrado. En general, mediante la

³⁶ Usa unidad “para referirse al acuerdo y cohesión entre elementos sociales, en contraposición a su separación y disociación; pero la unidad también es la síntesis de las personas, de las energías y las formas constitutivas del grupo consideradas en su globalidad final, es decir, incluyendo los factores tanto unitarios como dualistas” (Simmel, 2010: 19).

violencia se cuida a la sociedad, sus creencias y sentimientos colectivos, de manera que no es sólo reactiva y conservadora sino también creativa en el caso de las revoluciones.

El sociólogo alemán Max Weber abordó la violencia desde dos perspectivas, la primera vista como una estrategia para obtener ventajas comparativas en relaciones sociales de lucha y segundo, como un elemento simbólico fundamental de la conformación de las comunidades políticas. A todo poder le precede la violencia, por lo cual diversos grupos políticos hacen de la violencia su instrumento, sea para juzgar la violencia anterior o para usarla de manera legítima en pro de la igualdad. La violencia está relacionada con la fundación del Estado-moderno por ser una comunidad política, que tiene como característica ejercer el dominio en determinado espacio físico, es decir, tener disposición del uso de la violencia.

En Weber, sólo el consenso de la legitimidad política puede usar o autorizar el uso de la violencia de manera que está regulada jurídicamente y queda exclusivamente relegada al uso monopolístico del Estado. En tanto referente simbólico, no sólo tiene que ver con lo sagrado que mencionaba Durkheim sino además con ser fundamento de las formas de dominación.

Pasando al sociólogo Talcott Parsons quien en *Algunas reflexiones sobre el lugar de la fuerza en el proceso social*, se refiere a violencia al hablar de fuerza para abordar las dinámicas del equilibrio y el orden social. Para él, la fuerza es parte de las relaciones e interacciones sociales que se ejerce contra uno o una colectividad para incidir en su comportamiento mediante tres niveles: disuasión de acciones no deseadas, castigo por actos valorados negativamente y demostración simbólica de actuación sin disuasión o intento de castigo. Mediante la fuerza (base del poder) se logra la coacción y coerción como parte de mantener el orden social, de modo que cuando no hay legitimidad la coacción y coerción usan la violencia para infundir miedo y disuadir.

Mientras que para Lewis Coser la violencia es un instrumento de poder que parte de las estructuras y funciones sociales del sistema social en general. Para él, la violencia tiene tres funciones: ser medio, un signo de peligro y un catalizador social. Como medio tiene que ver con el ascenso social sea para actividades legítimas o ilegítimas, como signo de peligro se activa ante riesgos que deben ser atendidos, donde la violencia se vive como un *dolor social*

que se usa como mecanismo de defensa ante ciertos problemas. Y por último la violencia como catalizador social es usada para producir y reproducir cierto orden social.

Los primeros teóricos, hasta ahora expuestos, no estudiaron la violencia desde la interpretación de los propios individuos en tanto acción. Ha sido hasta fechas más recientes que se ha puesto al centro al *sujeto de la acción* (procesos de subjetivación y desubjetivación) y a la *interacción microsituacional*, para abordar como puede ser resultado de la imposibilidad de sujetos para convertirse en actores o mitigarla en la interacción.

Al respecto, el sociólogo francés Michel Wieviorka (2014) define la violencia como el acto de atentar o tener como objetivo atentar contra la integridad de quienes son las víctimas, lo cual puede implicar un todo donde cabe herir, matar, violar, robar o tratar de hacerlo. Influida por Alain Touraine con la sociología de la intervención, Wieviorka se ha dado a la tarea de mirar “que la violencia resulta un marco adecuado para comprender cómo individuos y colectivos presentan dificultades para constituirse como actores, es decir, como personas capaces de controlar su historicidad, su vida y convertirse con ello en agentes de cambio” (Arteaga y Arzuaga, 2017: 75).

Wieviorka (2014) sugiere que las ciencias sociales deben evitar pasar por esos paradigmas de causalidad y determinismo (corrientes que miran la violencia como instrumento, como respuesta o parte de una cultura de la violencia), y ser capaces de esclarecer las condiciones que hacen posible la violencia, más allá de estudiarla en sí misma. A la par sugiere que se debe cuidar de evitar psicologismos o sociologismos ya que el primero explica la violencia como un acto muy personal que implica aislar al sujeto sustrayendo sus antecedentes y trayectoria, llegando incluso a psiquiatrizar la violencia como locura (patología) que en casos extremos quitaría responsabilidad al perpetrador de la violencia omitiendo cualquier cuestión social, política, cultural o histórica que lo atraviesen. Mientras que el sociologismo deja de lado el hecho de que sólo ciertos sujetos cometen realmente el acto, aunque sean miles o millones quienes compartan las mismas ideas, emociones y orientaciones.

Si bien Wieviorka considera que la violencia es un hecho muy personal, no omite que los perpetradores estén insertos en un contexto sociopolítico y cultural que le da significado al acto violento, los significados políticos, ideológicos, religiosos. Propone estudiar la violencia

como procesos de *subjetivación* y de *desubjetivación* manifiesta en cinco tipos de sujetos de la violencia. El *sujeto flotante* se caracteriza por no encontrar los lugares de sentido que le permitan convertirse en actor, se siente negado o discriminado y ya no se inserta en ninguna relación social, sea política, intercultural o interpersonal. El segundo tipo de sujeto es el *hipersujeto* el cual está sobrecargado de sentido por ideología o religión y suprime al otro negando el debate o discusión transformando de esa manera el conflicto en rupturas violentas. El *no-sujeto* sólo actúa obedeciendo a quien cree legítimo de dar órdenes. El *antisujeto* se encarga de desubjetivar a otro sujeto por el placer de ejercer violencia y el *sobreviviente* usa la violencia como defensa para sobrevivir. Dentro del proceso de subjetivación la violencia puede tener un rol fundador, mientras que como pérdida de sentido implica un proceso de desubjetivación.

Bajo una línea similar, el sociólogo Hans Joas, partidario del interaccionismo simbólico y de la sociología de la acción creativa, aseguraba que no bastaba el mirar el orden estructural ni los factores normativos para explicar la violencia y planteó cruzarlos con el sujeto colocándolo al centro del análisis. Retomó de Maslow (1973) los tres niveles de creatividad (primario, secundario e integral) que en caso de no integrarse se manifiestan en una represión que se vive como una carga de angustia que deviene en violencia contra lo extraño y amenazante, donde la violencia “por lo regular es el resultado de la puesta en marcha de un proceso de interpretación, modelación y definición creativa de normas y valores” (Arteaga y Arzuaga, 2017: 85), por ello la importancia de ubicarla situacionalmente como creatividad situada y acto creativo y no como una anomia.

Por su parte el sociólogo Charles Tilly identifica que los estudios de la violencia han dejado de lado los procesos de interacción ponderando los factores externos, con lo que se pierden las ideas y motivos de la violencia colectiva. Tilly se interesa especialmente por los mecanismos que accionan la violencia colectiva en el espacio de la política contenciosa³⁷ e

³⁷ Para Tilly, política contenciosa es “un subconjunto de políticas públicas donde las demandas son colectivas y que habrían, si se realizan, de afectar a los intereses de sus objetivos. La política contenciosa excluye la rutina del cobro de impuestos, reportarse para el servicio militar, votar, y la suscripción para las pensiones. Pero cualquiera de estos se puede transformar en política contenciosa si la gente presenta una resistencia colectiva a ellos” (Tilly, 2003, citado por Arteaga y Arzuaga, 2017: 95).

identifica que durante el despliegue de la violencia se accionan repertorios de confrontación o *performance*.

Hasta ahora ningún sociólogo o filósofo expuesto ha estado tan cerca de las interacciones como el sociólogo Randall Collins, quien retoma a Durkheim para pensar la interacción como un ritual y a Goffman para pensar la violencia como una interacción, por ello su propuesta teórica se enmarca en una perspectiva microinteraccional. Para Collins (2008) las interacciones rituales³⁸ producen emociones positivas que devienen en solidaridad y complementariedad subjetiva, mientras que las emociones negativas³⁹ generan una ruptura colectiva que hace que se genere un sentimiento de distanciamiento o extrañeza y es así como se pueden dar el campo de tensión y miedo confrontacional que actúa como barrera a la violencia mediante la disuasión emocional de terminar con la disputa, en caso de franquear el campo de tensión y miedo confrontacional se da la violencia. Parte del modelo teórico consiste en cuatro formas de franquear la tensión y el miedo confrontacional: localizar un objetivo débil, contar con un auditorio que respalde la violencia, atacar con armas de lejos y atacar de manera sorpresiva para evitar la confrontación.

Sin embargo, Collins asegura que la gente prefiere mantenerse en tensión confrontacional y miedo ya que temen a la violencia incluso si viene de ellos, en todo caso cuando sucede depende de una serie de puntos de retorno que forman la tensión y el miedo en direcciones particulares y reorganizan las emociones como procesos interaccionales que envuelven a los presentes, desde quienes participan hasta quienes son espectadores.

Para él, la violencia se da en situaciones en un determinado espacio y tiempo donde algunos procesos principales combinados con diferentes grados de intensidad dan las condiciones de dónde y cómo ocurren formas de violencia, deja de lado la idea de que sólo ciertos individuos son violentos y por el contrario concibe que de acuerdo a las situaciones cualquier persona puede ser violenta y que en todo caso las personas a quienes se considera violentas lo son en determinadas situaciones donde pueden desplegarla entrando en un *túnel de la violencia* que

³⁸ Compuestas de cinco elementos, a saber, estar cara a cara, tener creencias comunes, acciones ritualizadas, símbolos que focalicen la atención y emociones.

³⁹ La violencia desenvuelta es el cruzamiento de emociones de miedo, enojo y entisamos que trastocan las moralidades convencionales.

altera su conciencia pero que pone en juego la sincronización de ritmos corporales tanto de la víctima como del victimario, así como de espectadores y otros que quieren detener la violencia. El hecho de que la violencia sea un éxito tiene que ver con las propiedades estructurales del campo situacional y no con las propiedades individuales, por lo cual no sólo es efectuada por hombres jóvenes, idea mediante la cual hace una crítica a pensar que no son la edad ni el género determinantes de las situaciones de violencia.

Collins propone dos formas de analizar las interacciones violentas, el primero es poner la interacción en el centro del análisis teniendo un fondo social (no individual) y cultural junto con las motivaciones o características de las situaciones violentas, para acercarnos a las dinámicas situacionales de cómo y cuándo suceden. El segundo movimiento del análisis es comparar los diferentes tipos de violencia⁴⁰ para dejar de pensar en categorías especializadas como homicidios, guerra, abuso infantil u otros y pensar mejor en las situaciones que ocurren dentro de ellos.

Los alcances de Collins son romper con ciertos mitos de la violencia que aparecen en las películas como que la violencia es contagiosa (en escenarios donde si uno comienza la pelea el resto termina peleando) cuando de acuerdo con sus observaciones deduce que no es así y que pocos espectadores participan, tampoco dura largos periodos de tiempo y tampoco hay risas de por medio. Cada una de estas tiene excepciones pero en términos generales Collins considera que son mitos que no se cumplen, además de que la violencia no es inherente a ciertas condiciones de los sujetos, sea si fueron abusados durante su infancia, si son pobres, negros o hijos de padres divorciados. Para Collins, al colocarla situacionalmente se trata de un comportamiento emergente donde el éxito de una persona sobre otra radica en las condiciones de la interacción, de manera que despoja por completo al sujeto de características propias que le permiten ganar. Si bien, es importante desencializar la violencia en los sujetos hay que tener cuidado al no considerar si se gana debido a procesos de socialización de cada biografía individual como es el caso del *know how* que estudian Auyero y Berti (2013) el cual que abordaré más adelante.

⁴⁰En el Seminario del ISSUE los diferentes temas de violencia nos permitieron mirar cómo la violencia actúa diferenciadamente en cada contexto, si bien puede tener similitudes, vale la pena remarcar las diferencias, incluso para considerar si algunas son catalogadas como delito.

Collins argumenta que esta perspectiva no es para mirar que todas las situaciones son iguales sino para comparar las variaciones en cada situación y mirar cómo afectan a la violencia que surge, pero al final lo que propone es mediante la observación generalizar los puntos de encuentro para poder plantear una teoría sociológica de la violencia donde lo que pondera en la situación son las emociones de una misma dinámica situacional. Además de que su estudio en tanto microinteraccional no aborda la violencia producida por estructuras sociales macro que van más allá de la mera interacción, de ahí que no estudie la violencia simbólica de Pierre Bourdieu bajo el argumento de que ésta no implica confrontación, es repetitiva y sin contingencia situacional.

Hasta ahora sólo he abordado teóricos que han analizado la violencia física por considerarla la única forma viable de ver y estudiar la violencia, sin embargo, ésta sea la manifestación violenta más visible, no es la única. El antropólogo norteamericano Philippe Bourgois (2002, 2009) ha sido uno de los teóricos que en años más recientes ha complejizado un desarrollo de teoría sobre las múltiples violencias (a partir de sus investigaciones empíricas sobre drogas y pobreza en relación a la violencia) que pueden darse en determinados contextos.

A partir del término *continuo de violencia* que desarrolla junto a la antropóloga Nancy Scheper-Hughes, conciben que detrás de la violencia interpersonal hay violencias que responden a procesos macro de violencia y las cuales pueden estar entrelazadas, Bourgois identifica cuatro tipos (2002, 2008):

- Violencia política, es perpetrada directa o intencionadamente en pro de una ideología política.
- Violencia estructural, es la organización política-económica ya impuesta sobre los otros que puede generarles sufrimiento físico y emocional.
- Violencia simbólica, la cual retoma de Pierre Bourdieu, para referirse a la dominación en la cual los propios dominados cooperan al considerar que la merecen dada su condición de oprimidos.
- Violencia cotidiana, es retomada de Nancy Sheper Hugues, quien la usa para referir a las violencias de indiferencia legitimadas por las instituciones, sin embargo, para

Bourgois se refiere a las agresiones interpersonales que normalizan la violencia a nivel micro⁴¹.

Para Bourgois estas violencias están caracterizadas por no ser visibles, ser producto de la dominación de la desigualdad y por desencadenar en formas punitivas legitimadas por víctimas y victimarios. En general para él estas violencias están enmarcadas y reproducidas bajo el modelo neoliberal, de manera que aunque se expresen en el plano micro tienen raíces que responden a procesos macro, al respecto Bourgois argumenta que “a nivel micro, las fuerzas políticas, económicas e institucionales dan forma a mil tipos diferentes de interacciones interpersonales y emocionales, apoyando o negando modos de sentir y manifestaciones de amor y agresión, definiciones de respeto y logro, y patrones de inseguridad y competencia” (2002: 95).

Esta relación micro y macro donde una violencia interpersonal deviene de violencias invisibles como la estructural y/o simbólica son un *continuo de violencia* mediante el cual se pretende mirar “las raíces, vínculos, tentáculos, diversidad, omnipresencia y “mala fe” de la violencia en la vida cotidiana” (2009: 20). En general se trata de violencias cargadas de poder y jerarquías que reproducen las estructuras políticas de desigualdad. La teoría de Bourgois (si bien circunscrita a ciertos contextos de investigación) permite abordar y analizar diversas violencias a profundidad ya no sólo en un plano macro o micro, sino abordando como la violencia normalizada manifiesta en forma de violencia interpersonal puede responder a otros tipos de violencias que generan desigualdad en contextos neoliberales.

Bajo una línea similar a lo que propone Philippe Bourgois, el sociólogo Javier Auyero junto a la profesora María Fernanda Berti (2013) abordan la violencia desplegada por los habitantes de un barrio en el conurbano bonaerense en Argentina. Particularmente les interesa conocer la violencia interpersonal física en la interacción, la cual definen a partir de Reiss y Roth (1993) y de Jackman (2002) “como las acciones de personas contra personas que intencionalmente amenazan, atentan o infligen daño físico” (2013: 22). Los profesores argentinos no se proponen mirar las violencias macro como Philippe lo sugiere, sin embargo,

⁴¹ Un ejemplo que refiere son los resultados de su estudio sobre el consumo de crack en el Harlem donde la violencia cotidiana se manifiesta en violencia auto-administrada al consumir drogas, violencia contra pareja, a amigos o a la comunidad asaltándolos o disparándoles.

a diferencia de todos los autores anteriormente citados, son los únicos que no desconocen otras formas de violencia y argumentan que por cuestiones prácticas sólo se enfocan en la violencia física desplegada por los habitantes de Arquitecto Tucci.

Particularmente lo que les interesa no son los orígenes de la violencia ni mirar si responde o no a una violencia política o de subordinación, sino mirar las prácticas de violencia para conocer cómo es utilizada, con qué propósitos, cómo se experimenta y las concatenaciones físicas en un tiempo y espacio. Más allá de la violencia vista como una forma de represalia, de crueldad, de humillación o amedrentamiento, la violencia en ese contexto busca generar miedo pero también se usa para prevenir y evitar otros males que lleven a más encadenamiento de eventos violentos. Como parte de ese encadenamiento de eventos la violencia puede ser usada como represalia, modo de control, autodefensa, defensa a la propiedad, una forma de conseguir recursos para drogas o alcohol, mantener o ganar dominio sobre la pareja o incluso para contener más violencia por parte de los hijos.

Los diferentes usos de la violencia son un encadenamiento o *cadena de violencia* entendida como “una suerte de camino causal en donde una acción, un lugar o un proceso conducen a otros (...) hace referencia a las maneras en que distintos tipos de violencia, usualmente pensados como fenómenos apartados y analíticamente distintos (por el lugar donde ocurren, por los actores a los que pone en contacto, etc.)”, se vinculan y responden unos a otros” (2013: 94). Las cadenas de violencia apuntan a mirar cómo en una misma familia se puede dar violencia interpersonal, doméstica y criminal tanto en la casa como en el espacio público, las cuales pueden ser analíticamente separadas, pero vistas a modo de cadena dan cuenta de la relación, frecuencia y motivos con que es usada. También proponen pensar cómo la violencia puede ser un aprendizaje de disposiciones (*know how*) al que se puede recurrir en caso de necesitar defenderse en la cotidianeidad como parte de vivir en el barrio, el cual no es inherentemente violento como ninguna zona lo es.

La violencia ha sido un tema que ha ocupado a filósofos, sociólogos y antropólogos, a través de los cuales es posible mirar cómo ha ido cambiando el enfoque al analizarla. Inicialmente a los pensadores les preocupaba la violencia en tanto fundadora y destructora, posible de ser ejercida entre grupos con diferentes intereses. Más adelante la violencia fue vista como una forma de defender los ideales de la sociedad en general, de todo aquello que les es sagrado o

incluso fue vista como fundante del estado nación que está a disposición de ser ejercida bajo la legitimidad del monopolio de la violencia.

Posteriormente, abordando las interacciones y a los sujetos en situaciones de violencia ha sido posible abordar el tema desde la voz de los propios sujetos y ya no sólo como disertaciones teóricas sin anclaje empírico. Abordando ya no sólo la violencia entre grupos sino entre posibles pares y dejando de lado la división espacio público y espacio privado, para mirar cómo se conjuga y traslapa la violencia en estos dos escenarios.

En tanto que la violencia es usada de diversas formas y responde a contextos particulares, acorde con Tonkonoff sugiero pensar que

no puede hablarse de la existencia de un abordaje general compartido, ni aun de un conjunto relativamente coherente de herramientas conceptuales que permitan las interlocuciones necesarias para alcanzar una visión de conjunto de los fenómenos parciales investigados. Carecemos, por el momento de un marco común, que a partir de los logros existentes, permita desarrollos teórico-metodológicos e investigaciones empíricas verdaderamente convergentes (Tonkonoff, 2017: 19).

No por ello debemos dejar de pensar y abordar los puntos de encuentro y desencuentro de los diversos tipos de violencia de acuerdo a los resultados empíricos que obtengamos, sino por el contrario es necesario continuar estudiando las diversas manifestaciones que tiene sean físicas o no. La violencia ha sido parte de nuestras sociedades, pensada como fundadora, liberadora, como una manera de resolver conflictos o para mantener el control y poseer bienes. Asimismo se trata de una formas más de interacción entre las personas o grupos de éstas, lo cual no significa que sea parte de la naturaleza o una condición humana, ni mucho menos del espacio, detrás de la violencia hay diferentes procesos, contextos, características y motivos que la distinguen y permiten entender cómo y por qué se suscita.

IV.II. VIOLENCIA EJERCIDA POR MUJERES

El apartado anterior ha permitido abordar cómo la violencia ha sido vista desde diversas aristas e interpretaciones en términos generales. De manera particular en este apartado abordaré estudios de caso sobre violencia ejercida por mujeres.

La geógrafa Alicia Lindón (2006) mira cómo las mujeres pueden estar inmiscuidas en situaciones de riesgo u hostilidad en las que dejan de lado su miedo y fortalecen el yo, para ya no sentirse sometidas por su alrededor masculino y responder a éste mediante el *control del territorio*, ahora siendo ella quien somete a su alrededor masculino. Lindón sugiere pensar que en el espacio público las mujeres sienten miedo pero que también es en ese espacio en el cual constituyen su fuerza y seguridad frente al otro masculino al desplegar el *control del territorio*,

Encontramos situaciones de género altamente empoderadas, lo que no debería hacernos perder de vista que detrás de ese empoderamiento hay un fuerte recrudescimiento del individualismo moderno. La narrativa analizada expresa reiteradamente que el fortalecimiento del yo femenino es la única estrategia posible frente a un contexto externo de alto riesgo (otra versión de las sociedades del riesgo), que agrede y en el cual no hay ningún mecanismo de protección, de cohesión, de cooperación. El medio social es hostil y la toma de conciencia de la condición de género se presenta como la única alternativa. Sin embargo, creemos que no se puede olvidar que ese empoderamiento femenino, cuando se da, lo hace en un medio hostil (Lindón, 2006:31,32).

En este caso se trata de un empoderamiento femenino frente a un otro masculino y posible agresor, frente al cual se *controla la situación* para no ser su víctima.

Por otra parte María Antonieta Beltrán (2012) cuestiona la veracidad sobre el ejercicio de violencia sólo por parte de hombres como algo propio de la masculinidad y la no violencia por mujeres como parte de la feminidad. Ella propone mirar la violencia como parte de la construcción de la identidad de género de mujeres. Si bien no sólo los hombres hacen uso de la violencia, en caso de ser usada por mujeres no es bien vista ya que,

los hombres están asociados a la acción y la fuerza, y se les tolera –e incluso se espera de ellos– cierta violencia. Incluso la violencia puede llegar a ser un símbolo de masculinidad. Al contrario, las mujeres están asociadas a la pasividad y docilidad. Se espera de ellas que no recurran a la violencia y esto es reconocido como una muestra de feminidad (Beltrán, 2012: 80).

Para Beltrán, incluso la violencia abordada genéricamente suele ser diferenciada, ya que se considera que los hombres recurren más a la violencia física mientras las mujeres hacen un mayor uso de una violencia “apropiada” recurriendo a lo verbal. Sin embargo, en general, la

violencia desplegada por mujeres se aleja de los patrones culturales hegemónicos establecidos sobre la feminidad, de ahí que sugiera pensarla como una forma de construir una feminidad alternativa la cual estudia en dos barrios de Argentina, enfatizando la violencia física y verbal, usada por mujeres de 25 a 35 años. La definición de violencia que usa es la que Riches (1988) retoma a su vez de Berkowitz (1993) y Geen (2001) entendida como "todo tipo de conducta, tanto física como verbal, ejecutada por un actor con la intención de dañar a alguien" (2012: 73).

Propone pensar que la feminidad alternativa usa la violencia como una herramienta de protección, defensa y respeto, en pro de la familia, los conflictos barriales, para desquitarse, para defender la reputación o para la educación familiar. La violencia puede ser desplegada tanto en lo público como lo privado y traspasa la idea de que se ejerce por mujeres sólo ante un otro masculino, dando cuenta de un uso variado que va desde educar a los hijos hasta defenderse diariamente en el contexto barrial. En todo caso que la violencia sea parte de la feminidad alternativa no se opone del todo a la feminidad hegemónica ya que aseguran no sentirse menos femeninas u hombres.

La violencia para Beltrán se trata de una forma más de relacionarse, de defenderse, de socializar, es "algo que se sufre pero que también se práctica" (2012: 87). Concluye mencionando que la violencia es una relación social en defensa propia y de los suyos y que hasta hoy día ha sido un campo poco estudiado en el feminismo, puesto que no las reconocen como practicantes de violencia ni consideran que sea un recurso al que puedan recurrir.

De manera similar pero sin perspectiva feminista Auyero y Berti (2013), parten de la consideración que "el uso y la amenaza de violencia ni es monopolio de los hombres, ni se restringe a la construcción de identidades masculinas" (2013: 118). Al igual que Beltrán, mencionan que la violencia no es inherente a la condición de hombre o mujer y que ésta puede ser usada tanto en escenarios públicos como privados de acuerdo a las adversidades que en general puedan presentárseles. De igual manera estudian la violencia en un barrio popular de Argentina, donde observan que la violencia física puede ser usada casi en los mismos términos que Beltrán encontró: en defensa propia, defensa de los suyos, educación de los hijos, defensa del territorio u otras.

Particularmente hablan del caso de Sonia, una mujer quien sabe hacer uso de la violencia porque su abuelo le enseñó a romper una manzana en dos partes para defenderse de sus hermanos si un día querían abusar de ella. El sonido “tac” de la manzana indicaba que la manzana se había roto en dos y simulaba la supuesta manzana que los hombres tienen en la garganta (epiglotis). Esta historia de violencia para los autores significa un *know how*, es decir, un aprendizaje de la violencia que Sonia recordaba como un aprendizaje lleno de afecto y emoción. En general el *know how*, que se activa en conflictos interpersonales, es un proceso de aprendizaje que se les impone a los habitantes del barrio como una forma de recurrir a éste para defenderse en el día a día en el barrio.

Hasta ahora las autoras y el autor revisados han ponderado el estudio de la violencia física ejercida por mujeres sea para defenderse del otro victimario masculino (Lindón, 2006, Beltrán, 2012, Auyero y Berti, 2013), para educar a los hijos, defenderse de los vecinos o mantener el respeto, dando cuenta de la violencia en tanto forma aprendida para responder ante una posible agresión.

Por otro lado Marta Lamas (2015), quien no habla propiamente de violencia, sugiere pensar en el ámbito laboral en formas sutiles de relacionarse conflictivamente entre mujeres. Luego de escuchar las siguientes frases y adjetivos descalificativos que parecieran corroborar el dicho “mujeres juntas ni difuntas”: “detesto trabajar con mujeres”, “prefiero trabajar con hombres”, “rencorosas”, “hipócritas”, “malévolas”, “chismosas” o “vengativas”, se preguntó ¿qué hace que sea difícil el trabajo entre mujeres en el ámbito laboral? y si se trata de un sexismo de mujeres contra mujeres. Para responder a su pregunta se dio a la tarea de investigar sobre las relaciones laborales abordando a funcionarias, diputadas y profesoras universitarias sobre el comportamiento con sus pares, subordinadas y jefas.

Encontró que hay contradicción en las múltiples relaciones de las mujeres ya que por un lado si bien las mismas mujeres pueden ser los mayores soportes unas de otras, también pueden ser las peores rivales de otras mujeres a causa de envidia y rivalidad. Por otro lado, sin ser del todo una afirmación, sugiere pensar que los hombres se confrontan de manera directa en caso de rivalidad, lo cual es más sano y menos mortífero porque que incluso puede permitirles pactar o intercambiar intereses, contrario al caso de las mujeres quienes han aprendido conductas desde niñas, que en la vida adulta ponen en práctica para evitar la confrontación

directa y esconder sus sentimientos de enojo porque lo que se les enseñó es que se espera que como mujeres no se demuestren sus sentimientos negativos y se llevan bien entre ellas.

De manera que en el caso de las mujeres no suele haber confrontación directa sino conductas *pasivo-agresivas* las cuales pueden consistir en “la intención de agredir, lastimar o expresar enojo [que] se oculta bajo un comportamiento en apariencia inocente: guardar silencio, mentir o llorar” (Lamas, 2015: 18) y que manejan en tres niveles, pasando por “la socialización familiar, las expectativas culturales de la feminidad y el enfrentamiento con un poder frente al cual se hallan en una situación de subordinación” (Lamas, 2015: 54). Las conductas pasivo-agresivas pueden ir desde esparcir rumores o secretos, hacer comentarios degradantes en público, socavar y sabotear el trabajo de otras o aplicar la “ley del hielo”, que consiste en dejar de dirigirse la palabra a otra.

Una posible respuesta a esta forma de relacionarse entre mujeres es la *lógica de las idénticas* de la filósofa Celia Amorós, quien menciona que desde la Grecia clásica se mantuvo a la mujer relegada a la procreatividad del hogar negándosele los derechos y obligaciones de los hombres, del contrato social y el ser parte del espacio público. Sin embargo, en el espacio privado se es idéntica en tanto no hay jerarquía por repartir y pueden ser sustituidas por otra que cumpla con las actividades de procrear, criar y atender el hogar en general, por ello la casa es el espacio de la indiscernibilidad donde la *lógica de las idénticas* consiste en una relación entre mujeres donde no hay diferencias, de ahí que resulte difícil reconocer entre mujeres sus diferencias. El anterior argumento lo refuerzan las feministas italianas de la Librería de Mujeres de Milán (1991) quienes aseguran que mientras por un lado, sí se puede acudir a ayudar a la otra, por otro lado, eso no implica que en otro caso se reconozca el valor o superioridad de las otras, quedando así suprimidas las relaciones valorizantes entre mujeres.

Lamas dice que la falta de reconocimiento está nutrida tanto de la *lógica de las idénticas* así como de las relaciones no valorizantes entre mujeres, donde si una destaca las otras se sienten ofendidas o traicionadas. Aclara que no es generalizable puesto que entran otras variables en juego tales como clase, edad, escolaridad, etnia y formas particulares de vivir. Por ejemplo, notó que la diferenciación entre las de arriba y las de abajo no genera relaciones conflictivas ya que es más fácil reconocer las diferencias, contrario a cuando se trata de iguales entre quienes las relaciones conflictivas aumentan si una de ellas trata de distinguirse del resto.

Lamas sugiere pensar que las diferencias entre iguales en el contexto que ella estudia tienen que ver con la destreza de unas y otras en el ámbito laboral. En general, Lamas deduce que la *lógica de las idénticas* en relación a los mandatos culturales de la feminidad deviene en conductas *pasivo-agresivas* o *tretas del débil*, donde no hay una confrontación directa, en tanto a las mujeres no se nos enseña a *despersonalizar un ataque*, como sucede mediante el juego en el caso de los hombres.

Otros estudios donde la violencia es ejercida por mujeres son los que abordan la violencia desplegada entre jóvenes sobre todo en el contexto escolar. Al respecto Gustavo Blázquez (2010) ha estudiado como las cortaduras en el rostro de mujeres jóvenes hechas por otras mujeres jóvenes, es una forma de volver a la normalidad (ser serias, no exagerar el comportamiento ni buscar resaltar) a aquellas que son bonitas, generan celos, miran mal o destacan. Este tipo de violencia la explica a partir de la *violencia mítica* de Walter Benjamin, la cual puede accionarse en un *estado de excepción*. En este caso mediante la cortada se hace una norma que restaura el poder del tótem, las normas y moralidades, siendo entonces esta violencia tanto fundadora como reproductora donde “la fuerza de ley de esta forma de violencia mítica entre mujeres se encontraría en las tramas jerárquicas que se tejen en la competencia por un bien tan escaso como la *normalidad*” (Blázquez, 2010: 35,36).

De igual modo, Horacio Paulín (2015) analiza las múltiples formas de violencia escolar entre compañeros y compañeras, donde encuentra causas similares a los de Blázquez en torno a las violencias entre compañeras, esto es, por ser considerada bonita, *hacerse la humienta*, creer ser más que el resto o *mirar mal*. Se trata en general de violentar físicamente a la otra que les roba capital mediante su presencia para así revertir las relaciones de fuerza y jerarquías.

Por último, Pablo di Napoli (2018) ha abordado particularmente aquello que se denomina en Argentina *mirar mal* entre las y los estudiantes, práctica que se da predominantemente entre mujeres y que consiste en mirar de manera intimidante o con desprecio a otro para negarlo como igual, lo cual en contexto de construcción de identidad por parte de los jóvenes es considerado como una ofensa en tanto lo que está en juego es la existencia simbólico-subjetiva así como el reconocimiento social. Por lo anterior, el *mirar mal* es una arena de conflicto que puede culminar en violencia física entre las estudiantes.

Con los estudios de caso retomados es posible evidenciar los diferentes tipos de violencia, en diferentes contextos y bajo diversos motivos. Cabe destacar que la violencia ejercida por mujeres es vista predominantemente como una forma de relacionarse o de socializar, que se usa como una respuesta ante la vulnerabilidad frente a otros sean masculinos o femeninos, también puede tratarse de una respuesta para educar a los hijos, para defender su casa, a su familia o en general para enfrentar el vivir en un barrio violento. En el caso de Beltrán y Lamas la violencia ejercida por mujeres puede ser vista como una manera de ir contra una feminidad hegemónica. En la mayoría de los textos, la igualdad o la búsqueda de ésta es un tema central en la violencia ejercida por mujeres contra mujeres, sea mediante la *lógica de las idénticas* o la *normalización* de las *humientas*. Los contextos en los que ha sido visualizada han cerrados como el espacio laboral o escolar, o donde al menos hay relaciones vecinales en el barrio (Auyero, Berti (2013) y Beltrán (2012).

Además de la poca producción sobre el tema en torno a la violencia ejercida por mujeres, ésta ha sido abordada desde campos muy diversos, de manera que atendiendo a Tonkonoff si es difícil una única teoría y forma de abordar la violencia en términos generales, en términos particulares es aún más difícil abordar mediante un solo término y de una sola forma la violencia ejercida por mujeres, cuando se suscita en diferentes espacios y bajo diferentes motivos.

En general los estudios sobre violencia o conflicto ejercido por mujeres sea contra hombres u otras mujeres, ayuda a pensar en desencionalizar la violencia, si bien no está fuera de lo que culturalmente implica ser mujer, tampoco es una condición femenina o masculina, sino que es una posibilidad de interactuar que a la vez no está despojada de patrones culturales de lo femenino, lo cual podría explicar que haya manifestaciones de violencia similares entre mujeres. En todo caso vista la violencia como una interacción y no parte inherente de las personas, ¿por qué las mujeres no podrían ejercerla?, en todo caso ¿qué está en juego en esas interacciones? y ¿en otros contextos como lo es el transporte público?

IV.III. INTERACCIONES VIOLENTAS ENTRE MUJERES EN LOS VAGONES

EXCLUSIVOS

Algunas entrevistadas reconocen que particularmente en los transportes públicos, el metro es un buen ejemplo, donde podemos encontrar escenas de alta violencia protagonizadas por mujeres. Por ejemplo, Ofelia de 47 años afirma que “el metro está peor, porque hay mujeres que son peores que los hombres, a veces, si vas en un vagón que son puras mujeres y está peor, que si van con los hombres, hay mucha agresión

Entre los espacios del miedo y los espacios de la violencia: discursos y prácticas sobre la corporalidad y las emociones, Paula Soto.

Gracias a la recolección netnográfica como recurso ilustrativo me ha sido posible mirar la importancia en el espacio virtual acerca de la violencia entre mujeres usuarias del metro, como lo muestran las siguientes ilustraciones recopiladas en Twitter con el hashtag “#dicenenelmetro” promovido por la cadena de publicidad privada ISA TV.



Imagen 15. Retomada de Twitter “ISA TV”



Imagen 16. Retomada de Twitter “ISA TV”

Otro tipo de imágenes recopiladas en internet en torno a la violencia entre mujeres, ha sido en grupos de Facebook, donde lo que en el cotidiano puede generar molestia en el espacio virtual es motivo de burla y risa.



Imagen 17. Retomada del Facebook “Metro Tacubaya”, autor “El tío Reyes”.



Imagen 18. Retomada del Facebook “Metro Tacubaya”, autor desconocido.

La violencia entre mujeres en el metro ha sido abordada hasta fechas muy recientes, una de las primeras menciones hechas sobre violencia entre mujeres fue la referida por Andrea García (2004) quien someramente mencionó que en el metro hay hostigamiento sexual de mujer a mujer así como violencia física entre éstas.

Por su parte Ignacio Durán (2015) estudió particularmente la violencia de la que son objeto las jóvenes con la finalidad de “tener un acercamiento al fenómeno de los casos específicos de la violencia, hacia la mujer joven, su manejo del cuerpo mediante la corporeidad, y rechazo por el espacio público que está relacionada con la experiencia espacial de la agorafobia” (2015: 20). Entre sus resultados destaca que son las mujeres jóvenes de 18 a 25 años las más agredidas, lo cual deduce que se debe a que su juventud las hace vulnerables, además de que ellas no saben siempre cómo responder.

A partir de las entrevistas identifica los siguientes tipos de violencia: miradas, palabras obscenas, agresiones de otras mujeres⁴², agresiones sexuales de otras mujeres, agresiones

⁴² Sugiere que “la intimidación inferida en la mujer joven por otras mujeres deviene de discrepancias causadas por empujones, en el momento de abordar el metro. Estas mujeres tienen la finalidad de ofenderlas e incluso golpearlas” (2015: 13).

sexuales de hombres, agresiones de hombres, condiciones agorafobias, límite de libertad, corporeidad, movimientos, toma de fotografías y video.

Particularmente sobre la violencia entre mujeres menciona que en

las formas de dominación entre los propios grupos del mismo rasgo biológico sexual, existen dimensiones que hay que tomar en consideración, como la posición jerárquica de poder, además de las connotaciones que cada sujeto tiene acerca de una diferencia sexual. Gracias a este planteamiento, surgen cuestionamientos como: ¿hasta qué nivel, una mujer puede ejercer un tipo de dominación hacia otra mujer? ¿Qué variantes podría poner de relieve la existencia de este tipo de violencia a mujeres jóvenes? Aquí cabría matizar el posicionamiento de subordinación con una connotación que implica otras dimensiones (2015: 12).

Desde la geografía Durán abordó la violencia hacia mujeres jóvenes en el metro desde el concepto de *agorafobia*, dando un valioso aporte a pensar en el tipo de condiciones que se dan para que una mujer infrinja daño a otra, considerando las formas de dominación y poder que hay entre las propias mujeres.

En la *Evaluación de impacto del programa “Viajemos Seguras en el Transporte público en la Ciudad de México”* Soto, Aguilar, Gutiérrez y Castro (2017) encontraron que si bien la violencia sexual ha disminuido, las cifras sobre violencia física tanto en hombres como mujeres permea en el espacio. Particularmente para el caso de las mujeres la violencia física experimentada es de 26.69%, repartida en un 26.27% en empujones, 1.98% insultos y 0.97% peleas, en total es mayor por cinco puntos a la violencia física experimentada por hombres registrada en un 21.43%. Dados los resultados aseguran que el Programa ha generado los resultados esperados en términos de violencia sexual pero que sin embargo ha tenido un impacto negativo en la violencia física para ambos géneros debido a la saturación espacial.

Los autores sugieren pensar en dos posibles respuestas en torno a la violencia física desplegada tanto por hombres como por mujeres

por una parte es posible que el espacio reservado a las mujeres sea más grande que el socialmente óptimo, causando mayor aglomeración en el resto de los vagones. Otra posible explicación pudiera implicar que al tener una incidencia directa en el contexto social de los vagones, el programa puede afectar el costo social de ejercer violencia en el transporte público (2017: 43).

En todo caso las dos posibles explicaciones explican la violencia física desplegada por hombres, sin embargo, no hay que olvidar que en horas pico, los trenes exclusivos y mixtos son insuficientes.

Más recientemente Itzel Medina (2018) como parte de una propuesta de campaña llamada *Mujer es respeto* para obtener el grado de licenciada en comunicación y periodismo, hizo un sondeo a 100 mujeres de 15 a 65 años, en las líneas 1,2,3 y B, las cuales son las más usadas en toda la red. Vale la pena mencionar algunos de sus resultados:

- 80% de las mujeres dijo usar los vagones exclusivos, 13% no usarlos y 7% usarlos a veces. Este último porque depende del horario o si van acompañadas de un hombre.
- 73% se siente más segura en los vagones, 14% se siente más segura en los mixtos y a un 13% les da lo mismo.
- 62% dijo estar poco satisfecha con la separación, 26% se siente muy satisfecha y 12% no se siente nada satisfecha.
- 89% cree que sí hay violencia en los vagones para mujeres y 11% considera que no.
- 63% dijo sí haber sufrido violencia en los vagones para mujeres y 37% dijo que no.
- 36% considera que la violencia se debe a la falta de valores, 24% al estrés, 17% al retraso de los trenes, 8% por individualismo y 4% menciono otra razón.
- Entre las principales agresiones registradas un 35% ha sufrido empujones, 28% insultos, 27% golpes, 16% manoseos, 11% miradas intimidantes y 10% insinuaciones obscenas⁴³.
- Las violencias presenciadas han sido empujones en un 43%, insultos un 18%, golpes 15%, 10% gritos, entre otras, donde no mencionan ningún registro de haber presenciado miradas.
- Sólo 30% aceptó haber usado la violencia mientras que un 70% dijo que no.
- Las que dijeron sí haber usado la violencia 24% fue mediante empujones, 11% insultos, 6% golpes y 1% miradas intimidantes.

Definió las violencias a partir del violentómetro en cuatro tipos: violencia psicológica (miradas intimidantes), violencia verbal, violencia física y violencia sexual. Sus resultados muestran que nueve de cada diez creen que hay violencia en los vagones para mujeres y al menos la mitad de las encuestadas la han experimentado. Entre los argumentos a favor de los

⁴³ En total, no dan 100% porque les fue permitido hablar de más de un tipo.

vagones para mujeres es que hay más seguridad y son más cómodos, mientras que argumentos mencionaron que son más agresivas y van más llenos⁴⁴.

Por otro lado, contrario a Duran quien asegura que son las jóvenes de 18 a 25 años quienes más experimentan violencia, ella asegura que son las mujeres de 40 a 59 años quienes más la padecen, lo cual me parece debatible, a menos que su muestra haya sido equiparable por edad a un número específico de mujeres.

Medina considera que en ese espacio entre iguales entra en juego la feminidad, donde la delicadeza femenina es opacada por intereses en pro de los cuales se despliega la violencia, como puede ser alcanzar lugar, quedar cerca de las puertas, defender a los hijos o conseguir espacio en los pasamanos, por mencionar algunas. La violencia que identifica no es sólo de mujeres a mujeres sino de mujeres a otras poblaciones como los adultos mayores o los niños. Entre sus conclusiones destaca la relación de viajes multipropósito con ser más propensas a la violencia, a diferencia de los hombres, además de ser doblemente victimizadas tanto por la violencia sexual como por la violencia entre mujeres. Específicamente sobre esta última parece explicarla como una reproducción de violencia de hombres contra mujeres, donde la más fuerte será quien consiga el asiento. Frente a este panorama de violencia entre mujeres Medina hace una propuesta de campaña llamada *Mujer es respeto*, para hacer que la movilidad de mujeres sea totalmente segura al considerar otras posibles violencias más allá de la sexual:



Imagen 19. Retomado de Medina (2018:126)



Imagen 20. Retomada de Medina (2018: 130)



Imagen 21. Retomado de Medina (2018: 135)

⁴⁴ Respuestas similares a las que me dieron las jóvenes acerca de las ventajas y desventajas de los vagones exclusivos.

Las anteriores investigaciones sobre la violencia entre mujeres son una posible respuesta y manera de ser estudiadas, por mi parte, propongo abordar la violencia interpersonal entre mujeres en los vagones exclusivos a modo de interacciones en las cuales lo que está en juego son los *territorios del yo* durante el uso del metro.

En tanto que se trata de un contexto *in situ* no me es posible mirar la biografía de las mujeres que despliegan la violencia, por lo cual sólo he abordado estas violencias como una forma de interacción en términos de Goffman (en paralelo a la idea concepción simmeliana del conflicto como una forma de sociabilidad), entendida bajo situaciones en las que se encuentran unas a otras en copresencia física ante las respuestas de las otras en un tiempo y espacio determinados. Comprender la violencia interpersonal bajo la lupa de la interacción es bastante significativo en tanto que para Goffman

los individuos, cuando se encuentran en presencia inmediata de otros, se enfrentan necesariamente al problema persona-territorio. Por definición sólo podemos participar en situaciones sociales si llevamos con nosotros nuestro cuerpo y sus pertrechos, y este equipo es vulnerable a la acción de los demás. Somos vulnerables a la violencia física y sexual, al secuestro, al robo y a la obstrucción de nuestros movimientos, sea por aplicación no negociada de la fuerza, con más frecuencia, por los «intercambios coercitivos», esa forma de regateo tácito por el que aceptamos cooperar con el agresor a cambio de la promesa de que no nos hará tanto daño como permitirían nuestras circunstancias. De forma similar, en presencia de los demás somos vulnerables a que sus palabras o gestos traspasen nuestras barreras psíquicas y rompan el orden expresivo que esperamos que se mantenga ante nosotros. (Por supuesto, afirmar que somos vulnerables es afirmar también que tenemos a nuestro alcance los recursos para hacer igualmente vulnerables a los demás, y ninguno de los dos argumentos pretende negar la posibilidad de que haya una cierta especialización convencional, sobre todo en función del sexo, respecto a quién amenaza y quién es amenazado.) La territorialidad personal no debe verse sólo en términos de restricciones, prohibiciones y amenazas (...) Violar los territorios del yo es socavar el lenguaje de la cortesía. Por lo tanto, la copresencia corporal lleva implícitos riesgos y posibilidades (Goffman, 1991: 176,177).

De acuerdo con la cita anterior es posible abordar las violencias entre mujeres a partir de los *territorios del yo* los cuales pueden ser *fijos* como las casas, *situacionales* como el uso de una banca en el parque o tratarse de *reservas egocéntricas* entendidas como aquellas que van con el reivindicante en su desplazamiento, como pueden ser los bolsos. Los *territorios del yo* son

un tipo de *reivindicación* mediante la cual se limita, reserva o cuida, se trata de formas de territorialidad que tienen una variación socialmente determinada la cual responde al poder y rango que se tenga en un contexto. Los *territorios del yo* que Goffman clasifica son los siguientes:

- El *espacio personal* se trata del espacio más inmediato que rodea al individuo, cuando se hace una *intrusión* a ese espacio la persona se puede sentir víctima, manifestando desagrado o decidiendo retirarse⁴⁵. En este caso se reivindica más a quien se tiene cerca y frente a la cara que a quien está detrás.
- El *Recinto* son contextos que suelen ser fijos y que por ello se les puede reivindicar temporalmente. Se diferencian del *espacio personal* porque así como en el primero los límites pueden cambiar en este segundo caso los límites son externos, visibles y defendibles, como es el caso de una mesa.
- El *espacio de uso* es el territorio que está alrededor o frente a una persona, ésta demanda reivindicación en tanto comunica que tiene necesidades instrumentales como que nadie pase frente a un cuadro que está contemplando o a través de dos personas que platican, también demanda límites de ruido o sonidos.
- El *turno* es el orden que una persona recibe de acuerdo a la relación con los otros, se trata de un *sistema de turnos* que se ejerce mediante normas de ordenación y mecanismo de reivindicación⁴⁶.
- El *envoltorio* es la piel y ropas que cubren al cuerpo, particularmente sobre la piel se debe tener en cuenta que cada parte del cuerpo tiene valoraciones diferenciadas.

⁴⁵ En este tipo de espacio

las reivindicaciones legítimas sobre él varían mucho según las explicaciones que brinde el contexto, y que las bases de éstas cambian constantemente. Hay factores como la densidad demográfica local, el objetivo de quien se acerca, el material fijo para sentarse, el carácter de la ocasión social, etc., que pueden influir radicalmente de momento a momento en la determinación de lo que se considera una infracción (Goffman, 1979: 48,49).

⁴⁶ Un ejemplo de ello son las filas que hacen las personas

cuando se mantienen turnos en forma de cuerpos que permanecen de pie en fila india, cada participante intervendrá tanto en cuanto a mantener su propio turno como en cuanto a su espacio personal. Sin embargo, como el tomar turnos da una interpretación clara de los acontecimientos, se pueden tolerar grandes reducciones del espacio personal además del consiguiente contacto corporal (Goffman, 1979: 55).

- El *territorio de posesión* son todas aquellas posesiones que se llevan con el cuerpo como son los *objetos personales* que van desde la ropa, hasta los bolsos y lo que éstos contengan. Otro tipo son las personas que están a cargo del reivindicante.
- *Reserva de información* son datos que una persona pretende controlar frente al resto, como pueden ser la información biográfica, los contenidos de los bolsos y la más relevante es el envoltorio de su cuerpo y comportamiento que se reivindica que nadie se le quede mirando o examinándole, por ello es importante discernir entre el mero hecho de mirar del de contemplar.
- *Reserva de conversación* es el controlar quien puede llamarlo para conversar o quien puede entrar en el grupo de conversación.

A estos *territorios del yo* se les puede hacer alguna de las siguientes *infracciones territoriales*:

- Colocar el cuerpo en un territorio previamente reivindicado, en este caso la permisibilidad actúa conforme a quien tiene más poder.
- El cuerpo o cualquier parte del mismo que puede tocar y/o manchar.
- La penetración visual.
- Sonidos.
- Forma de dirigir la palabra.
- Los desechos corporales.

La definición de límites y el control sobre lo que se reivindica se hace mediante diferentes tipos de *señales* que pueden ir desde objetos, marcas, palabras, mediante el propio cuerpo o mediante el establecimiento de pares para dar a entender que van acompañados. Cada señal es usada para dar a entender que quien lo reivindica tiene un deseo de posesión, de limitar y que en general, constituyen un *sistema de referencia*. La particularidad del cuerpo es que no sólo es una reserva sino que también actúa como una señal para otras reservas, de igual manera el *territorio de posesión* (objetos u otras personas) tiene la misma dualidad.

Más allá de las señales que el reivindicante pueda emitir para reivindicar su territorio ante las infracciones cometidas contra éste, propongo mirar las interacciones violentas interpersonales que se dan en pro de la reserva y limitación de los diferentes *territorios del yo*.

yo en un espacio que es público⁴⁷. Auyero y Berti (2013) destacan que la violencia interpersonal en la interacción permite dar cuenta de prácticas y personalidades violentas, en este caso sólo miraré prácticas violentas, más no personalidades a modo de *know-how* en tanto que son situaciones *in situ*. Lo que retomo de Auyero y Berti es mirar en general, cómo se utiliza la violencia, con qué propósitos y en particular, cómo la experimentan y entienden las mujeres jóvenes a quienes entrevisté.

Hay que recordar que para Bourgois (2009) la violencia interpersonal es visible en el campo empírico y está ligada a otros tipos de violencia como puede ser simbólica, normalizada, estructural o política, las cuales en conjunto son parte del *continuo de violencia*. Aclaro que en tanto se trata de un análisis situacional de microinteracción no me es posible mirar la violencia en términos de violencia estructural o política, sin embargo, no por ello excluyo que puedan ser manifiestas o parte de las violencias micro interaccionales entre mujeres.

Los diferentes tipos de violencia pueden suscitarse simultáneamente al igual que pueden estar varios *territorios del yo* en juego. Los tres tipos de violencia interpersonal que propongo son⁴⁸:

- Violencia física, abordada en el mismo sentido en que Auyero y Berti la retoman de Reiss, Roth (1993) y de Jackman (2002) entendida “como las acciones de personas contra personas que intencionalmente amenazan, atentan o infligen daño físico” (2013: 22). La cual se manifiesta en empujones, codazos, patadas u otras agresiones físicas al cuerpo de las otras usuarias. Cabe aclarar que generalmente la violencia física es vista como una manera intencional que tienen la finalidad de herir, sin embargo, como se aprecia en los pasajes anteriores sobre la violencia, ésta no siempre tiene el fin de lastimar, sino incluso de defender.
- Violencia verbal, entendida como aquella violencia en la que se busca agredir o menospreciar a otra mujer con insultos, diciéndole palabras altisonantes, gritándole o alzándole la voz.

⁴⁷ En sentido estricto incluso podría pensarse que las señales se pueden dar de manera violenta.

⁴⁸ Coincido con la clasificación de la violencia física, de mirada y verbal de las investigaciones realizadas por García (2004), Durán (2015), Soto, Aguilar, Gutiérrez y Castro (2017) y Medina (2018). Si bien yo no identifiqué una violencia sexual, no descarto que sea una posibilidad. Lo anterior, permite pensar en la constante de estas violencias anteriormente ya observadas pero analizadas bajo otra mirada analítica.

- Violencia gestual, entendida como aquellas miradas intimidatorias o de menosprecio que traspasan la mirada de mero reconocimiento y que transgreden el *envoltorio* o *reserva de la información*. Un sentido similar le da Pablo di Napoli⁴⁹ al abordar el *mirar mal* entre las y los estudiantes, lo cual en México solemos llamar *barrer* y que consiste en mirar todo el cuerpo de la mujer con la intención de traspasar el mero reconocimiento y ser un signo de menosprecio o alteridad. Generalmente se trata de miradas que las mujeres realizan a otras mujeres, pero que están atravesadas por marcos culturales y de contexto en tanto que hombres y mujeres no miramos de la misma manera.

Los tres tipos de violencia interpersonal son parte de una violencia cotidiana (Bourgois, 2009) que se ha normalizado como parte del día a día al usar el metro. Por otro lado, particularmente propongo pensar que tanto la violencia verbal como la violencia gestual pueden ser un tipo de ruptura a la violencia simbólica, puesto que si lo que la violencia simbólica logra es que “los dominados llegan a creer que merecen los agravios que sufren y que las jerarquías de estatus que les domina son legítimas” (Bourgois, 2009: 31), en el caso de las mujeres no siempre sucede de esa manera (como expondré en las viñetas), ya que responden a esta violencia contraponiéndose, enfrentándose o ignorándose, no permitiendo la mayoría de veces que sea efectiva miradas. Lo que sí puede ocurrir con la violencia verbal y la violencia gestual es que se trate de un punto de inflexión que devenga en violencia física.

Bajo esta categorización teórica acerca de los *territorios del yo* y los diferentes tipos de violencia analizaré las interacciones de violencia interpersonal entre mujeres en los vagones exclusivos, para responder a las preguntas:

- ¿Cómo se da la violencia interpersonal entre mujeres en los vagones del metro?
- ¿Bajo qué motivo(s)?
- ¿En qué condiciones situacionales?
- ¿Qué explica esa violencia?, ¿Se trata de una violencia propia entre mujeres, de una violencia en la que se reproduce el orden patriarcal, o de ambos tipos?

⁴⁹ Para Pablo di Napoli *mirar mal* puede ser una forma de traspasar visualmente el *territorio del yo*.

Mi hipótesis es que estas interacciones violentas responden a la defensa del cuidado del propio cuerpo y del espacio que se ocupa o pretende ocupar en el metro. A continuación mostraré situaciones, en el mismo orden en que he expuesto más arriba los *territorios del yo*, tomadas a partir de los diarios de campo cotidianos, los diarios de campo del sombrero y pasajes de las entrevistas con las jóvenes donde relatan situaciones que han vivido u observado de violencia interpersonal entre mujeres.

EL ESPACIO PERSONAL

El *espacio de uso* puede confundirse con el *envoltorio*, la diferencia es que el *envoltorio* es lo que Goffman llamaría *perrecho*, es decir, aquello más cercano que llevamos con nosotros. Mientras que el *espacio de uso* es el contorno que nos rodea y que al ser transgredido puede generar molestias, en este caso se cuida más hacia y de quien se tiene enfrente que de quien se tiene atrás.

Línea uno, en San Lázaro dirección Observatorio, pocas pudieron subir. Las de más atrás ni siquiera hicieron el intento por subir, una mujer empujó con gran fuerza al entrar empujando a Lorena. Más adelante, ella me comentó que particularmente el día de hoy nos había tocado tranquilo el metro, que en otras ocasiones le ha tocado peor, ejemplificándome con el caso de la señora que la había empujado en la línea rosa. Hizo un breve comentario sobre el desagrado que puede ser viajar entre mujeres y me dijo que en ocasiones son las señoras adultas quienes más empujan cuando en realidad el resto cuida de no empujarlas. También me comentó que tiene moretones en brazos y piernas debido al gran choque de empujones en el metro. Sombrero piloto con Lorena, lunes 02/04/18, trayecto 07:15-08:10.

En Constitución subió una señora en silla de ruedas quien quedó cerca de la puerta que abría del lado derecho, mientras el metro salía de la estación, yo fui de las últimas en subir y quedé muy cerca de ella. Era una señora de aproximadamente poco más de 40 años de complejión delgada, vestía un traje gris y en las piernas llevaba un bolso rojo. Su rostro reflejaba astucia respecto a la situación, miraba a su alrededor en son defensivo. Algunas se impacientaban, una joven que antes de subir se estaba maquillando tocó la ventana de la puerta que da al conductor, volteeé a la par que volteaba el conductor con gesto enfadado sin descubrir quién tocó, mientras, una chica miraba sonrojada a la joven que había tocado la cual ésta estaba muy molesta. El conductor molesto pasó la mirada por varias de nosotras y luego se volteó, aun

tardó en salir el metro y mientras yo creía que no entrábamos más, otras insistieron en subir. Había quienes de lejos al parecer no veían a la señora en silla de ruedas y apresuraban el paso para entrar, algunas que veían a la señora se dirigían a otro lado (como yo esperaba), sin embargo, otras más que se subieron, restaron importancia a la señora en silla de ruedas. Subieron otras dos, una de ellas se empujaba, empujando a la vez a una señora de la tercera edad con uniforme del metro, la señora de la silla de ruedas se molestó mucho y tocó a la chica muy enojada diciéndole "¡oye estás empuñando a la señora y me está pegando a mí!", la chica se sonrojó pero no se excusó, otra señora al lado de la de la silla de ruedas [sentada en un asiento exclusivo], al ver la situación le dijo a la señora de la tercera edad que se pasara a ese lugar y así fue. Al finalizar la maniobra la señora de la silla agregó "¡ay!, ya no hay respeto" haciendo referencia a la chica. Miércoles 18/04/18, trayecto 08:06-09:00.

En los pasajes anteriores, Lorena estaba traspasando el *espacio de uso* de una señora que buscaba bajar, la cual molesta optó por empujarla, esto es, ejerciendo violencia física, hasta casi sacarla del vagón para poder salir. Posiblemente la señora sintió que Lorena hacía una infracción territorial al colocar su cuerpo en un espacio que la señora ya había reivindicado para sí, a lo cual respondió con otra infracción usando su cuerpo como espaciador.

Mientras que en el segundo caso la señora en silla de ruedas cuidaba más allá de su *envoltorio*, su *espacio de uso* los cuales estaban siendo vulnerados por las otras al colocar sus cuerpos en un espacio que ella ya había reivindicado. Su condición de mujer con silla de ruedas requería de mayor espacio, el cual en ese momento de aglomeración era difícil de mantener, por lo cual mediante violencia verbal, alzando la voz e intimidando a la joven, le solicitó mayor espacio.

Estas violencias pueden ser vistas no sólo como respuesta a una infracción, sino como una infracción más contra los territorios de las otras, en este caso la forma de hablar atentó contra el *envoltorio* de la mujer joven. Este caso particularmente permite mirar que la violencia simbólica pudo sí ser efectiva en tanto la chica no objetó nada y se intimidó ante la petición de la señora sonrojándose, como si mereciese el tono y la demanda.

EL RECINTO

Uno de los principales *recintos* que está en constante disputa son los asientos, la búsqueda de un espacio en el vagón o el pasamanos. Los recintos suelen ser estáticos, pero también pueden ser móviles, en todo caso de acuerdo al contexto responden a ambas características.

Que tenga algunos muy presentes [se queda pensativa y mira al techo]... pues he tenido riñas, es que yo creo que son muy generales ¿no?, siempre las señoras que se van peleando porque quieren un lugar, porque yo me senté primero, pero la otra dice que no, que ella se sentó primero. Entrevista a Aura, 22/11/18.

Sí que iba embarazada una muchacha, si iban varias muchachas embarazadas y justamente se habían acabado los lugares de embarazadas y a una chica le dijeron como “da el lugar porque está embarazada” y la otra chica dijo “pues es que yo estoy esperando mucho para sentarme y yo no le voy a dar el lugar” entonces como que todas empezaron a decirle a la chica que ¿por qué no pensaba que la chica...? porque la chica era una chica de 17 años, la que estaba embarazada, y la otra era como de 21 o sea no era tan grande y la chica alegaba que estaba muy cansada y entonces nadie se paró a darle el asiento a la muchacha, unas iban según dormidas y la otra dijo “no, yo no le voy a dar el asiento, no me importa que esté embarazada”, entonces se me hace sorprendente que ya todo mundo sea tan insensible a esas cuestiones. Entrevista a Aura, 22/11/18.

Y lo que también me ha pasado es la gente que te quiere ganar el asiento y entonces hasta no sé, te vas a sentar son como reglas aprendidas simbólicamente ¿no? o sea te toca a ti sentarte y entons la señora corre [ríe], y pone su bolsa ¿no?, también me ha tocado eso ¿no? eso, me molesta muchísimo ¿no? o sea porque me parece que, pudiera decirme “estoy muy cansada, déjame sentar a mí” ¿no?, pero si ya me voy a sentar y corre para poner la bolsa me parece que es muy violento ¿no? o sea eso sí me ha pasado, pero de ahí que haya una como violencia física tal cual más allá de empujones y así eee no. Entrevista a Tania, 26/11/18.

*En universidad una vez me tocó ver a una señora que, ¡ay bueno de hecho se veía la señora que era extranjera!, físicamente yo la veía y no tenía como la, como un físico que comúnmente diría que es de mexicana y la señora se iba a sentar entonces llegó otra chava y la chava llegó corriendo y bueno este o sea, pues el asiento estaba en la puerta, cerca de la puerta de donde entró la señora y llegó una chava corriendo desde otra puerta agarrar ese lugar y se sentó de lado mientras la señora también se estaba sentada, entonces eso fue una **pelea entre cuerpos**, o sea se empujaron con el cuerpo para ver quien se quedaba con el asiento, y así ha sido, u otra que es como aventar la, la bolsa o lo que traigan y apartar el lugar así de esa manera, y hay veces en las que cuando es terminal, me ha tocado que son chavas que se sientan en los dos asientos entonces como se sientan en los dos asientos empiezan, o sea esperan a que*

llegue la otra, amiga o persona para que se vaya para que su amiga o esa persona [ríe] se siente en ese asiento, entonces, yo de hecho yo también lo hice, que se sentaron en los dos asientos pero yo la empujé con el cuerpo y pus ni modo no le quedó de otra ¿no? Entrevista a Natalia, 13/12/2018.

Solamente una vez sí me le quedé viendo a una chava porque me pareció horrible porque ella estaba leyendo, llegó leyendo y no había tantísima gente estaba más medio lleno, pero sí habíamos bastantes personas paradas, entonces ella llegó leyendo y se abrazó del tubo, totalmente del tubo entonces pues es evidente que varias se enojaron porque fue así como de ¿cómo llegas a agarrarte del tubo, no? y todas las demás ¿qué, no?, pero ella estaba leyendo, entonces a una chava no le importó y le quitó como cierta parte del tubo y puso su mano así entonces la chava sí se enojó y entonces le hizo caras y la otra chava le hizo así, y como a mí también me pareció injusto yo también me le quedé viendo a ella, pero ella no volteó en ningún momento a mirarme, porque pues como que se dio cuenta que ya éramos varias las que no le quedamos viendo, pues ya no hizo nada. Entrevista a Natalia, 13/12/18.

En la línea 12, reconocí a una señora que venía conmigo en la combi, ella parecía molesta cuando una señora se había sentado dejando menos espacio en el asiento donde ella y otros iban, sin embargo, en el metro reprodujo la acción que le molestó en la combi. Se empujó con fuerza hacia adentro logrando entrar y con rostro serio logró aquello que pensé que no podría, dando pie además a que otras entraran. Miércoles 18/04/18, trayecto 08:06-09:00.

Muchas mujeres suelen desplegar violencias físicas o verbales para poder hacer uso de un asiento o de un espacio en el metro, transgrediendo otros *territorios del yo* a la vez que así mismas trasgreden los suyos. Si bien los asientos son grandes motivos detonantes de la violencia, no es lo mismo aquellos asientos que son para cualquier usuaria, que aquellos que son reservados⁵⁰ a madres, personas de la tercera edad, personas con alguna discapacidad o embarazadas. Las personas que más disputan este tipo de *territorio del yo* son sobre todo mujeres adultas, lo cual da cuenta de que posiblemente el factor generacional tenga un papel fundamental en la violencia.

Por otro lado, la última viñeta de la señora que en la combi se molesta pero que en el metro ejerce violencia, nos habla de cómo las a las personas no les es inherente ser víctima o victimaria, sino que se trata de condiciones situacionales, a la vez que mientras en un transporte les molesta la violencia en otro pueden ser ellas quienes la ejecutan.

⁵⁰ Al respecto mirar la pirámide 1 de *espacios de preferencia* o *jerarquías espaciales* del capítulo anterior.

EL ESPACIO DE USO

El espacio de uso es aquel que aunque no toquemos y esté a una distancia lejana puede ser reivindicado ya que es más amplio que el *espacio personal*. El caso más significativo lo he retomado de una publicación que se hizo muy viral en la plataforma de Facebook



Imagen 22. Retomada del Facebook “Metro Tacubaya”, autora desconocida.

En este caso la violencia verbal fue porque una mujer joven reivindicaba el *espacio de uso* público reclamándoles a otras jóvenes que no dejaran su basura. En esa situación la violencia verbal cargada de insultos estuvo a punto de devenir en violencia física, de ahí que la violencia verbal pueda ser un punto de inflexión que anteceda a la violencia física.

EL TURNO

Es la ordenación parte del *sistema de turnos*, especialmente en el metro una forma muy representativa de esta forma de territorialidad es el “Proyecto de Ascenso y Descenso Eficiente de los Vagones del Metro” o las filas que las personas hacen incluso desde antes de llegar al andén, como es el caso de la siguiente viñeta ocurrida en Pantitlán

Mientras caminábamos entre las personas y ya cercanas a las escaleras, unas señoras comenzaron a gritarle a otra mujer que no se metiera en la fila “¡No hagan filas, estamos formadas!, ¡fórmense!”, a lo cual a quien se dirigían los reclamos respondió “¡yo vengo formada!”, una más agregó “¡ah sí pus que vergas, sabemos dónde es la

fila y dónde no!”, después se escucharon más gritos “¡cómo sabes la fila y no ves dónde es la fila!”, “¡ay señora todavía que se mete en la fila se pone!”, mientras tanto una señora cercana a quien buscaba meterse la empujó, a lo cual ésta respondió “¡no me avientes!” y la otra dijo “¡Tú tampoco pendeja!”, forcejearon con unos cuantos empujones al empezar a subir las escaleras, ambas señoras mayores a 35 años de baja estatura, cesaron de empujarse cuando una señora a su lado les dijo “¡ya tranquilas estamos aquí en el desmadre y todavía, todas estamos igual, ya!” Sombreo con Desirée, 7/12/18.

Es del lado de las mujeres, pero ese día Karen, a mí me sorprendió demasiado y me dio como cierta impotencia de no saber qué hacer porque, más bien de no participar en auxiliar a la persona, porque justo ves que está la parte donde esperas el metro hay un, un hueco o hay alguna división, yo creo que unos 20 centímetros y llega el metro, o sea queda un hueco entre la banqueta (...) el andén. Y entonces a una señora se le atoró el pie ahí, se le atora el pie y cae, y, y solamente yo escuché “es que se cayó, es que está en el piso, es que la están pisando” ¡y las mujeres siguieron subiendo Karen!, entonces eso como que me molesta un poco y decido esperar la otra ruta porque justo como se queda un tiempo, un considerable, unos tres minutos. Entrevista con Desirée, 8/12/18.

En esas escaleras y estando dentro del metro, estando esperando, por ejemplo en la espera, ves que hay mujeres que deciden esperarse y ya no entrar, luego hay otras mujeres que van más a prisa y es como “quítense, nada más estorban, si no van a pasar”... entonces es ahí como en esos tres espacios dentro del metro, cuando ya van si se empujan o así, este en las escaleras, en las escaleras generalmente es por esta cuestión de que no van formadas y se quieren meter, pero yo digo bueno pues es que todas llevamos prisa, yo, yo entiendo que sí hay, hay un orden pero pues también como en esta onda sororaria de decir hújole es que, yo por ejemplo, digo bueno, si yo llego cinco, diez minutos tarde no me descuentan nada ¿no?, no hay como una sanción. Entrevista con Desirée, 8/12/18.

La reivindicación del *turno* suele ser más común en los espacios desde donde se comienza a hacer la separación, por ejemplo, en Pantitlán la separación comienza a hacerse desde las estrechas escaleras por las cuales las mujeres suben directamente al andén. El primer caso comenzó por la defensa del *turno* mediante violencia verbal y culminó en defensa del *envoltorio* cuando devino en violencia física y violencia gestual, manifiesta en empujones y miradas de reproche acompañadas de insultos.

Por otro lado, en el segundo caso por alcanzar un espacio en el metro o un *recinto* y no perder el *turno*, las mujeres pasaron para poder entrar sin reparar en el daño que ocasionaban a una mujer tirada en el suelo, a la cual sí veían. Desirée particularmente identifica tres espacios en Pantitlán donde se da la violencia, a saber, en las escaleras (desde donde ya van separadas las mujeres), el andén y dentro del vagón, espacios que en ocasiones están estrechamente relacionados al turno, a la espera y al querer ingresar pronto a un vagón.

EL ENVOLTORIO

Cuando las personas buscan conseguir un espacio en el andén, un asiento o tomarse del pasamanos (*recinto*), en ocasiones suelen hacerlo mediante maneras violentas transgrediendo el *envoltorio*, esto es, el cuerpo de las otras mujeres, a lo cual éstas suelen responder de manera violenta a una forma que antes pudo haber sido ya violenta.

Y pues sí sólo esos accidentes, que se golpeen entre ellos, que se avienten, que las señoras se digan, bueno palabras, bueno así groserías unas con otras. Una vez una señora le dio un, como con un, empezó a golpear a una muchacha con un ramo de flores, porque la muchacha venía hostigando a un señor de la tercera edad, lo venía hostigando, o sea lo venía empujando, entonces la señora le dijo “estate quieta” no se estuvo quieta la chica y la señora le empezó a dar con un ramo de flores (...) yo nunca supe si era de la muchacha o era de ella, pero se ve que, se veía que le había pegado mucho con un ramo de flores [sonríe]. Entrevista a Aura, 22/11/18.

Yo creo que sí, sí me ha tocado porque si me han pegado, sí me han dicho “oye ¿por qué me estás empujando?”, pero yo trato de mantenerme siempre al margen ¿no?, no responder a esa violencia, porque yo entiendo que todas, todos tenemos un estrés yo incluso, yo he llegado así a decir “ay no en serio que quiero pegarle a esta señora porque ya me hartó”. Entrevista a Aura, 22/11/2018.

Yo lo que a veces utilizo en ese tipo de situaciones es decirle, “disculpe señora, ¿va a bajar a las próximas estaciones?”, si me dicen que sí, le digo “bueno es que yo bajo hasta muchísimo después, ¿me permite pasar?”, no pues que sí. en ese me permite pasar, pues es no sólo mover a la señora que le estoy preguntando, sino también acomodar a la de atrás y o sea y te juro que, me ha tocado sentir la espalda que se, de la de atrás, que mete resistencia y entonces digo pues es que, está esta cuestión de sentir estas espaldas tan tensas, y digo hígole bueno pues tiene razón o

sea es como parte de, de tener un espacio seguro ¿no? Que no quieren ser como empujadas o al menos este, de que, de que, ese, ese pasarme de un lado a otro no les implica a ellas perder el lugar que ya tienen vaya. Eso, como de que no quieren ser movidas ¿no?, eso. Entrevista a Desirée, 08/12/18.

En la estación de Constitución el próximo tren por salir fue del lado derecho, por lo que quienes estaban hasta enfrente del lado izquierdo esperando no podrían alcanzar a subir, por estar hasta del otro lado. Al momento de subir bajé mi mochila y pegué mis brazos a los costados de modo que aunque me empujaran no las empujaría con los codos, por el contrario, otras entraron empujando con los codos y lastimando a otras personas que las rodeaban. Una señora mayor se movió de una puerta a otra con el objetivo de alcanzar un lugar que le fue ofrecido, al cual logro llegar causando caras de enojo entre las usuarias que estaban en medio de las filas de asientos. Una de ellas miró muy molesta a la señora y sin bajar su bolso puso el cuerpo muy duro resistiendo a los empujones que la señora propinaba al pasar. Jueves 30/11/17, trayecto 08:56-09:45.

Vale la pena recordar que la definición de violencia física que he retomado trata de acciones que generan **intencionalmente** daño físico en las otras personas. Ese tipo de violencia intencional es visible en el primer relato de Aura, situación en la cual la señora golpeó a la joven por defender al señor de la tercera edad, el fin fue causarle daño físico. Sin embargo, de acuerdo con la observación de Desirée y mi pasaje del diario de campo, no siempre la violencia física es intencional, puede ocurrir que como parte de las maniobras de la *glosa corporal* al entrar, salir o hacerse de un lugar en el vagón las mujeres choquen o tengan roces bruscos entre sí que no son intencionales tales como empujar o resistir ser empujada, en los cuales la aglomeración es un factor muy importante ya que no hay la suficiente distancia que permita pasar sin tocar a la otra. En estos casos es evidente que las mujeres se ven condicionadas por la materialidad del espacio y la misma aglomeración, que en conjunto, obstaculizan en muchas ocasiones lograr maniobrar sin tener que golpear a otra. Por otro lado, el segundo pasaje de Aura muestra contención a la violencia.

TERRITORIO DE POSESIÓN

Recordemos que se trata de aquello que se lleva consigo que pueden ser objetos e incluso personas.

En Línea 3 subí en el primer vagón en la primera puerta, una señora robusta nos empujó con su codo y una bolsa muy grande que llevaba en el hombro derecho para poder entrar. Varias la miraron molesta pero no dijeron nada. Miércoles 15/08/18, trayecto 07:26-08:25.

En esta situación la señora cuidaba la territorialidad de su bolsa, en tanto *territorio de posición*, y al hacerlo pasó lastimando a las usuarias de su alrededor, teniendo poco cuidado de no golpear a otras mujeres, si bien éstas no respondieron con una violencia física, sí lo hicieron mediante la mirada como una forma de reclamo.

RESERVA DE INFORMACIÓN

Mediante esta forma de territorialidad se busca resguardar la información en torno a sí misma o a lo que se lleva consigo

Formada en Zapata de la línea 3 estaba una mujer de rasgos orientales vestida muy formalmente y nos miraba al resto de las usuarias de arriba a abajo. Jueves 30/11/17, trayecto, 08:56-09:45.

En el transbordo de la línea 3 a la línea 12 vi a una mujer que creí era una joven universitaria por las características de su cuerpo y vestimenta (esbelta, cabello largo suelto, pantalón rojo desteñido, blusa blanca y mochila a la espalda). Atrajo mi atención al mirar a una chica de pies a cabeza. Al llegar a línea 12 vi con toda claridad que era una señora de aproximadamente 40 años y miraba a todas de pies a cabeza. Miércoles 08/08/18, trayecto 16:56-17:57.

En línea 3 iba un poco lleno el metro. Subieron unas vagoneras y presté atención a la mirada que dirigía una chica joven a una de las vendedoras, ésta era de complejión robusta, bajita, morena, portaba lentes y gritaba con voz gruesa ofreciendo *Kleenex*, identificadores de llaves o mariposas para los aretes. La chica era joven, alta, delgada, de tez clara y tenía una mano vendada, la miraba despectivamente, recorría el cuerpo de la vagonera de arriba abajo, mientras gesticulaba una mueca de desagrado o molestia. Otredad. La vendedora en ningún momento la miró, ofreció sus productos y se fue. Otra forma de violencia donde se reconoce la otredad del otro/otra mediante la mirada se le examina y se violenta con la misma mirada. Martes 14/08/18, trayecto 07:40-08:30.

La *infracción territorial* a la *reserva de información* que he identificado se trata sobre todo de infracciones al cuerpo de las otras mediante la *penetración visual*, que puede tratarse de una violencia gestual efectuada de manera sutil mediante la mirada despectiva o intimidatoria, lo cual en México llamamos *barrer*.

Hasta ahora he expuesto diferentes situaciones en las que se reivindica algún *territorio del yo* (a excepción de la *reserva de conversación*, territorialidad no observada durante el trabajo de campo o *sombreo* ni comentada por las jóvenes durante las entrevistas). La exposición anterior me ha permitido acercarme a una posible manera de explicar y entender estas interacciones de violencia interpersonal entre mujeres. Si bien es muy complejo el entramado de una sola situación de violencia, traté lo más posible de caracterizarlas de acuerdo a los territorios, sin embargo, es notorio que la complejidad de la reivindicación, defensa y/o limitación del territorio, puede responder a más de uno a la vez o secuencialmente, lo mismo sucede cuando en pro de esta reivindicación se desencadena la violencia, la cual puede responder a una, dos o a las tres formas de violencia que he considerado. A continuación profundizaré en los tres tipos de violencia interpersonal que pueden desplegarse.

VIOLENCIA FÍSICA

La violencia física entendida como acciones **intencionales** que buscan generar daño en otra persona (Reiss, Roth (1993); Jackman (2002) citado por Auyero y Berti, 2013), puede manifestarse en el metro mediante empujones, codazos, patadas u otras agresiones físicas al cuerpo de las otras usuarias, sin embargo, como mencioné en el apartado del *envoltorio*, no siempre se trata de violencias intencionales, sino que de acuerdo a la situación en que son desplegadas pueden ser casi inevitables, por ejemplo, cuando hay demasiada aglomeración la posibilidad de maniobrar sin tocar a otras personas resulta más complicado.

Lo que sí es la violencia física es la manifestación de violencia interpersonal más visible desplegada entre usuarias, se trata de una violencia usada para la defensa y limitación de algún tipo de *territorio del yo*.

*Y que llegaba una persona a querer moverte, pero pus es que no me puedo mover más hacia adelante porque no hay espacio para moverme más hacia adelante, entonces que te van empujando, te van empujando, empujando, empujando entonces hay veces, a mí sí me da como bastante coraje y pues hasta me hago para atrás, hay veces que me hago para atrás, y digo no pus ahora no me mueves y han sido como una pelea, pero no de palabras sino una **pelea como corporal** por el espacio. Y también mmm cuando llegan y de repente te ponen, o sea que hay espacio y que ves que sí hay espacio y que de repente te ponen su codo y cuando tú estás agarrada, entonces que tú dices o sea, como para que tú te hagas más a un lado y aunque tú puedas hacerte más a un lado, como no lo piden probablemente yo no lo, no me intento hacer a un lado entonces yo no me quitó y hasta me hago más hacia ellas, hasta que ellas me quitan, algo por el estilo, es como un, como **peleas corporales** más que verbales porque realmente ni ellas ni yo hemos dicho algo sino que simplemente es como una pelea como no sé, es como una pelea graciosa es como una **pelea discreta**. Entrevista a Natalia, 13/12/2018.*

Este tipo de violencia física discreta o sutil desde la perspectiva de Natalia, es común sea como una *pelea entre cuerpos* o *pelea corporal*, es una respuesta ante la *infracción territorial* del uso de codos como espaciadores, donde lo que puede estar en juego es el *espacio personal* y/o el *envoltorio* de las personas al hacer uso del metro o al buscar hacer uso de éste.

VIOLENCIA GESTUAL

La mirada en el metro ha sido estudiada de diversas maneras, para Aguilar y Cervantes (2007) es parte de la *desatención cortés* la cual implica no moverse, no sentir y no mirar o una estrategia del *viajero solitario* para hacerse de un lugar dentro del vagón (Aguilar, 2013).

También la mirada puede ser una manera de violencia sexual contra mujeres (*mirar morbosamente el cuerpo*) que en términos de Aguilar (2013) se trata de una *exploración visual corporal* (entendida como una forma de revisión por parte del género masculino al femenino) que se puede dejar pasar por parte de las mujeres ya que si no se deja pasar puede generarles disgusto a éstas. Este tipo de mirada para Soto (2017) quien a su vez retoma a Pierre Bourdieu es una mirada que posiciona a las mujeres como seres que ante todo son percibidos y mirados por los demás.

E incluso puede ser una estrategia pero no sólo para ocupar un lugar sino para efectuar otro tipo de encuentros, tal es el caso del que hablan Galindo y Torres (2018) quienes profundizaron que la mirada era más importante que el habla en encuentros homoeróticos entre hombres, ya que funge como un operador social reductor de contingencia que da pauta a tener un encuentro en el último vagón del metro.

En términos de interacción de acuerdo con Goffman, una de las manifestaciones más importantes durante la interacción entre personas es el *ojeo* que junto con la *glosa corporal* son una manera de dar el *signo crítico y punto de establecimiento* para que la interacción de la circulación vehicular entre las *unidades vehiculares deambulatorias* sea posible.

Todas las anteriores formas de abordar la mirada dan cuenta de formas muy particulares en las que se despliega la mirada en el metro. Las diferencias tienen que ver con la situación particular en que se da, el objetivo y las personas inmersas en la interacción.

En este apartado propongo pensar la mirada como una forma de violencia gestual entre mujeres que traspassa el mero reconocimiento volviéndose una manera intimidatoria o despectiva de transgredir la *reserva de información*. En nuestro contexto es una práctica comúnmente llamada *barrer*.

No supe si era por la espera o verdadero enojo a la señora en silla de ruedas por parte de una joven en Cerro de la Estrella, quien reflejó mediante su mirada a la señora mucho enojo. La señora por su parte miraba con fijeza a quien posaba en ella la mirada, en son defensivo, lo cual me hizo pensar que estaba acostumbrada a tener que defenderse pues por lo que yo misma noté algunas parecían no considerar u omitir su condición. Miércoles 18/04/18, trayecto 08:06-09:00.

Quien a través de la mirada pasa de la simple mirada de reconocimiento a la mirada de menosprecio se posiciona como una persona superior a la otra, probablemente esperando que la otra tome su papel de subordinada y así ejerciendo la efectiva violencia simbólica, sin embargo, al ignorar esas miradas o enfrentarse a éstas, como es el caso del pasaje anterior, se quiebra con el cumplimiento de la violencia simbólica. Por otro lado, la mirada suele ser un punto de inflexión que anteceda otro tipo de violencia ya que puede ser usada como un reclamo, al cual la otra puede de igual manera responder.

VIOLENCIA VERBAL

Al igual que la violencia gestual, la violencia verbal puede ser considerada una violencia simbólica en el entendido de que a quienes se dirigen pueden creer legítimas las palabras ofensivas que reciben, dada su posición inferior frente a quien las emite. Sin embargo, en tanto que las mujeres suelen responderse entre sí, no se cumple la violencia simbólica, más no por ello deja de ser un tipo de violencia interpersonal en el metro, que como referí antes, puede tratarse de un punto de inflexión al igual que la violencia gestual que pueden devenir incluso de manera simultánea en violencia física.

Tengo una en la que [sonríe] a lo mejor ahorita ves que sonrío pero es que en verdad digo cómo es. Esa vez creo que se empujaron, es que soy muy mala para eso, pero hubo un empuje y entonces las, entre las mujeres que, que se empujaron, se empiezan a, generalmente se empiezan a ofender. Se empiezan a ofender y a decir cómo cuestiones más como en torno, las he identificado en dos sentidos, uno en el sentido de ofensas hacia el físico, como “pinche gorda”, ese tipo de ofensas y otra en cuestiones más como que van al nivel socioeconómico al que pertenecen las mujeres de “pues vete en Uber” “cómprate tu carro” [alza la voz]. Esas cuestiones ¿no? en esos dos sentidos he identificado las ofensas. Entrevista a Desirée, 08/12/18.

También he escuchado de, pues entre señoras cuando ya están grandes luego se dicen “ay eres una amargada, de seguro no te quisieron” o sea como que empezaran a insultar pero de manera personal, de manera, de manera individual que ya no tiene nada que ver como con el metro sino que meterse como en su vida personal, así “de seguro no te quisieron y por eso estás amargada de seguro...” también creo que es algo bien típico que pasa. Entrevista a Natalia, 13/12/2018.

Tal como Desirée y Natalia identifican, este tipo de violencia verbal puede ser parte de una violencia que transgrede no sólo el *territorio del yo* en tanto *envoltorio* físico, sino también en tanto *reserva de información*, de esta manera al igual que con la mirada se busca despreciar y menospreciar a la otra con algún comentario sobre su aspecto, su intimidad o el nivel socioeconómico. Estos insultos pueden ser una manera de reclamo que pueden ir acompañados de groserías o emitidos alzando la voz.

Como evidencian las anteriores viñetas, al igual que la reserva y las limitaciones de los *territorios del yo*, son simultáneas las violencias desplegadas en una misma situación.

IV.IV. CONSIDERACIONES FINALES SOBRE LA VIOLENCIA INTERPERSONAL ENTRE MUJERES EN LOS VAGONES EXCLUSIVOS

Las situaciones bajo las cuales se suscitan las violencias están relacionadas con la materialidad de los andenes y los vagones, los cuales no alcanza a captar el total de la población usuaria que requiere trasladarse en el mismo, es por ello, que si bien la aglomeración no es un factor determinante (recordemos la situación de las jóvenes tirando la cascara de su fruta) sí incide en tanto que propicia una mayor probabilidad de interacciones violentas, lo cual está relacionado a las horas pico en que se reúnen muchas usuarias teniendo en mente el objetivo de llegar a sus destinos.

La violencia interpersonal entre mujeres puede manifestarse de diferentes tipos, al respecto, propuse abordar principalmente tres: física (no siempre es intencional), gestual y verbal. Los motivos de usar la violencia, están estrechamente ligados a los motivos por los que las *unidades vehiculares* despliegan maniobras que van desde conseguir un lugar en la fila, hacerlo cumplir, buscar entrar a un vagón, ocupar un determinado *espacio de preferencia*, pero también para proteger el cuerpo e incluso para responder a una violencia previamente hecha. Cada uno de estos motivos vistos como un tipo de *territorio del yo* explica la relación que tienen con la violencia en defensa y restricción de los mismos durante el uso del metro.

Mi hipótesis inicialmente planteada sobre las violencias fue pensar que éstas responden a una defensa del cuerpo así como del espacio que se usa o pretende usar, lo cual sucede cuando se defiende el *espacio personal*, *el envoltorio* o *el recinto*. Por otro lado, también la violencia se da como una manera de reestablecer el orden del *turno*, cuidar las posesiones así como las personas con quienes se va acompañada o para defender el *espacio de uso* (recordemos la situación donde las jóvenes tiran basura) sean las instalaciones del metro, las cuales van más allá del *espacio personal* y el *envoltorio*. La violencia gestual o verbal que se usa en relación a la defensa del cuerpo y el espacio es una, pero también está aquella violencia gestual que transgrede la *reserva de información* mediante miradas despectivas y que incluso no tienen que ver con el uso del metro porque incluso no son usadas a modo de reclamo.

Particularmente, el espacio donde he acotado mi tesis son los vagones para mujeres los cuales son parte del *Componente Viaja Segura*, no obstante, la violencia interpersonal entre mujeres

no sólo se da en estos espacios. Recordemos que ningún espacio ni ninguna persona son inherentemente violentos, también pueden darse en otros espacios de uso común como los transbordos o los vagones mixtos

En la línea que va para el Estado iba con mi familiares y una señora, este, le quería ganar el asiento a mi mamá [ríe], y mi mamá no se dejó, y la empezó a pegar [la señora a su mamá] la azotó a la ventana, entonces yo también le pegué a la señora, pero de ahí en fuera que se haya ido a policías o algo no (...) Le jalé el cabello y hasta ahí quedó el asunto, la señora pues no, no sé si sintió el golpe o no, pero se tranquilizó, se controló y se bajó a la siguiente estación, pensamos que nos iban a detener los policías y no, no, nos dijeron nada (...) Era igual en sábado por la tarde y no, no había mucha gente, o sea había otros asientos donde sentarse pero la señora no sé por qué le quiso ganar el lugar a mi mamá y le pegó. Entrevista a Paulina, 21/11/18.

En este caso, lo que estaba en juego primero era el *recinto* del asiento, originado cuando una señora intentó ganarle el asiento a la mamá de Paulina ejerciendo *violencia física* golpeando a la mamá de Paulina contra una ventana. La reacción de Paulina fue defender más que el *recinto*, el *territorio de posesión* con quien iba, que en este caso era su madre, actuando con violencia física al jalar el cabello de la señora, siendo para ella, una manera legítima de responder a una previa agresión.

Otro caso de violencia entre mujeres en vagones mixtos lo presencié antes de iniciar la tesis, el cual posteriormente recopilé como una nota más del diario

Eran más de las ocho de la noche cuando luego de una clase subí a uno de los últimos vagones del metro en la estación Universidad, sabía que en Islas de Ciudad Universitaria muchos jóvenes se habían dado cita con motivo de la celebración del día de muertos, dicho evento llevaba por nombre “MegaPeda”. Ocupé un lugar de pie en medio de los asientos, mi posición era incómoda debido al gran tumulto de personas que se empujaban unas con otras, sabía que al llegar a Copilco, la situación podía ser más incómoda, y así fue, varios grupos de estudiantes subieron. Entre ellos, un grupo de amigos y amigas jóvenes en estado de ebriedad, quedando cerca de una señora sentada en el asiento exclusivo, quien parecía molesta por ello y mostraba su incomodidad mirándolos de arriba abajo, haciendo muecas y poniendo cara de desaprobación. Mientras tanto, en las siguientes estaciones aumentaba el número de usuarios y disminuía el espacio del vagón. En un momento, el metro frenó de golpe, haciendo que varios empujaran a una de las jóvenes del grupo de amigos, quien no

pudo controlar el impulso y se inclinó sobre la señora. Para la chica, los empujones fueron motivo de risas con sus amigos, mientras que para la señora era todo lo contrario, muy molesta le preguntó a la joven “¿me ibas a vomitar?”, la joven pasó de las risas al enojo ante la pregunta y respondió con un seco “no”, acto seguido dirigiéndose a sus amigos les dijo “esta vieja pendeja pensó que la iba a vomitar”, sus amigos rieron y la señora respondió “pendeja tu mamá, que te deja andar así, mira cómo estás”, lo cual desencadenó otros insultos entre ambas mujeres, hasta que la señora decidió jalar la palanca de alarma, amenazando a la joven que la bajarían, a lo cual muchos dejaron de lado su posición de meros observadores, quejándose muy molestos sobre el retraso que causaría la señora al activar la alarma. Efectivamente llegó personal del metro, pero sólo a desactivar la alarma sin prestar mayor atención a la señora que se quejaba, ante la indiferencia del personal algunos en el vagón comenzaron a burlarse de la señora gritando en coro “¡qué la vomite, que la vomite!” en apoyo a la joven, causando risas en el vagón y lágrimas en los ojos de la señora, todo terminó cuando un joven dijo “respétenla es una señora” 11/16.

En la viñeta anterior la posible *infracción territorial* que la señora visualizó a futuro fue en forma de *desechos corporales*, donde los *territorios del yo* que estaban en juego eran su *espacio personal* y su *envoltorio*, por lo cual manifestó un reclamo verbal que devino en violencia verbal por parte de ambas mujeres. A su vez la mujer joven reivindicaba su *reserva de información* en torno al comportamiento de su cuerpo, esto es, su *envoltorio*



Gráfica 2. Elaboración propia.

Mediante el gráfico es posible evidenciar los múltiples motivos de *territorios del yo* y tipos de violencia que pueden estar en juego simultáneamente en una sola situación. En este caso además es posible mirar que mediante diversas *infracciones territoriales* el papel de víctima o victimaria es una barrera franqueable por parte de las implicadas, de manera que pasar de uno a otro lado es posible en una misma interacción, contrario a la violencia sexual ejercida predominantemente por un victimario masculino a una víctima femenina.

En torno a la violencia sexual entre mujeres decidí no considerarla no porque no sea posible sino porque directamente no fui testigo de ningún tipo de esta manifestación, y ninguna de las cinco jóvenes a quienes entrevisté tampoco la han vivido, pese a ello no descartan que sea posible que pueda ocurrir.

En el metro, las interacciones son tan violentas que seguro alguien te va a empujar ¿no? o alguien te va agarrar de la mano porque se va a caer ¿no? [ríe] O sea no es que no te vayan a tocar, pero no te van a tocar sexualmente y eso lo pondría entre comillas porque también creo que podrían tocarte sexualmente en el vagón de mujeres ¿no? [ríe]. Entrevista a Tania, 26/11/18.

Fíjate que aunque a veces pienso a mí nada me asegura que la chava que está atrás de mí, enfrente o al lado sea lesbiana o tenga como cierta ... disfrute, cierto placer del rozar el cuerpo con otra mujer, y me he puesto a pensar en eso y digo hijole (...) Como entre los hombres es estar alerta y por qué entre las mujeres no, ¿no? es como si asociaras el término placer, acoso, placer, acoso, estos roces, este disfrute sólo de hombres hacia las mujeres y no de mujeres entre mujeres, y eso me pareció muy interesante, entonces luego digo bueno cuando vamos muy juntas si me pongo a pensar y digo ¿qué me asegura que la chica que está al lado, tiene un disfrute acá de estar rozando mi cuerpo? pero digo, bueno equis. Entrevista a Desirée, 08/12/18.

Por otro lado, más allá de los posibles espacios y situaciones donde ocurre violencia entre mujeres, en tanto que la mirada desde dónde la he abordado es de jóvenes (sea la de las entrevistadas o la mía) me fue posible abordar cómo la edad tiene un papel muy importante. Al respecto, las jóvenes respondieron lo siguiente luego de preguntarles quiénes creían que participaban más en situaciones de violencia

Entre señoras adultas, sí, las jóvenes como que les da igual ¿no?, las señoras adultas, no quiero estandarizar pero si fuese así [ríe], serían de entre los 30 hasta los cincuenta años, más o menos. Entrevista a Paulina, 21/11/18.

Las señoras que son más grandes, justo en el rango como de treinta y cinco y cuarenta y cinco años, o incluso las señoras que son de la tercera edad son luego muy groseras, o sea, son, son bastante groseras. Entrevista a Aura, 22/11/18.

Yo pensaría que de las señoras, como que creo que hay un momento, digo y con toda la carga ¿no? que puede existir en esa persona tener que llegar temprano, ir con bolsas ¿no?, este ir cansada ¿no?, en donde hay tal nivel de desesperación ¿no? que el propio viaje es una forma de descargarlo ¿no? [ríe] Entons utilizas eso como para

descargar lo otro ¿no?, yo pensaría que es más de las señoras, que yo no, como que siempre veo que es la violencia, me da la sensación que es de señoras, entre señoras, entre señoras y jóvenes, y muy pocas veces entre dos jóvenes ¿no?, como que por lo regular ahí hay algo de edad, etario. Entrevista a Tania, 26/11/18.

He observado más en mujeres adultas, adultas mayores no, no, así que haya roces o así entre adultas mayores no, pero entre mujeres yo creo como de unos treinta, cuarenta años, yo creo que es al menos los casos que he observado oscilan las mujeres en esa edad, en las mujeres jóvenes y no sé si esto esté también atravesado por la condición de, de escolaridad, bueno por, sí por la escolaridad de las mujeres, he visto que es entre las mismas mujeres es como “dale el asiento a la señora mayor o a la embarazada”, en algunos casos porque en otros pues también me ha tocado que se hacen las dormidas o así ¿no?, pero sí entre mujeres jóvenes no he observado tanto como en estas situaciones de disgusto o de que se lleguen a pelear, es más como en mujeres, en mujeres más ¿adultas? [...] yo creo que es como entre mujeres de edades similares. Entrevista a Desirée, 08/12/18.

Yo creo que, yo creo que ha de ser más o menos parejo entre jóvenes y adultas, pero me parece que es a veces, o sea, creo que las que más he visto ha sido más como de mujeres adultas con jóvenes, o sea no ha sido tanto como de jóvenes con jóvenes. Tal vez adultas a adultas también, pero he visto más como de adultas a jóvenes, eso es lo que he notado, pero entre jóvenes, o sea entre mujeres jóvenes, entre ellas creo que no he visto tanto, más bien ha sido como con personas adultas o sea jóvenes adultas con jóvenes y de adultas con adultas. (...) He visto que por lo regular son mujeres que son adultas, que son bastante robustas, entonces su espacio, ocupan mucho más espacio y como las chavas son a veces más delgadillas, pues como que las mujeres que son más grandes intentan ocupar el espacio como que no ocupa la joven [ríe], entonces como que la empujan o se creen con el derecho porque son más grandes, o incluso también de personas de la tercera edad o ya más grandes también he visto porque me parece que también ya son, son como a veces muy, como no sé si estén acostumbradas a que se les ceda el asiento todo el tiempo o cosas por el estilo que también hay veces en las que ya no dicen ni por favor, ni gracias, ni nada por el estilo y que por lo regular estas personas que son más grandes, o sea personas de la tercera edad, por lo general a quienes les piden el asiento es a mujeres jóvenes, no, no a mujeres adultas o evidentemente no a niñas. Entrevista a Natalia, 13/12/18.

En opinión de las jóvenes la violencia entre mujeres suele darse sobre todo entre mujeres adultas o de éstas a las jóvenes, donde el asiento en tanto *recinto*, aparece nuevamente como uno de los espacios donde es más visible abordar lo generacional relacionado al *deber ser* (López y Meneses, 2018a, 2018b) y a las *jerarquías espaciales* abordadas en el capítulo

anterior. En un sentido similar, Pierre Bourdieu (2002) menciona respecto a la diferencia entre jóvenes y adultos lo siguiente

esta estructura, que existe en otros casos (como en las relaciones entre los sexos), recuerda que en la división lógica entre jóvenes y viejos está la cuestión del poder, de la *división* (en el sentido de repartición) de los poderes. Las clasificaciones por edad (y también por sexo o, claro, por clase...) vienen a ser siempre una forma de imponer límites, de producir un *orden* en el cual cada quien debe mantenerse, donde cada quien debe ocupar su lugar (Bourdieu, 2002: 164).

Lo generacional en torno a la violencia evidencia como incluso en los vagones exclusivos no hay homogeneidad, la diferencia de mujeres es evidente puesto que no todas agreden, si bien, en tanto estudio microinteraccional no abordo la biografía de cada una, al menos la edad podría ser una pista para conocer quién o quienes despliegan la violencia predominantemente ejerciendo formas de poder dentro del mismo género en un espacio que es público.

Si bien, he resaltado que no siempre se cumple con la violencia simbólica, sea manifiesta de manera verbal o gestual, hay excepciones sobre todo donde la edad juega un papel muy importante ya que las jóvenes asumen ese *deber ser* que recae sobre ellas y ceden el asiento incluso si éste le ha sido solicitado de manera violenta

Y que llegan y que te exigen el asiento, entonces cuando tú no se lo quieres tal cual dar, hay veces en las que, yo, yo siempre me he parado cuando me piden un asiento aunque a veces no esté de acuerdo para evitar problemas, pero sí he visto personas que no se quieren parar y que no se paran porque lo exigen, o sea tal cual he visto que, que las personas ya grandes llegan y dicen “dame el asiento ese es mi asiento” o cosas por el estilo y muchas personas sí se molestan y no dan el asiento, entonces sí he visto como que se arma una especie de unión entre varias personas que dicen “no, que debes de ceder el asiento es una persona mayor” y cosas por el estilo, sin importar que la persona mayor haya sido muy grosera. Entrevista a Natalia, 13/12/18.

Al ser este trabajo microinteraccional reiteró que no es posible mirar la particularidad de las biografías de las mujeres que ejercen violencia, por ello, este acercamiento debe ser considerado cuidadosamente en tanto sólo considera la opinión de las jóvenes. Cabe recordar que mientras para Durán (2015) son las jóvenes quienes son más vulnerables porque no saben cómo responder, para Medina (2018) son las mujeres adultas las que son principalmente agredidas. Habrá que mirar a profundidad no sólo cuáles son las opiniones de las adultas,

sino también cuáles son sus condiciones sociales, económicas y personales y saber si éstas inciden, tanto en ellas como en el resto de las mujeres, para ejercer más violencia, ya que las jóvenes no están exentas de ejercerla, como también se ha visto en pasajes anteriores.

La explicación que las jóvenes le dan a la violencia entre mujeres varía

Nunca me pongo como al tú por tú o sí te codean y cuando me codean en vez de empujar o algo pues sí me quito, me retiro o me trato de cubrir más con la mochila para que no me peguen porque sí hay gente que a veces te pega porque quiere desquitar como algún tipo eee, frustración y se nota porque yo no creo, en mi experiencia, porque yo salgo de los vagones sin necesidad de empujar, así que yo no creo que necesites empujar ni pegarle a los demás para poder salir de este vagón, entonces sí, no tengo alguna confrontación directa yo con estas personas, si buscan, pero no, de mi parte no. Entrevista a Aura, 22/11/18.

Pues lo que yo pensaría es que es pus es un sinfín de problemas pero que la propia estructura de la metrópoli construye ¿no? o sea desde que alguien tenga que, tener hogares dormitorio ¿no? y que tenga que venir a trabajar al otro lado ¿no? y que haga más de dos horas para movilizarse es como es como una situación que tiene que ver mucho también con la clase, con el género sí, pero es que ¿de qué serviría que yo eduque que no está bien tocar el cuerpo lalala que es una parte muy importante, pero por el otro lado, si la propia ciudad es muy violenta, ¿no?, la estructura de la sociedad y del transporte es muy violento ¿no? justo porque la gente tiene que ir de la periferia al centro o de la periferia pero a la otra periferia a trabajar ¿no? Entrevista a Tania, 26/11/18.

Entre mujeres yo lo identifico más que es como una forma de defenderse ¿no? no es tanto para posicionarse o seguir como, como esta... no, sí como posicionarse en, en una, en un, en una posición de jerarquía, o superior a la otra sino más es como defenderse, como que es una forma entre las mujeres de defenderse igual y eso, obviamente es aprendida socialmente. Pero es como una forma de defenderse, y he visto que pus principalmente es violencia de tipo física y con palabras psicoemocional por así decirlo, pero no es tanto como violencia sexual entre las mujeres o eso es lo que he observado, pienso que es yo creo que también tenemos como esta idea de que ¡ay las mujeres pues este ...! como muy romántica de que “ellas no, no se pegan no se violentan” (...) Y como mujeres y como hombres porque digo bueno esta cuestión de, del mismo sistema económico tan, tan salvaje, tan, tan absorbente, tan crudo digo pues en ese sentido, todos estamos cortados, todos estamos atravesados ya eee por ejemplo, ya viéndolo por sexo pues sí entre las mujeres pues son otras dinámicas aparte de esas opresiones del mismo sistema

económico ¿no? que son ya también opresiones por género, por esas cuestiones y digo bueno pero yo creo que entre todas y todos en ese sentido de hacer el trayecto más amigable más así. Entrevista a Desirée, 08/12/18.

Híjole es que me enoja pero también entiendo. Digo vivimos en una ciudad sumamente, densamente, pues está muy densa poblacionalmente es evidente que hay o sea, el transporte, el transporte que se da es también muy precario, faltan muchas cosas, no funciona como debe funcionar, incluso hasta estoy casi segura que ni siquiera siguen como los lineamientos para poder conservar los trenes en buen estado porque muchas veces hasta cuando te subes al metro, ya está tan caliente el metro porque ha estado todo el día funcionando. Entonces no creo como que sea tampoco tan, tan bueno, entonces entiendo que todo eso en la gente, ¡ah! y además con las condiciones de trabajo, más cuando es de regreso o cuando vas, o sea cuando tú vas hacia tu trabajo o sea en las mañanas regularmente porque la mayoría de la gente trabaja en las mañanas o entra pues de manera temprana, me parece que sí están tan desesperadas porque tienen que llegar a sus trabajos y hay veces o hay trabajos en los que entiendo que les descuentan si llegan tarde o que no les pagan o que hay veces que las regresan o que tienen que llegar temprano por premios de puntualidad o cosas por el estilo. Entonces entiendo esa desesperación entre en ellas o entre las personas, porque a final de cuentas tienen que llegar a un trabajo, tienen que llegar y tienen que cumplir un horario y que hay veces en las que, las cosas se les salen mucho de las manos y que no sólo utilizan el metro, sino utilizan más transportes, entonces un accidente en la carretera por ejemplo, puede causar que se retrase más de diez minutos y que esos diez minutos represente que ya se encuentre con más gente en el metro, y eso que se encuentre más gente, o sea entiendo que estén un poco estresadas y estresados a final de cuentas vivimos en una sociedad acelerada entonces entiendo, entiendo totalmente eso, pero también me parece muy, no, no me parece sano tampoco o sea yo creo que también las personas podríamos ser un poco más solidarias entre nosotras y saber que no solamente soy yo la que estoy como ahí sufriendo por mi trabajo sino con mi misma condición. Tal vez hay muchas otras personas, pero que siempre pensamos solamente en nosotros como personas ya y eso me parece que si podría un poco aunque también me parece que es muy difícil y lo entiendo completamente, entonces creo que es eso. Entrevista a Natalia, 13/12/18.

Sólo Aura considera que se trata de una violencia originada por problemas exclusivamente individuales de las mujeres que ejercen violencia, sin embargo, Tania, Desirée y Natalia⁵¹ consideran que no sólo tiene que ver con los problemas de cada persona ya que hay cuestiones

⁵¹ La opinión de las jóvenes está cruzada por sus estudios en ciencias sociales, no hablan desapegadas de pensar en la ciudad en general más allá de meras razones individuales, de ahí que se expliquen de esa manera la violencia.

de fondo que explican esa violencia, como pueden ser todas las responsabilidades que caen sobre los ciudadanos en cuanto a su trabajo u otras actividades que les generan estrés, así como la propia infraestructura de la ciudad, del transporte, los largos recorridos y el sistema económico que aunados a las condiciones de género agravan la violencia.

Tal como las jóvenes sugieren la violencia en escala interpersonal como Auyero, Berti y Bourgois la proponen, efectivamente puede responder a otras violencias mayores que aunque no estén implícitas en el metro, permean en las mentes y cuerpos de las mujeres, como un *continuum* de violencias. En términos de Arthur Kleinman (2000) se trata de un tipo de *cascada de violencia*, un ejemplo de este tipo de cascada que relata es el de una mujer a quien la violencia estructural proveniente de la comunidad o la familia afecta de forma física y social sus deseos personales atravesados por el deber social, volviéndose una violencia cotidiana que afecta física y emocionalmente a la mujer. El caso que cuenta es el de una mujer clase media, quien debe trabajar en una escuela lejos de su casa, estar varias horas fuera y volver con sus hijas quienes le reprochan el divorcio con su padre así como que tenga otra pareja. En conjunto además de los problemas propios, también carga con los problemas que los alumnos le transmiten, por lo cual la mujer vive en un medio hostil donde tiene poco tiempo para ella. Kleinman propone pensar que la violencia estructural se manifiesta en la violencia cotidiana en el cuerpo cansado y debilitado de la mujer a quien los médicos le han diagnosticado enfermedades a causa de ello.

En un sentido similar al caso de la mujer que expone Kleinman, la cual es una muestra de la *cascada de violencia*, podría ser que las mujeres del metro traigan consigo otras preocupaciones o violencias que desahogan durante su movilidad. Aclaro, no porque sea inherente a ellas la violencia, sino por las mismas presiones laborales del hogar les demanden tener que maniobrar por llegar antes. Particularmente Desirée opina que el hecho de viajar en metro no exenta a las mujeres de poder vivir otras violencias

hace ratito yo pensaba y decía es que como, como yo, yo he observado que hay parejas que utilizan el estos vagones mixtos y yo me ponía a pensar en mí como mujer y decir a mí el que, el venir con mi compañero en un vagón mixto a la salida del trabajo no me genera ni, ni más ni menos seguridad, simplemente es viajar acompañada, dije porque en sí a lo mejor sí ¿no?, hay experiencias en las que a lo mejor dices bueno voy con él y sé que si alguien este, me llega a tocar o este, algún

roce, sin mi consentimiento o se quiere pasar de listo, pues es, va un sujeto masculino este, que te puede defender ¿no? y yo me ponía a pensar y dije bueno sí, y viéndolo más como en, esa sería como una violencia en el transporte, este, ejercida por un sujeto, por distintos sujetos, dije, pero eso no, no es, es, ese momento, esa compañía no nos hace salirnos de la violencia que esa misma pareja puede, puede ejercer sobre nosotras ¿no? Entrevista a Desirée, 08/12/18.

Tales consideraciones me hicieron preguntarme en repetidas ocasiones, si la violencia entre mujeres ¿se trata de una violencia de orden patriarcal, de una violencia propia entre mujeres o de ambos? En términos microinteraccionales no puedo asegurar si responde o no a violencias macro como la estructural o política, aunque tampoco lo descartó, lo más cercano a ello es antes que responder preguntarme ¿el uso de los vagones para mujeres no es ya una violencia en sí misma, en tanto que no hemos podido después de 10 años de institucionalización hacer de todo el metro en general, espacios de uso común sin temor a ser agredidas sexualmente?, me preguntó ¿cuántos años más tendrán que pasar para que podamos transitar indistintamente en diferentes espacios sin miedo? Si bien el objetivo de mantenernos seguras en un espacio determinado se cumple, no hay que dejar de lado aquellos espacios en los que no tenemos una movilidad que sea segura.

Por otro lado, el uso de vagones exclusivos como ha quedado asentado en páginas anteriores, no está libre de violencia, nos acercamos a otro tipo de violencia entre usuarias en pro del uso del metro al desplazarnos. En el presente trabajo he abordado la violencia interpersonal entre mujeres como una forma de interacción en el metro entre las usuarias dentro de los vagones destinados al género femenino, lo cual me ha permitido acercarme al problema situacionalmente sin conocer cómo las mujeres han socializado esas expresiones de violencia ni sus condiciones biográficas, no por lo anterior, considero que las personas estén despojadas de marcos sociales y culturales.

Mi acercamiento situacional me ha permitido mirar como la violencia en defensa, uso de ciertos espacios que llevan consigo como el *envoltorio*, el *territorio de posesión* o la *reserva de información*, o espacios de los cuales buscan hacer uso como el *espacio personal*, *espacio de uso* o *recintos*, en general dan cuenta de cómo pueden ser causa y motivo de la violencia. Esta perspectiva da cuenta del valor social y cultural con el que cargamos nuestro propio

cuerpo así como los espacios que pretendemos usar o que usamos, así como lo que llevamos con nosotras, valor diferenciado respecto a los hombres.

Un ejemplo de lo anterior son las imágenes comúnmente llamadas *memes* posteadas en la página de Facebook “Metro Tacubaya” donde de fondo se manifiesta una clara diferencia entre usar vagones mixtos (que pueden ser considerados para hombres) y los vagones para mujeres. La diferencia es clara: violencia.



Imagen 23. Retomada del Facebook “Metro Tacubaya”, autor desconocido.



Imagen 24. Retomada del Facebook “Metro Tacubaya”, autor desconocido.

Si bien la violencia en vagones para mujeres no es algo inherente a ellas por ser mujeres, sugiero pensar por un lado, que tiene que ver con la valoración social que como mujeres le damos a nuestros *territorios del yo* y por otro lado, que las diferentes violencias sí son una forma particular de violencia entre mujeres. Por ejemplo, basta con pensar que es menos común que los hombres se miren de maneras despectivas mediante el ejercicio de *barrer*, o insultando su apariencia como sucede con las violencias gestuales y verbales manifiestas con las mujeres.

Lo que sí son estas violencias interpersonales, es una violencia cotidiana en tanto las han normalizado como parte de la cotidianidad. En términos de Auyero y Berti (2013) no se deben entender como habituación o desensibilización sino como normalización en tanto

familiarización de las usuarias con la violencia, puesto que saben que la posibilidad de que ocurra y de que se vean inmiscuidas en una situación de violencia está ahí.

Ay la típica de pus “si no te gusta toma taxi” o bueno creo que es una de las que más he escuchado o una que una vez me impresionó mucho fue una de una chava que se metió, o sea tal cual se metió y empujó a la gente y tal cual le empezaron a decir de cosas y le dijeron “oye pero pus qué onda ¿por qué estás empujando a la gente?” y ella contesto así de “pues es que así es esto, así es el metro, así tienes que usarlo”, o sea, como dando a entender que así era la dinámica y que ni modo, que todos se jodieran, que ni modo que era como el más gandalla ¿no? Entrevista a Natalia 13/12/18.

¿Las he normalizado?, uhm, tal vez sí a normalizarse, pues yo creo que yo, todo lo que te dije ya lo normalicé, porque ya no me asombró cuando pasa, porque ya no me asustó cuando me gritan porque a veces ya no me enoja si me pegan, mmm entonces, yo, yo creo que sí lo normalizas, es malo, pero hace más tolerable el viaje, imagínate nunca normalizarte ese tipo de cosas, sería enojarte diario, sería preocuparte diario, mje y yo creo que me tocan las líneas que son más tranquilas. Entrevista a Aura, 22/11/18.

Tal como Medina (2018) sugería, pareciera que las mujeres en nuestro paso por la ciudad estamos condicionadas a padecer doblemente la violencia, por un lado la violencia sexual de hombres contra mujeres y por el otro, la violencia entre mujeres. Puede suceder que no ocurra, pero la posibilidad está ahí latente en la movilidad diaria como si se tratará de dos condicionantes inherentes a nuestra movilidad de mujeres en general y de mujeres jóvenes en particular.

En este capítulo he abordado desde una perspectiva en particular la violencia interpersonal entre mujeres como una posible forma de interacción, sin embargo, aunque sean violencias normalizadas o familiarizadas no son la única manera de interactuar entre mujeres en el metro, las mujeres jóvenes también tienen recuerdos gratos de otras interacciones solidarias con las usuarias a las que vale la pena darles un espacio en estas páginas

Mmm, sí claro, mmm, como algunas mujeres toman esto como pues ya normal, entonces les dan, les ceden el asiento a las mujeres embarazadas, a las mujeres grandes u otras que llevan muchas cosas pues apoyan en cargarlas, en mi caso, si yo veo que hay una mujer chiquita que no alcanza el barandal, le cedo el barandal más cercano, este mmm,

pues eso como la seguridad más entre nosotras, no son todas, pero sí un poquito, y me gustaría decir que sí es la mayoría de las mujeres. Entrevista a Paulina, 21/11/18.

Yo recuerdo que una vez me sentí mal en el metro y no sé qué me pasó, si se me bajó el azúcar, pero me salí, había mucha gente, salí, igual fue como el golpe de calor y me recargué sobre la pared y yo es que “¿qué hago?”, porque también a veces no sabes qué hacer, a quién le llamo, toda mi familia está lejos, y una chava se me acercó y me dijo “este te veo mal, te vi mal desde hace rato, ten un...” me doy una oblea y me dio un agua, me dijo “tomate esto para que te sientas mejor”, entonces yo no sé si realmente me sentí mejor por comerla o me sentí mejor porque alguien se dio cuenta que yo me sentía mal y que de alguna manera sí, y la persona me llevó con un policía y el policía me dijo bueno “siéntate aquí” y me dio un poco de alcohol ¿no? (...) Incluso he visto chavas que van llorando y señoras que les dicen “toma ten papel” y las chavas... y se empiezan a platicar con ellas. Entrevista a Aura, 22/11/2018.

No siempre, hay otras de “ay no, pero ahorita me muevo” o “sí”, ¿no? “yo también bajo”, “ah bueno perfecto”. Entrevista a Tania, 26/11/18.

También se da como esta parte del apoyo ¿no?, de “oye este, pase su bolsa por aquí” o “si quieres te la cargo”, yo lo he hecho ¿no? o sea veo que a veces las, las compañeras van con sus bolsas y yo tengo la oportunidad de ir sentada, porque a lo mejor agarré lugar y le digo “si quieres pásame tu bolsa, ¿no?”, cosa que entre los hombres es difícil ¿no? Entrevista a Desirée, 08/12/18.

Entonces, creo que en ocasiones, dependiendo la ocasión y que incluso la hora podría ser y de lo que pasé, podría ser violento entre violento y a veces solidario, o que entre mujeres también o sea al momento de bajar también se creen como estos lazos de “ah yo no voy a bajar si quieres pásate” o “ay bueno yo bajo...”, o se empiecen a preguntar entre ellas, “no pues yo bajo en tal estación, entons ya me voy más para atrás y ya después me voy acercando para no estorbar, para no hacer tapón” y así y que entre mujeres también luego se pueden o sea, cuando se crean estos lazos como la solidaridad entre mujeres, también se apoyan cuando una persona no ha, no entra dentro de esos lazos de solidaridad, o sea que a pesar de que distan, la persona está viendo que se están empezando a organizar, no quiera entrar como en esa organización y que entre ellas también empiecen como, acto como de rechazo o de expulsión de esa persona o decirle cosas a esa persona que no se integra como esa, como a esa, como a esa lógica en ordenamiento. Entrevista a Natalia 13/12/18.

Incluso los recuerdos gratos ponen de manifiesto situaciones de aglomeración donde las mujeres suelen interactuar de maneras más solidarias al bajar, también la solidaridad puede ser una posibilidad durante el uso del metro. Tampoco podemos olvidar esos recuerdos gratos

que pasamos en el metro y las interacciones solidarias con otros y otras. El espacio también es un espacio para los encuentros con personas que queremos, para los momentos divertidos, al final el metro, a todos nos lleva entre sus vías donde hay múltiples maneras de interactuar.

CONCLUSIONES

Si más de cuatro millones de viajes se realizan diariamente en el metro no es para menos pensar en las diversas formas de experimentarlo como se ha constatado a partir de los estudios cualitativos en los cuales se ha capturado el trabajo de los vagoneros, los cantantes, los encuentros homoeróticos, el usuario solitario, el usuario acompañado o las posibles violencias sexuales que padecen las mujeres.

Es interesante pensar cómo dentro de un mismo espacio de transporte haya una gran variedad de interacciones. Si fragmentáramos un tren encontramos que existe la posibilidad de que en los últimos vagones haya encuentros homoeróticos, en los vagones mixtos haya violencia sexual y en vagones para mujeres podría suceder otro tipo de violencia sexual (física, gestual o verbal). Se trata como si cada espacio del metro pudiera responder a determinadas lógicas que dan cabida a variadas formas de interacción y experiencias, dando pauta para profundizar sobre ¿cómo es que se configuran espacios de prácticas diferenciadas con orden propio? siendo a la vez parte de un mismo transporte público.

Adherir al *paradigma de la movilidad* me ha permitido visualizar en conjunto las experiencias de movilidad de mujeres jóvenes y en específico las posibles interacciones en el metro, sea al maniobrar durante su uso o cuando se suscita algún tipo de violencia. La recolección de experiencias fue posible mediante el uso de la etnografía, el *sombreo* y las entrevistas. Los datos resultantes al ser conjugados principalmente con la teoría microinteraccional de Erving Goffman permiten mirar a detalle todo el esfuerzo corporal puesto en juego durante los desplazamientos, tiempo que para el *paradigma del transporte* sólo se trata de un punto A a un punto B.

Propuse pensar a cada mujer como una *unidad vehicular mujer* la cual mediante sus interacciones, despliegues de *glosa corporal* y *ojeo* abonan al *saber viajar* en el metro, en tanto conocimiento incorporado, es decir, que se hace parte del cuerpo mediante las experiencias (Jirón, Imilan e Iturra, 2012). El mismo relato da cuenta de esos despliegues corporales durante la movilidad, es por ello que no encontré mejor manera de evidenciarlo que mediante las palabras de las jóvenes.

Excúseme por el uso abusivo de fragmentos de observación y de las entrevistas, no obstante, en tanto son mi anclaje empírico, decidí ir ligando éstos en relación a los conceptos teóricos para poder darles voz, a la par que iba construyendo una propuesta de análisis. Siendo yo mi propio instrumento, enfatizo que se trata de un trabajo hecho desde una mujer joven usuaria del metro que busca visibilizar la movilidad de otras jóvenes.

La movilidad de las jóvenes es diferente de otras mujeres, incluso de su misma edad, ya que responden a patrones de movilidad de acuerdo a periodos más largos de estudio o trabajo, lugares de destino más alejados y tareas de cuidado o del hogar. Sobre todo, es diferente por edad ya que estas jóvenes se dirigen a espacios más alejados de sus hogares, a diferencia de mujeres que se mueven dentro de su mismo barrio e incluso de aquellas mujeres adultas que realizan menos movilidad.

Es decir, vemos como incluso dentro del mismo género femenino la movilidad es diferenciada de manera que no deben ser vistas como un todo homogéneo en tanto su movilidad está cruzada por cuestiones de origen, destino, las actividades que se realizan, la posición socioeconómica e incluso el estado civil, por mencionar algunas. No obstante, la movilidad de estas jóvenes también evidencia una gran complejidad durante los desplazamientos además de que dedican una gran parte del día a ellos⁵².

A continuación los principales hallazgos en torno a la movilidad de las jóvenes:

- El *saber viajar* de las jóvenes empieza a construirse en relación a sus lugares de origen, de destino, sus decisiones sobre la vestimenta que usan, trazos de rutas posibles, el reconocimiento espacial de los espacios que transitan, su condición socioeconómica y sus actividades.
- Particularmente en los espacios de desplazamiento, en este caso el metro, han aprendido por dónde ir, estimar el tiempo necesario, identificar qué estaciones son de mayor afluencia, cómo llevar el cuerpo y sus pertenencias de acuerdo a la infraestructura de cada espacio así como en relación con la población usuaria, mostrando que la movilidad implica necesariamente interactuar con otras personas.

⁵² Sin olvidar que las mismas actividades que se realizan durante el día son interdependientes y que dentro de éstas hay también movilidad.

Las interacciones con las otras se vuelven más intensas y difíciles en momentos de aglomeración donde deben emplear más estrategias que les ayuden a franquear la *sensación de saturación* de modo que "los movimientos al interior del vagón deben ser coordinados con los "otros" y así negociar la presión sobre los cuerpos entre los que salen, ingresan y se acomodan al interior del vagón" (2012: 114). En conjunto, en términos de Aguilar y Campos (2015) el desplazamiento implica una forma de experimentar corporalmente a las otras como parte de la *lógica social subterránea*, de modo que la movilidad es una de las maneras más comunes en la ciudad para interactuar con los otros así como con la misma ciudad⁵³.

- En tanto *unidades vehiculares* despliegan una serie de *glosas corporales*, *ojeos* e incluso aprenden comunes solicitudes verbales para poder conseguir algo en específico (“¿baja en la siguiente?”) durante sus trayectos. Los motivos más comunes son hacerse de un lugar en la fila, entrar o salir del vagón, buscar un *espacio de preferencia*, sobre todo las personas adultas buscan los asientos, lo cual muestra no sólo como la movilidad de las mujeres es diferenciada sino como durante ésta hay diferencias entre las mismas mujeres que pueden responder a la condición etaria.
- En conjunto todas esas maniobras evidencian lo compleja que es la movilidad en ese trayecto A a B y todo el esfuerzo corporal que se pone en juego, incluso al subir, bajar escaleras, pasar largos trasbordos o cuando se corre para lograr subir.
- También van aprendiendo qué estrategias usar ante posibles restricciones en determinados espacios y conocen posibles contingencias de la movilidad relacionadas con el clima, accidentes, infraestructura deteriorada o servicio ineficiente, por mencionar algunas, lo cual da cuenta no sólo de su conocimientos sino también de sus miedos y preocupaciones respecto al uso del transporte. El *saber viajar* de las jóvenes (más allá de conocimiento encorporado) habla de las propias características del metro, o mejor dicho, el metro y el *saber viajar* se constituyen y están relacionados. Si bien, las observaciones expuestas en el presente trabajo son en espacios específicos con personas específicas, no deja de mostrar la riqueza que nos

⁵³ De acuerdo con Goffman las *unidades vehiculares* responden a un *orden de circulación* que sucede en las ciudades, por ello mediante las experiencias de movilidad se puede estudiar una manera específica de interacción de habitantes de la ciudad.

permite abordar desde lo cualitativo y lo microinteraccional problemáticas de grandes dimensiones, cabe preguntarse si ¿no es acaso que las condiciones expuestas en las viñetas etnográficas podrían ofrecernos un panorama, a partir de las experiencias de las usuarias, sobre la calidad del transporte y lo complejo que es desplazarse por la ciudad?

- El *saber viajar* sigue construyéndose con sus futuros trayectos, al trazar y conocer nuevas rutas a otros destinos, lo cual abona a que visiten espacios que no frecuentan y aprendan cómo funcionan, ya que el metro es uno, pero las dinámicas de todos sus espacios son variadas.
- El hecho de que las mujeres vivan en zonas centro (Tania y Natalia) no garantiza que su movilidad sea menos complicada de acuerdo a los lugares de destino, los medios de transporte y las rutas que elijan, lo cierto es que tienen mayor posibilidad de acceder más fácilmente al metro, contrario a las jóvenes que viven en el Estado de México (Aura y Desirée) para quienes desplazarse al metro más cercano puede llevarles más de media hora en combi, además del tiempo de caminata de sus casas a la parada más cercana.
- Si bien la movilidad de las jóvenes es diferenciada respecto a otras mujeres, también tiene puntos de encuentro, el más significativo es la violencia sexual que permea como un miedo en todas, e incide en las decisiones sobre la vestimenta y la preferencia de vagones exclusivos los cuales les garantizan una movilidad más segura.

En conjunto el *saber viajar* es resultado de prácticas que se moldean a partir de la experiencia cotidiana, las cuales al ser abordadas minuciosamente dan cuenta de un complejo entramado de esfuerzo corporal e interacciones.

Por otro lado, las experiencias de viaje de estas jóvenes no son siempre gratas en los vagones exclusivos, lo cual pone en entredicho la aseveración de Aguilar (2013) en torno a pensar los vagones para mujeres como un espacio cargado de una atmósfera entre iguales donde la homogeneidad y complicidad de género deviene en relajamiento entre usuarias. Si bien reconocen que baja el *estado de alerta* y ocurren situaciones de solidaridad, también mencionan interacciones violentas.

Al inicio al hablar sobre la construcción del metro, retomé de Bernardo Navarro la idea de que el metro fue construido para mano obrera la cual era formada principalmente por hombres, dejando así de lado otro tipo de necesidades de movilidad de la población (salud, recreación o educativas). De acuerdo con lo anterior se entiende que el metro sea un espacio de *cultura hipermasculinizada* (Dunckel-Graglia, 2013) donde la mujer se siente *fuera de lugar* y viaja en constante *estado de alerta*. Entre las múltiples maneras de hacer frente, una de ellas es viajar en los vagones para mujeres, implementados por la sociedad civil desde la década de los setentas, institucionalizado en 2007 mediante el *Programa Viajemos Seguras* y ahora convertido en *Componente Viaja Segura*.

La medida básica de dicho componente ha sido la asignación de espacios para mujeres en algunos medios de transporte, en el caso del metro, ha significado la asignación de vagones exclusivos para ellas, los cuales tienen el objetivo de promover la movilidad libre y segura. De acuerdo con las estadísticas 79.54% se siente más segura (Soto, Aguilar, Gutiérrez y Castro, 2017) con la separación, de modo que el objetivo se cumple. Sin embargo, más allá del mismo programa a lo largo del metro suceden otras violencias. En este caso, he puesto al centro aquellas que suceden en los vagones exclusivos, reitero que mi intención no fue hacer una crítica al *Componente Viaja Segura* puesto que no es su objetivo, sino abordar aquellas violencias entre mujeres como posibles interacciones durante su movilidad.

Insistí en partir que ni los espacios ni las personas son inherentemente violentas, pero entonces ¿cómo se explica la violencia entre mujeres en los vagones exclusivos del metro (transporte público)? Para responder hice uso de las categorías goffmanianas en torno a la territorialidad la cual al buscar limitar, reservar o cuidar algún tipo de *territorio del yo*⁵⁴, pudiera devenir a modo de interacción en una de las tres violencias que caractericé: física, gestual y verbal.

Los principales resultados fueron:

⁵⁴ Los *territorios del yo* pueden ser parte del *saber viajar* no sólo porque sean otra forma de interactuar sino también porque ese saber también implica significar y apropiarse del espacio casi de manera imperceptible, como puede ser el *espacio de uso* o *el turno* mediante filas.

- Los motivos de la violencia están estrechamente ligados a las interacciones de las *unidades vehiculares*, esto es, sea por conseguir un lugar en la fila, entrar, salir del vagón o en busca de algún *espacio de preferencia*.
- Cada uno de estos motivos vistos como un tipo de *territorio del yo* explica la relación que tienen con las violencias durante el uso del metro. Más allá de proteger el cuerpo y el espacio (*espacio personal, envoltorio o recinto*) como referí en mi hipótesis, la violencia también sucede cuando se busca que se respete el orden de la fila (*el turno*), para cuidar de las instalaciones (*espacio de uso*), como una respuesta a una violencia previa e incluso pueden no tener que ver con los usos del metro como puede ser la violencia gestual que transgrede *el envoltorio* o la *reserva de información* y se vuelva una muestra de alteridad, más que una mirada de reproche o de mero reconocimiento.
- En una misma situación pueden estar en juego diversos *territorios del yo* así como diversas violencias. E incluso las barreras entre víctimas y victimarias son franqueables.
- En las situaciones influye la infraestructura en relación a la aglomeración condicionando los posibles movimientos, maniobras e interacciones entre las personas, sin embargo, no determina a que devenga en una situación de violencia.
- Si bien no es inherente a las mujeres, sí podemos hablar de una violencia propia entre mujeres de acuerdo a la valoración social y cultural que le damos a los *territorios del yo*, así como a los tipos específicos de violencia desplegada mediante el *barrer* o los insultos hechos a la apariencia o a ámbitos personales de otras mujeres.
- No todas las mujeres ejercen violencia. En tanto estudio microinteraccional, una posible explicación puede relacionarse a la edad, ya que se identifica que son sobre todo las adultas quienes suelen estar inmiscuidas en este tipo de situaciones, lo cual también está relacionado con los *espacios de preferencia*, donde hay un ejercicio de poder a partir de la edad, que muestra diferencias durante la movilidad entre mujeres.
- Se trata de una violencia cotidiana y normalizada por parte de las mujeres al usar el metro, que sucede durante el movimiento, pero que no sólo pasa en espacios de uso exclusivo ni sólo entre ellas.

- Como aseguró Medina (2018), las mujeres estamos doblemente expuestas a la violencia, por un lado a la violencia sexual y por otro lado, a la violencia física. Lo cual se agrava si pensamos en los diversos medios de transporte y espacios de tránsito que envuelven los trayectos.
- Algunas violencias están relacionadas a la sobredemanda que tienen el metro y la incapacidad de éste de proveer un servicio cómodo para todas las personas.

Caracterizar las interacciones de violencia entre mujeres es muy difícil ya que en una misma situación se suscitan diversos *territorios del yo* y violencias, lo cual está relacionado a que “nos enfrentamos a una realidad social compleja que tiende a rebasar constantemente las representaciones que tenemos acerca de ella” (Payá y Rivera, 2017: 14). Mi propuesta es sólo una manera posible de poder explicar esa otra interacción durante la movilidad.

De acuerdo con Jirón (2007) “una de las experiencias cotidianas que más inciden en la calidad de vida urbana es aquella de movilidad diaria” (2007: 174), de manera que aunque la violencia entre mujeres esté normalizada eso no implica que no afecte su calidad de vida de las viajeras, tal como sugiere también Medina (2018). Incluso si le diéramos un enfoque que considerará las emociones podríamos mirar más minuciosamente cómo repercute colectivamente la violencia y cómo atraviesa la calidad de vida. En ese sentido a futuro valdría la pena profundizar en ¿cómo esas interacciones violentas impactan en calidad de vida urbana? O en general en preguntarse ¿cómo la movilidad impacta en la calidad de vida urbana?

También es importante ocuparnos de otras posibles violencias que si bien no son sexuales (y no impactan de la misma manera que ésta) obstaculizan el derecho a la movilidad libre y segura que propone Teresa del Valle (2006) perturbando el “ejercicio del placer de recorrer, explorar” (2006:272)”, en todo caso ¿por qué no pensar que podemos ejercer todas las personas una movilidad que disfrutemos o que al menos sea cómoda?

Entre los límites de mi investigación respecto a la violencia cabe destacar que el abordaje microinteraccional no me permitió abordar a profundidad sobre quiénes son las mujeres que ejercen violencia, y si ello tiene que ver con un *continuum de violencia*. En tanto que no

abordé la biografía de cada mujer para conocer qué otras violencias atraviesan sus vidas, no logré responder a esa pregunta sino generar más inquietudes al respecto.

Si bien retomó estudios sobre movilidad y violencia de mujeres (muchos de ellos bajo la perspectiva de género), es para conocer qué se había dicho sobre esos temas y recuperar algunos puntos de encuentro con los mismos, sin embargo, propiamente mis recursos teóricos no son de género (los cuales me hubiera enriquecido al momento de responder) lo cual explica que mi trabajo tenga algunas limitantes al respecto. Una de ellas es que no logro responder determinadamente si la violencia es parte de un orden patriarcal o de una violencia propia entre mujeres.

Otros cuestionamientos que han surgido a partir de mi tema son profundizar en preguntarnos, más allá de la violencia sexual, cómo experimentan las usuarias del transporte los vagones para ellas, por ejemplo, resaltando interacciones de solidaridad o prácticas que realizan específicamente ahí, como pueden ser maquillarse en movimiento y que son menos comunes en los vagones mixtos. También hace falta mirar cómo son diferenciadas las violencias durante la movilidad por género así como otras violencias en general mientras se está en movimiento. Hay que continuar profundizando en las diferentes movilidades cruzadas por edad, género, clase, condición socioeconómica, estado civil u otras ya que da para plantear cómo la movilidad afecta la calidad de vida de las personas en la ciudad, ponderando las emociones y los impactos de la movilidad en lo familiar y personal.

Mi trabajo es un aporte desde la sociología a los estudios de movilidad en la ciudad en general y del metro en particular, a partir de un grupo de población específico. En conjunto aportan a mirar lo compleja que es la movilidad, así como posibles interacciones durante la misma. Es importante capturar las experiencias durante la movilidad no sólo porque son una manera de acercarnos a la ciudad y a los otros, sino también para pensar en sí misma la planificación a partir de las personas usuarias. Por ejemplo, la reciente propuesta del *Plan Maestro del Metro* carece de una perspectiva que aborde las experiencias de las personas y que es necesaria e incluso para nutrir otras políticas como el *Componente Viaja Segura* o *Proyecto de Ascenso y Descenso del Metro*. Por lo anterior es importante continuar en México con los recientes estudios de movilidad bajo el nuevo paradigma que se han venido consolidando.

REFERENCIAS

Aguilar, José Iñigo (2015), *Encoger el cuerpo. La tarea cotidiana de transportarse en la urbe*, México: INAH.

Aguilar, M. Ángel y Cervantes, Blanca E. (2007), “El miedo a la ciudad, o el metro y el arte de la desaparición”, *Psicología para América Latina*, No. 10, pp. 1-10.

Aguilar, Miguel Ángel (2013), “Ciudad de interacciones: el cuerpo y sus narrativas en el metro de la ciudad de México”, en Aguilar, Miguel A. y Soto, Paula (coords.), *Cuerpos, espacios y emociones. Aproximaciones desde las ciencias sociales*, México: Porrúa, pp. 85-109.

Aguilar, Miguel Ángel (2016), “El caminar urbano y la sociabilidad. Trazos desde la Ciudad de México”, *Alteridades*, Vol. 26, No. 52, pp. 23-33.

Álvarez, Andrés (2010), *El metro, un espacio de interacciones. El caso de los homosexuales*, tesis para obtener el título de Licenciado en sociología, México, Facultad de Ciencias Políticas y Sociales, UNAM.

Arteaga, Nelson y Arzuaga Javier (2017), *Sociologías de la violencia: estructuras, sujetos, interacciones y acción simbólica*. México: FLACSO.

Auge, Marc (2000), *Los no lugares. Espacios del anonimato. Una antropología de la Sobre modernidad*, Barcelona: Gedisa.

Augé, Marc (2009), *El viajero subterráneo. Un etnólogo en el metro*. México: Al fin liebre. Ediciones digitales.

Auyero, Javier y Berti, María Fernanda (2013), *La violencia en los márgenes. Una maestra y un sociólogo en el conurbano bonaerense*, Argentina: Katz Editores.

Bauer, M.; Quintanilla, J.; Ferrando, G. y Reynoso A., (1990), “El sistema de transporte eléctrico en el D.F: Metro”, *Revista Mexicana de Sociología*, Vol. 52, No. 3, pp. 15-34.

Blázquez, Gustavo (2010), “De cara a la violencia. Agresiones físicas y formas de clasificación social entre mujeres jóvenes de sectores populares en Argentina”, *Sexualidad, Salud y Sociedad*, No.6, pp. 10-40

Beltrán, María A. (2012), "La otra cara de la moneda: mujeres que practican violencia", *Revista Punto de Género*, No. 2, pp. 71-92.

Bourdieu, Pierre (2002), La “juventud” no es más que una palabra, en *Sociología y Cultura*, México: Grijalbo, Conaculta, pp. 163-173.

Bourgois, Philippe (2002), “El poder de la violencia en la guerra y en la paz”, *Apuntes de investigación del CECYP*, No.8, pp. 73-98.

Bourgois, Philippe (2009), “Apertura. Treinta años de retrospectiva etnográfica sobre la violencia en las Américas”, en: López, Julian; Bastos, Santiago y Camus, Manuela (coords.), *Guatemala. Violencias desbordadas*, Córdoba: Servicio de publicaciones Universidad de Córdoba, pp. 29-62.

Cabello, Tania y Sánchez-Mejorada Cristina (2015), Seguridad en el transporte público y género. Reflexiones acerca del programa “Viajemos seguras en el transporte público de la Ciudad de México”, en: Capron, Guénola y Sánchez-Mejorada, Cristina (coords.), *La (in)seguridad en la metrópoli. Territorio, securización y espacio público*, Ciudad de México: Universidad Autónoma de México, pp. 267-292.

Campos, Luis y Aguilar Miguel A. (2015), “L’experience corporelle de l’attente dans les déplacements en Métro”, en: Laurent, Vidal y Musset Alan (coords.), *Les territoires de l’attente. Migrations et mobilités dans les amériques*, Francia: Presses universitaires des Rennes, pp.151-168.

Capron, Guénola y Pérez, Ruth (2016), “La experiencia cotidiana del automóvil y del transporte público en la Zona Metropolitana del Valle de México”, *Alteridades*, Vol. 26, No. 52, pp. 11-21.

Casado, José María., (2008), “Estudios sobre movilidad cotidiana en México”, *Scripta Nova. Revista electrónica de geografía y ciencias sociales*, Vol. 12, No. 273, s/p.

Col·lectiu Punt6 (2016), *Nocturnas. La vida cotidiana de las mujeres que trabajan de noche en el área metropolitana de Barcelona*. Barcelona: Col·lectiu Punt 6.

Collins, Randall (2008), “Chapter One. The Micro-sociology of violent confrontations”, en: *Violence: A Micro-sociological Theory*, Princeton: Princeton University Press, pp.1-35.

De la Paz, María S. (2017), "La bicicleta en la movilidad cotidiana: experiencias de mujeres que habitan la Ciudad de México", *Revista Territorio y Transporte*, No. 16, pp. 112-126.

Del Fresno, Miguel (2001), *Netnografía, Investigación, análisis e intervención social online*. Barcelona: Editorial UOC.

Del Valle, Teresa (2006), El derecho a la movilidad libre y segura, en: Maquieira, Virginia (ed.), *Mujeres, globalización y derechos humanos*, Madrid: Cátedra, pp. 269-316.

Di Napoli, Pablo (2018), “Sentidos y usos del “mirar mal” como eje de conflicto entre estudiantes, *Revista Reflexiones*, Vol. 97, No.2, s/p.

Díaz, M. Ángeles (1989), “Movilidad femenina en la ciudad. Notas a partir de un caso”, *Documents d’Anàlisi Geogràfica*, No. 14, pp.219-239.

Domínguez, Olivia (2004), "La línea tres del Metro de la Ciudad de México: espacios y usuarios", *Antropología. Revista interdisciplinaria del INAH*, No. 75-76, pp. 141-150.

Dunckel-Graglia, Amy (2013), “Rosa, el nuevo color del feminismo: un análisis del transporte exclusivo para mujeres”, *La Ventana*, No. 37, pp. 148-176.

Duran, Ignacio (2015), *La violencia en el metro de la ciudad de México hacia las mujeres jóvenes y la restricción de las experiencias espaciales*, tesis para obtener el título de Licenciado en geografía humana, México, Universidad Autónoma Metropolitana Iztapalapa, UAM.

Fuentes, David (07 de febrero de 2019), “Veinteañeras, delgadas y estudiantes: el blanco de secuestradores en el Metro” *El Universal*, [disponible en: <https://www.eluniversal.com.mx/metropoli/cdmx/veinteaneras-delgadas-y-estudiantes-el-blanco-de-secuestradores-en-el-metro>].

Gaceta Oficial de la Ciudad de México, Diciembre 2018, [disponible en: http://www.sedema.cdmx.gob.mx/storage/app/media/Gaceta_oficial_18_diciembre_2017.pdf.]

Galindo, Jesús (1987), “Encuentro de subjetividades, objetividad descubierta. La entrevista como centro de trabajo etnográfico”, *Estudios sobre culturas contemporáneas*, Año. 1, Vol.1, pp. 151-183.

Galindo, Jorge y Torres, César (2018), “Dialogo de miradas. Un acercamiento al “metreo” como orden interactivo”, *Sociológica*, No. 93, pp. 319-353.

García, Néstor; Castellanos, Alejandro y Rosas, Ana, (2013), *La ciudad de los viajeros. Travesías e imaginarios urbanos: México 1940-2000*, México: FCE, UAM-Iztapalapa.

Goffman, Erving (1979), “El individuo como unidad” y “Los territorios del yo” en: *Relaciones en público. Microestudios de orden público*, España: Alianza, pp. 23-77.

Goffman, Erving (1991), “El orden de la interacción”, en *Los momentos y sus hombres*. España: Paidós, pp. 169-205.

González, Ovidio (1988), “El Metro de la Ciudad de México”, *Revista EURE*, Vol. 14, No. 42, pp. 63-82.

González, Ovidio y Navarro, Bernardo (1990), “El Metro de la Ciudad de México. Desarrollo y perspectiva”, *Momento Económico*, No. 49, pp. 4-9.

Guber, Rosana (2001), *La etnografía. Método, campo y reflexividad*, México: Grupo Editorial Norma.

Gutiérrez, Andrea Inés y Reyes Malena Lucía (2017), "Mujeres entre la libertad y la obligación. Prácticas de movilidad cotidiana en el Gran Buenos Aires", *Revista Transporte y Territorio*, No. 16, pp. 147-166.

Hanson, Susan (2010), “Gender and mobility: new approaches for informing sustainability”, *Gender, place and culture. A journal of feminist geography*, Vol. 17, No. 1, pp. 5-23.

García, Andrea (2004), *Que mecanismos han generado las mujeres usuarias del Sistema de Transporte Colectivo Metro de la Ciudad de México para defenderse del hostigamiento sexual realizado por el género masculino*, tesis para obtener el título de Licenciada en Psicología, México, Facultad de Estudios Superiores Iztacala, UNAM.

Ibargüengoitia, Jorge, 31 de julio de 2015, “Viajar en camión”, *El Universal*, [disponible en: <https://archivo.eluniversal.com.mx/cultura/43775.html>].

Ilárraz, Imanol (2006), “Movilidad sostenible y equidad de género”, Zerbitzuan: Gizarte Zerbitzuetarako Aldizkaria, *Revista de servicios sociales*, No. 40, pp. 61-66.

INEGI, *Encuesta Origen-Destino. En hogares de la Zona Metropolitana del Valle de México*, [disponible en: http://internet.contenidos.inegi.org.mx/contenidos/productos/prod_serv/contenidos/espanol/bvinegi/productos/nueva_estruc/promo/resultados_eod_2017.pdf].

INMUJERES (2009), “Presentación del Programa “Viajemos Seguras” en el Sistema de Transporte Público de la Ciudad de México”, en: *Experiencias sobre ciudades seguras para las mujeres. Memoria del 1er Encuentro Internacional de Ciudades Seguras para las Mujeres*, México: Corporación Mexicana de Impresión, pp. 72-80.

INMUJERES (2017a), *Ciudad Segura y Amigable para Mujeres y Niñas*.

INMUJERES (2017b), *Programa a mediano plazo. CDMX Ciudad Segura y Amigable para Mujeres y Niñas*.

INMUJERES (2012), *Informe de actividades. Enero-Diciembre 2012*, pp. 64-76.

Jirón, Paola (2007). “Implicancias de género en las experiencias de movilidad cotidiana urbana en Santiago de Chile”, *Revista Venezolana de Estudios de la Mujer*, Vol. 12, No. 29, pp. 173-197.

_____ (2009), “Prácticas de movilidad cotidiana urbana. Un análisis para revelar desigualdades en la ciudad”, en: Tironi, Manuel y Pérez, Fernando (eds.), *SCL/ Espacios, Prácticas y Cultura Urbana*, Chile: Ediciones Arq, pp. 176-189.

_____ (2012), “Transformándome en la “Sombra”, *Revista Bifurcaciones*, No. 10, pp. 1-12.

_____ (2013), “Atravesando la espesura de la ciudad: vida cotidiana y barreras de accesibilidad de los habitantes de la periferia urbana de Santiago de Chile, *Revista de Geografía Norte Grande*, No. 56, pp. 53-74.

_____ (2017), "Planificación urbana y del transporte a partir de relaciones de interdependencia y movilidad de cuidado", en: Nieves, María y Segovia, Olga (eds.), *¿Quién cuida en la ciudad? Aportes para políticas urbanas de igualdad*, Santiago de Chile: Libros de la CEPAL, pp. 405-432.

Jirón, Paola e Iturra, Luis (2011), “Momentos móviles. Los lugares móviles y la nueva construcción del espacio público” como orden interactivo”, *Arquitecturas del Sur*, No. 39, pp. 44-57.

Jirón, Paola; Imilan, Walter e Iturra Luis (2012) "Saber viajar en el metro de Santiago. La apropiación de lo público", *Revista Movilidad Urbana. Revista ciudad y arquitectura*, No. 151, pp. 112-115.

Jirón, Paola, Imilan, Walter e Iturra, Luis (2015). “Más allá del barrio: habitar Santiago en la movilidad cotidiana”, *Revista Antropologías del Sur*, No. 3, pp. 87-103.

Jirón, Paola e Iturra, Luis (2016), “Siguiendo trayectorias, dibujando trayectos. Construcción de diagramas desde la experiencia de los habitantes”, *Revista AUS*, No. 19, pp. 4-9.

Jirón, Paola e Imilan, Walter (2016), “Observando juntos en movimiento: posibilidades, desafíos o encrucijadas de una etnografía colectiva”, *Alteridades*, Vol. 26, No. 52, pp. 51-64.

Jirón, Paula y Zunino, Dhan (2017), “Movilidad urbana y género: experiencias latinoamericanas”, *Revista Transporte y Territorio*, No. 16, pp. 1-8.

Jirón, Paola e Imilán, Walter (2018), “Moviendo los estudios urbanos. La movilidad como objeto de estudio o como enfoque para comprender la ciudad contemporánea”, *Quid 16*, No. 10, pp. 17-36.

Kleinman, Arthur (2000), “The violences of everyday life. The multiple forms and dynamics of social violence”, en: Das, Veena, et al. (eds.) *Violence and subjectivity*, Los Angeles, California, University of California Press, pp. 226-241.

Lamas, Marta (2015), *¿Mujeres juntas...? Reflexiones sobre las relaciones conflictivas entre compañeras y los retos para alcanzar acuerdos políticos*, México: Impresora y Encuadernadora PROGRESO.

Lindón, Alicia (2006), "Territorialidad y género: una aproximación desde la subjetividad espacial", en: Ramírez, Patricia y Aguilar, Miguel A. (coords.), *Afectividad, memoria y significado en el espacio urbano contemporáneo*, España: UAM-I, Anthropos, pp.13-33.

López, Jahel (2018), "La participación de las mujeres indígenas jóvenes en los espacios organizativos como vía para construir ciudadanía: el caso de México", en: *Jóvenes y Espacio público*, México: Instituto de Investigaciones Sociales, Centro de Investigaciones Intersiclipinarias en Ciencias y Humanidades, UNAM, pp. 65-87.

López, Jahel y Meneses, Marcela (2018a), "Introducción", en: *Jóvenes y Espacio público*, México: Instituto de Investigaciones Sociales, Centro de Investigaciones Intersiclipinarias en Ciencias y Humanidades, UNAM, pp. 11-26.

López, Jahel y Meneses, Marcela (2018b), "Apuntes teórico-metodológicos para abordar la dupla jóvenes-espacio público", *LiminaR. Estudios Sociales y Humanísticos*, Vol. 26, No. 2, pp. 60-71.

Martínez, Maria A. (2017), "Movilidad Urbana, Segregación y Género: Pequeños Retratos de la Movilidad de Mujeres de Norte (Mexico), Centro (Nicaragua) y Sur America (Brasil)", *Revista Latino Americana de Geografía e Género*, Vol.8, No.1, pp. 4-17.

Martínez, David y Micher Martha (2016), "Políticas para las mujeres en el transporte público: repensando el Programa Viajemos Seguras de la Ciudad de México", *O Social em Questão*, No. 36, pp. 123-148.

Medina, Itzel Thalia (2018), "Mujer es Respeto", Convivencia entre las usuarias de los "vagones rosas" del Metro de la Ciudad de México. Propuesta de campaña social", tesis de licenciatura que para obtener el grado de licenciada en comunicación y periodismo, Facultad de Estudios Superiores Aragón, Estado de México.

Méndez, Alejandro; Aké, Sofía y Bautista Alliet (1990), "El metro: un espacio para el comercio ambulante", *Momento Económico*, No. 51, pp. 23-28.

Milenio (17 de marzo de 2019), "PGJ retira del Metro módulos móviles para denunciar acoso", *Milenio*, [disponible en: <https://www.milenio.com/policia/acoso-metro-pgj-retira-estaciones-modulos-denuncia>].

Monsiváis, Carlos (2001), "La hora del transporte. El Metro: Viaje hacia el fin del apretujón", en: *Los rituales del caos*, México: Ediciones Era, pp.111-113.

Murata, Masanori; Delgado, Javier y Suárez, Manuel., (2017), "¿Por qué la gente no usa el Metro? Efectos del transporte en la Zona Metropolitana de la Ciudad de México", *Investigaciones Geográficas*, No. 93, pp. 1-19.

Navarro, Bernardo. (1984). El metro de la ciudad de México. *Revista Mexicana de Sociología*, 46, pp.85-102.

_____ (1993). *Ciudad de México. El metro y sus usuarios*, México: UAM-Xochimilco- UNAM.

Navarro, Bernardo y Cadena, Lidia (1990), Planeación del transporte colectivo y conflicto social, *Revista Mexicana de Sociología*, No. 52, pp.3-14.

Navarro, Bernardo y Guevara, Iris (2000), *Área Metropolitana de la Ciudad de México. Prácticas de desplazamiento y horarios laborales*, México: UAM-Xochimilco, UNAM, Instituto Tecnológico de Massachusetts.

ONU Mujeres y EPADEQ (2018), *Encuesta sobre la violencia sexual en el transporte y otros espacios públicos en la Ciudad de México. Programa insignia global ciudades y espacios públicos seguros para mujeres y niñas*, México: ONU Mujeres.

Paulín, Horacio (2015), "Ganarse el respeto" Un análisis de los conflictos de la sociabilidad juvenil en la escuela secundaria", *Revista Mexicana de Investigación Educativa*, Vol. 20, No. 67, pp. 1105-1130.

Payá, Víctor y Rivera Jovani J. (2017), "Introducción", en: *Sociología etnográfica. Sobre el uso crítico de la teoría y los métodos de investigación*, México: Juan Pablos Editor, pp. 11-24.

Perló, Manuel y Murillo, Sandra (2014), *¿Qué opinan los usuarios de la nueva Línea 12 del Metro?: elementos para la evaluación de una política pública del transporte en el Distrito Federal*, México: Instituto de Investigaciones Sociales, UNAM.

Recinas, Saúl (2017), "La entrevista como relación social: reflexiones en torno a los efectos de una herramienta sociológica", en: Payá, Víctor y Rivera, Jovani (coords.), *Sociología etnográfica: sobre el uso crítico de la teoría y los métodos de investigación*, México: UNAM-FES Acatlán y Juan Pablos Editor, pp.11- 24.

Reglamento de la ley de movilidad del Distrito Federal, *Gaceta Oficial de la Ciudad de México*, 15 de septiembre de 2017.

Ruíz de los Santos, Sandra (2009), "Deambulando entre los vagoneros del Metro de la Ciudad de México", *Revista de Ciencias Sociales y Humanidades*, No. 66, pp. 115-13.

Sheller, Mimi (2014), "The new mobilities paradigm for a live sociology", *Current Sociology Review*, Vol. 62, No.6, pp. 789-811.

Sheller, Mimi y Urry John (2006), "The new mobilities paradigm", *Environment and planning*, Vol. 38, pp. 207-226.

Simmel, Georg (2010), *El conflicto. Sociología del antagonismo*, España: Sequitur.

Sistema de Transporte Colectivo Metro, En: <http://www.metro.cdmx.gob.mx/>.

Sistema de Transporte Colectivo (2018), *Plan Maestro del Metro del Metro 2018-2030*.

Soto, Paula (2003), "Sobre género y Espacio", *Géneros*, Vol. 11, No. 31, pp. 88-93.

_____ (2011), "La ciudad pensada, la ciudad vivida, la ciudad imaginada. Reflexiones teóricas y empíricas", *La Ventana*, No. 34, pp. 7-38.

_____ (2013a), "Entre los espacios del miedo y los espacios de la violencia: discursos y prácticas sobre la corporalidad y las emociones", en: Aguilar, M.A. y Soto, Paula (coords.), *Cuerpos, espacios y emociones. Aproximaciones desde las ciencias sociales*, México: Porrúa, pp. 197-219.

_____ (2013b), "Repensar las prácticas espaciales: rupturas y continuidades en la experiencia cotidiana de mujeres urbanas de la Ciudad de México", *Revista Latinoamericana de Geografía e Género*, Vol.4, No.2, pp. 2-12.

_____ (2014), "Patriarcado y orden urbano. Nuevas y viejas formas de dominación de género en la ciudad", *Revista Venezolana de Estudios de la Mujer*, Vol. 19, No. 42, pp. 199-214.

_____ (2016) "Repensar el hábitat urbano desde una perspectiva de género. Debates, agendas, desafíos", *Andamios*, Vol. 13, No. 32, pp. 37-56.

_____ (2017), "Diferencias de género en la movilidad urbana. Las experiencias de viaje de mujeres en el metro de la Ciudad de México", *Revista transporte y territorio*, No. 16, pp. 127-146.

_____ (2018), "Espacios públicos género y violencia. Reflexiones teóricas y empíricas", Ponencia presentada en *Seminario. La ciudad Neoliberal y los Derechos Urbanos*, Instituto de Investigaciones Sociales, UNAM.

Soto, Paula; Aguilar Arturo; Gutiérrez, Emilio y Castro Carlos (2017). "Evaluación de impacto del programa "Viajemos Seguras en el Transporte Público en la Ciudad de México", *Banco Interamericano de Desarrollo*.

Soto, Paula y Castro, Carlos (2017), "La violencia de género en los espacios públicos. Un análisis del Metro de la Ciudad de México", en: Ramírez, Patricia (coord.), *La erosión del espacio público en la ciudad neoliberal*, México: UNAM, Instituto de Investigaciones, pp. 201-227.

Suárez, Manuel y Delgado, Genaro (2015), *Entre mi casa y mi destino. Movilidad y transporte en México*. México: UNAM.

TESIUNAM, [disponible en: <http://oreon.dgbiblio.unam.mx/F?RN=842522361>].

Tonkonoff, Sergio (2017), "La violencia como "objeto". A modo de prólogo", en: Sergio Tonkonoff (ed.), Blanco, Ana Belén y Soledad María (coords.), *La pregunta por la violencia*, Argentina: Pluriverso Ediciones, pp. 19-34.

Torres, Ulises (2000), *Violencia cotidiana en la red del Sistema de Transporte Colectivo Metro de la Ciudad de México, durante el primer semestre de 1999*, tesis para obtener el título de Licenciado en trabajo social, México, Escuela Nacional de Trabajo Social, UNAM.

Vela, Roger y Escobar Natalia (31 de enero de 2019), "Hoy me pasó. En el Metro Martín Carrera vi a un señor [...]. Me tomó del brazo y me dijo: 'Camínale...'", *Sin embargo*, [disponible en: <https://www.sinembargo.mx/31-01-2019/3529740>].

Viscaya, Carlos (2016), *Técnicas corporales y rituales de interacción: cuerpos y erotismos, un acercamiento desde la dinámica del último vagón del metro de la ciudad de México*, tesis para obtener el título de Licenciado en sociología, México, Facultad de Ciencias Políticas y Sociales, UNAM.

Wieviorka, Michel (2014), "Subjectivation et désobjectivation: le cas de la violence", *Revista Sociedade e Estado*, Vol. 30, No. 1, pp. 39-53.

Yves Winkin (1991), "Presentaciónn general: Erving Goffman: retrato del sociólogo joven, en: Goffman, Erving, *Los momentos y sus hombres*, pp. 11-85.

ANEXO

Guion de observación etnográfica

- ❖ Mujeres jóvenes y su comportamiento
- ❖ Ojeo y glosa corporal (en términos de Erving Goffman)
- ❖ Cómo interactúan con la materialidad del espacio
- ❖ Cómo interactúan con el resto de las usuarias
- ❖ ¿Qué parte del cuerpo protegen más?
- ❖ ¿Qué parte del cuerpo es más agredida?
- ❖ Olores, sonidos, tacto
- ❖ Jerarquías espaciales en vagón
- ❖ Tipos de violencia, ¿Cómo se da, cuáles son las características de las mujeres entre quienes se da, cómo reaccionan y en qué parte del vagón se da?
- ❖ Factores que pueden desencadenar violencia

Guion de observación durante sombreo

- ❖ ¿Cómo interactúa con hombres y mujeres al transitar en pasillos o andenes?
- ❖ ¿A qué vagones se dirige?
- ❖ Vestimenta y bolsos o mochilas que lleven consigo
- ❖ ¿Cuál es la ruta, horario y preferencia (o necesidad) al estar en el vagón?
- ❖ ¿Cómo influye mi presencia?
- ❖ ¿Cómo maniobra en el Metro?
- ❖ ¿Qué parte del cuerpo protege más?
- ❖ ¿Qué parte del cuerpo es más agredida?
- ❖ Ojeo y glosa corporal (en términos de Erving Goffman).
- ❖ ¿Qué espacios o estaciones le recuerdan anécdotas de violencia u otras anécdotas?
- ❖ ¿Cómo mira a las demás?
- ❖ ¿Cómo la miran?
- ❖ Comentarios hechos durante el viaje en torno a su experiencia de movilidad
- ❖ ¿Cómo interactúa con la materialidad del espacio?
- ❖ ¿Cómo interactúa con el resto de usuarias?
- ❖ Tipos de violencia, ¿Cómo se da, cuáles son las características de las mujeres entre quienes se da, cómo reaccionan y en qué parte del vagón se da?
- ❖ Factores que pueden desencadenar violencia

Guion de entrevista

- ❖ Nombre o pseudónimo
- ❖ Edad
- ❖ Ocupación
- ❖ ¿Con qué frecuencia usas el Metro?, ¿a dónde te diriges?, ¿cuál es tu trayectoria cotidiana en el metro?, ¿en qué horarios?, ¿cuánto tiempo ocupas en transportarte en metro?, ¿Por qué lo prefieres a otros medios de transporte?
- ❖ ¿Qué vagones sueles usar más?, ¿Con qué frecuencia usas los vagones de mujeres?, en esos casos, ¿por qué prefieres estos vagones en vez de los vagones mixtos?, ¿cómo te sientes al utilizarlos?, ¿cuáles son las diferencias, ventajas y desventajas de ambos vagones?
- ❖ ¿Tienes algún espacio de preferencia en el vagón? ¿Por qué ese espacio?
- ❖ Nárrame un día común para ti en el metro en general
- ❖ ¿Tienes alguna estrategia para hacerte más fácil el viaje? (rutas, horarios, vestimenta, portación de objetos, usos del cuerpo)
- ❖ ¿Alguna vez has presenciado algún problema, percance o conflicto en el metro?, ¿cómo fue?
- ❖ ¿Alguna vez has presenciado o participado algún conflicto o forma de violencia entre mujeres en el metro?, ¿cómo fue?, ¿qué opinas de ello?, ¿identificas que es más común entre señoras adultas, jóvenes o de unas a otras?
- ❖ Desde tu experiencia, la convivencia entre mujeres en el metro es... ¿por qué?
- ❖ En resumen, tu experiencia como mujer joven usuaria del metro es...
- ❖ Respecto a ser tu sombra ¿cómo te has sentido, qué te ha parecido, qué comentarios tienes?
- ❖ Por último, ¿deseas agregar algún otro relato que recuerdes o un comentario?