

APROPIACIÓN, CUERPOS Y HOMOSOCIABILIDAD EN EL ÚLTIMO VAGÓN DEL METRO DE LA CIUDAD DE MÉXICO¹

Apropriation, Bodies, and Homosociability in the Last Subway Car of Mexico City

ELIZALDE, Andrés Alvarez²

Resumen

El objetivo de este artículo es describir cómo algunos hombres se apropian del último vagón del metro de la Ciudad de México, cómo toman posición los cuerpos y qué prácticas homoeróticas se realizan. Con un registro etnográfico compuesto de observación, fotografía y documentación de fuentes, así como con el apoyo de conceptos sociológicos, mostraré cómo en cuatro estaciones (Hidalgo, Chabacano, Centro Médico e Insurgentes) se construye la interacción social. La hipótesis es que la apropiación del espacio responde a varias cuestiones sociales: la identificación con el grupo, las prácticas sexuales realizadas, la emoción y el deseo del encuentro, y los pocos espacios para la comunidad gay en la ciudad. La apropiación y la interacción han dado paso a la creación del verbo “metrear”, y a ciertas tácticas de encuentro en un espacio reducido pero altamente dinámico.

Palabras clave: metro; apropiación; cuerpos; homoerotismo; ciudad de México.

Abstract

The objective of this article is to describe how some men appropriate the last subway car in Mexico City, how bodies position themselves, and what homoerotic practices take

¹Artículo realizado durante estancia posdoctoral en el Centro Regional de Investigaciones Multidisciplinarias, CRIM, del Programa de Becas Posdoctorales UNAM. Asesorado por la doctora Lucero Jiménez Guzmán.

²Faculdade de Ciências Políticas y Sociales. <https://orcid.org/0000-0002-5493-3258>. Profesor de Asignatura en el Centro de Estudios Sociológicos impartiendo. Doctor en Ciencias Políticas y Sociales con orientación en Sociología por la Facultad de Ciencias Políticas y Sociales de la UNAM, y Posdoctoral en el Centro Regional de Investigaciones Multidisciplinarias, CRIM, en el programa de Equidad y Género. andru.ae85@gmail.com

place. Through ethnographic documentation involving observation, photography, and source analysis, supported by sociological concepts, I will demonstrate how social interaction unfolds at four stations (Hidalgo, Chabacano, Centro Médico, and Insurgentes). The hypothesis is that the appropriation of space responds to various social issues: identification with the group, the sexual practices performed, the emotion and desire for encounters, and the limited spaces for the gay community in the city. The appropriation and interaction have given rise to the creation of the verb "metro," as well as certain tactics for encounters in a confined yet highly dynamic space.

Keywords: subway; appropriation; bodies; homoeroticism; Mexico city.

1. Introducción

¿Qué pasa cuando dos desconocidos se encuentran cara a cara en el metro?, ¿cómo toman distancia?, ¿cómo se miran?, ¿qué pasa cuando dos extraños aceptan tocarse? Las respuestas dependen de la situación analizada: por un lado, todo puede seguir igual: cada usuario toma su ruta y sigue su camino, o por otro lado, comienza un encuentro. En los dos casos, se pone a disposición cierta reciprocidad tanto para la aceptación de la mirada del otro como para su no reconocimiento. Lo mismo pasa con la distancia: cada movimiento corporal en los pasillos o dentro de los vagones, es importante para la posición de los demás usuarios. La situación parece no ser tan trascendente: el tomar el metro para transportarse durante la vida cotidiana, no tiene nada de impactante. Cada usuario crea sus rutinas y sabe qué hacer cuando estas son interrumpidas, pero también sabe qué vagón tomar, qué asiento y en qué posición hacerlo. Cuando hay prisa y el metro está arribando a la estación, todo puede ser fortuito: los usuarios suben al vagón más cercano y se enfrentan al desconocido, pero, ¿por qué algunos usuarios eligen trasladarse hasta el último vagón?, ¿cómo se da el encuentro entre dos hombres?, ¿qué prácticas se realizan en ese espacio?

Centraré el estudio en cuatro estaciones: Hidalgo (dirección Universidad), Chabacano (dirección Constitución de 1917), Centro Médico (dirección Observatorio) y una donde hay mayor densidad de usuarios en el último vagón: Insurgentes (dirección Observatorio). Se analizan particularmente cuando hay mucha afluencia de usuarios (7-9 am.) y cuando es casi nula (11-12 pm.). El trabajo de observación lo realicé durante los

meses de marzo a septiembre 2021, por lo que registré interacciones sociales de las cuales muchas son efímeras, pues se dan entre dos estaciones, pero también hay posicionamientos y actuaciones que se manifiestan dentro del vagón o en los andenes: en cada estación hay formas de apropiación del espacio y prácticas de encuentro. Con un acercamiento etnográfico y el uso de técnicas como la observación, fotografías que tomé antes de la pandemia y documentación de fuentes, mostraré cómo algunos hombres se apropian del espacio y cómo se construye la interacción en el último vagón del metro de la Ciudad de México.

El metro surgió como una necesidad ante el acelerado e imparable crecimiento de la población de la Ciudad de México en la década de 1960. La construcción fue una propuesta del sexenio de Adolfo Ruiz Cortines (1952-1958) con el promotor ingeniero Bernardo Quintana Arriola. Para la segunda mitad de los años 1960, el centro de la ciudad se convertía en un caos vial: los medios de transporte eran insuficientes tanto para las personas como para el comercio, así se comenzó a tomar en cuenta el proyecto del metro: para 1967, se crea el Sistema de Transporte Colectivo (STC) y para junio de ese mismo año, la empresa Ingenieros Civiles Asociados (ICA), en un contrato con el STC y la *Société Française d'Etudes et de Réalisations des Transports Urbains*, comienza a trabajar (Navarro, 1993). El cuatro de septiembre de 1969 el metro de la Ciudad de México se inaugura en la estación Insurgentes y el servicio de transporte se inicia al día siguiente. Comienzan los itinerarios de pasajeros que se trasladan a sus destinos.

Dentro del metro hay una gran diversidad de usuarios que dan color y sentido a las estaciones como espacios abiertos: entran de la superficie al sistema para transportarse diariamente. Se puede observar al oficinista, el estudiante, el/la travesti, el deportista, el payaso, el vendedor, el obrero, el policía, el anciano, el limosnero, el soldado, el que lanza un discurso (poético, religioso o político), el extranjero, el indígena, el que camina sobre vidrios, la bailarina, el dark, la secretaria, la mujer embarazada, la enfermera, la trabajadora sexual o los grupos de jóvenes que se transportan para apoyar a sus equipos de football, los que van a una manifestación, los hombres que van de la mano, los emos, los drogadictos, los beodos, o por otro lado, jóvenes sordomudos, hombres con problemas

visuales, el cojo, el que no tiene extremidades, el que va en silla de ruedas, en muletas, etc. Tienen rutas distintas: algunos ocupan el primer vagón, otros el último, algunos prefieren las escaleras, otros una parte del pasillo; y dentro de los vagones, algunos se sientan mientras que otros permanecen de pie.

Lo que pasa en el metro es interesante en muchos sentidos. Por un lado, podemos ver una manifestación de la cultura y de la vida social de la ciudad, pues algunas líneas o estaciones son espacios donde hay exposiciones, conciertos, mercados, hospitales y museos permanentes. Por otro lado, no escapa a la problemática social que hay en la ciudad. Si bien el metro es un espacio para transportarse, hay algunos grupos, como los vendedores ambulantes, que lo utilizan de manera diferente: operan de manera 'informal', y aunque la piratería es un delito, la mayoría de las personas que venden productos lo apropian como espacio de trabajo. También es un espacio donde se puede encontrar el nacimiento o la tragedia. Existen bandas delictivas que se dedican al secuestro *express*, la extorsión y el robo.

2. Apropiación

Un transporte como el metro de la Ciudad de México es un lugar de paso. Sin embargo, es un espacio modificado por las prácticas de los usuarios que lo transitan: el “usuario sería toda persona que utiliza el metro como un medio de transporte ya sea como pasajero, como conductor de los trenes e incluso como vendedor o músico. Es todo aquel que circula por sus vías: pasillos, andenes y vagones” (Domínguez, 2005, p. 251). ¿Pueden los usuarios quedarse en las estaciones por algún tiempo?, ¿cómo construyen los usuarios el espacio?, ¿cómo el espacio modifica sus desplazamientos?, ¿por qué un lugar específico para transportarse, en una parte del vagón, en una parte de la línea del metro?, ¿por qué algunos hombres se dirigen hasta la parte final del pasillo en las estaciones?, ¿qué realizan en ese espacio?

El usuario que analizo puede pasar de “*pasajero* (que define su *destino*) al *viajero* (que vaga por el *camino*)” (Augé, 2005, p. 110). En cada corrida del metro hay una

apropiación del espacio por hombres en la última puerta del último vagón. Si hay una reivindicación del espacio, ésta se puede considerar como *situacional*: “se ponen a disposición del público en forma de bienes reivindicados mientras se usan” (Goffman, 1979, p. 47). A diferencia de la situación que es más informal, la reivindicación “fija” suele estar apoyada por la ley y los tribunales y los ejemplos son las casas u otra propiedad. Así, la reivindicación situacional en el transporte se realiza cuando se utiliza el metro como medio y como fin: para transportarse y como espacio de encuentro entre extraños:

Es un acontecimiento sin pasado. Con frecuencia es también un acontecimiento sin futuro (se supone y se espera que esté libre de un futuro), una historia que, sin dudas, no “continuará”, una oportunidad única, que debe ser consumada plenamente mientras dura y en el acto, sin demora y sin postergaciones para otra ocasión. Como la araña, cuyo mundo está encerrado en la tela que teje con sustancias de sus propio abdomen, el único respaldo con el que los extraños pueden contar debe ser tejido a partir del delgado y frágil hilo de la apariencia, las palabras y los gestos (Bauman, 2003, p. 103, subrayado del autor).

Pensaré el último vagón como “un lugar practicado” (De Certeau, 2000, p. 129). El último vagón del metro es un espacio de socialización: el usuario se desplaza, actúa e interactúa en relación al otro y a las circunstancias del espacio y del tiempo. “Un espacio en el que el intruso es aceptado, por más que este no haya encontrado todavía su lugar y por más que no ‘haya abandonado su libertad de ir y de venir’ (Simmel)” (Joseph, 1998, p. 46). El último vagón del metro es un espacio reivindicado por hombres que buscan a más hombres cuando hay poco espacio entre los usuarios, en horarios finales de servicio y en ciertas circunstancias donde el otro esté dispuesto al intercambio. Este espacio articulado es “un cruzamiento de movilidades. Está de alguna manera animado por el conjunto de movimientos que ahí se despliegan” (De Certeau, 2000, p. 129). Así, la última puerta del último vagón se vuelve un espacio *por y para* la interacción de los hombres que desean conocer a más hombres. Para los demás usuarios puede o no ser el caso: “hay tantos espacios como experiencias espaciales distintas”.³ Luego entonces,

³ Cita de Maurice Merleau-Ponty (De Certeau, 2000, p. 130).

coincidimos con De Certeau y Augé, al diferenciar el lugar del *no lugar*.⁴ En este caso, el metro es un espacio de interacciones; éstas pueden definirse como “la influencia recíproca de un individuo sobre las acciones del otro cuando se encuentran ambos en presencia física inmediata” (Goffman, 2006, p. 27).

Cada usuario define sus itinerarios, y estos marcan el espacio. Retomo la caracterización de itinerario como lo hace De Certeau, es decir, como “una serie discursiva de operaciones”. Así, el camino de los pasajeros puede estar definido por la densidad de usuarios en el espacio: en un día normal de servicio, los pasajeros optan por desplazarse en el andén: un cuerpo alejado del otro. Cuando hay más afluencia de usuarios en el andén, los pasajeros no sólo se ubican en la parte intermedia del andén, sino que se desplazan a los extremos. A excepción de las mujeres, que utilizan los tres primeros vagones en “horas pico”, pero que muchas tienen otros itinerarios. Para los hombres que quieren interactuar con más hombres, el itinerario está definido no sólo por la densidad del espacio: esté vacío o lleno el andén, recorren todo el pasillo para llegar a la última parte del andén. Así, el recorrido tiene que ver no sólo con la densidad de usuarios, sino por lo que se puede *hacer*: pueden tomar el vagón más cercano a las escaleras o al pasillo para las correspondencias, no porque esto pueda resultar más práctico, sino porque en esos cruces es donde hay más hombres, posibilidad que tiene para tocar al otro. O, en su caso, el itinerario puede estar definido por el encuentro y la identificación: “los homosexuales dicen que con frecuencia pueden localizar a otro homosexual en un lugar público simplemente porque éste les sostiene la mirada” (Davis, 2008, p. 89).

3. Cuerpos

⁴ Para Marc Augé, el metro se puede considerar como un *no lugar* al ser no relacional, no existir identidad y no implicar la historia para los viajeros “de humor, de pretexto, de ocasión”. Estos *no lugares* “designan dos realidades complementarias pero distintas: los espacios constituidos con relación a ciertos fines (transporte, comercio, ocio), y la relación que los individuos mantienen con esos espacios” (Augé, 2005, p. 98).

Andar en la ciudad y en el metro es un arte de hacer y de prácticas del espacio, De Certeau dice que hay una triple función enunciativa: es un proceso de apropiación del sistema topográfico por parte del peatón, una realización especial del lugar e implica relaciones entre posiciones diferenciadas. Se define entonces el andar como un espacio de enunciación, con posibilidades y con prohibiciones: está prohibido el paso a hombres a los primeros tres vagones del metro en horas pico, tampoco el usuario puede subirse a la cabina de conducir (la primera y la última) ni transportarse en la parte que conecta dos vagones. “Andar, como dice De Certeau, es no tener un lugar”. Pero ¿por qué hay hombres que se localizan en la parte última del pasillo? Porque en ese espacio hay interacciones sociales. Luego, las prácticas, los movimientos “no están localizados; más bien, ellos espacializan”.⁵ Donde hay encuentros o interacciones efímeras, ahí se dirigen los hombres. Sin embargo, no en todos los vagones es permisible, pues los primeros vagones son exclusivos de mujeres. Así, cuando se usa el metro, se actualizan las prohibiciones y posibilidades del orden espacial: “de este modo las hace ser tanto parecer. Pero también las desplaza e inventa otras pues los atajos, desviaciones o improvisaciones del andar, privilegian, cambian o abandonan elementos espaciales” (De Certeau, 2000, p. 110). Se modifica el espacio: el metro no sólo se usa como transporte, sino que se transforma en un lugar de encuentro, de *ligue*. Así, quienes lo transitan lo renombran: el último vagón es conocido como “la cajita feliz”, “el vagón rosa” o “el jotivagón”.

El usuario pasa de pasajero a *metrero*, es decir, aquel que busca encuentros entre hombres. Aparte de utilizar el metro para desplazarse, es utilizado para penetrar la intimidad y la corporalidad del otro. Algunos hombres van al metro sólo para *metrear*. Ángel de 24 años da una definición:

“Yo considero a un metrero como aquel que se sube en un vagón, no liga, se baja en la siguiente o siguientes estaciones, se espera al otro metro y si no consigue lo que busca, pues se cambia de línea y así se la pasa mucho tiempo... busca en todas las líneas y en todos los trenes” [Entrevista I].

⁵ Cita de Michel De Certeau (Harvey, 2004, p. 238).

Existe una redefinición del espacio donde muchos hombres se reúnen. Luego entonces, tiene que ver con el grupo: “justamente porque los diferentes grupos distinguen sentidos muy diferentes por su utilización del espacio y el tiempo” (Harvey, 2004, p. 240). Y tienen que ver con el uso: ¿por qué ese uso, ese itinerario y no otro? Cada práctica espacial se define por el grupo de pertenencia y por el contexto: “el usuario de la ciudad toma fragmentos del enunciado para actualizarlos en secreto”.⁶ Toda práctica del espacio tiene que ver no sólo con el espacio físico, sino con el andar, el otro, la circunstancia, la proxémica: “está en su modo de orientarse en el espacio, de trasladarse por él y de ir de un lugar a otro” (Hall, 2005, p. 90). Sin embargo, esta apropiación del espacio va muchas veces en contra del funcionamiento o de la norma interna del metro: no se puede prostituir dentro de las estaciones o tener sexo en los vagones, lo que pasa, es lo que De Certeau llama una discontinuidad:

“sea al operar selecciones en los significantes de la ‘lengua’ espacial, sea al desplazarlas por el uso que hace de ellas. Dedicar ciertos lugares a la inercia o al desvanecimiento y, con otros, componer ‘sesgos’ espaciales ‘raros’, ‘accidentales’ o ilegítimos. Pero eso introduce ya una retórica al andar” (De Certeau, 2000, p. 111).

Foto 1. Estación Hidalgo

⁶ Cita de Roland Barthes (De Certeau, 2000: 111).



Fuente: archivo personal.

La apropiación del espacio se realiza no sólo por la identificación al grupo, sino con las prácticas corporales que tienen (foto 1). El cuerpo ocupa su espacio y espera el encuentro. Es la pose, es el gesto, es el movimiento para atraer o repeler a otros usuarios. No hay palabras pero sí comunicación corporal. Por eso la apropiación del final del vagón toma sentido como espacio de interacción corporal, porque solo en ese espacio “pueden” realizar quizá las mismas conductas y reconocer a sus pares. Los movimientos corporales son la expresión de las emociones, del deseo.

Las situaciones tienen distintos marcos de interacción. Un hombre puede definir un espacio personal, pero no con otro hombre sino con dos: un trío formado dentro del metro. Hay jóvenes que se encuentran y sin conocerse, se acercan y comienzan a tocar sus partes íntimas, hay intercambio de besos y uno que otro abrazo. Cuando esto pasa, no existe una infracción al cuerpo del otro. Lo que se emana del cuerpo no representa una contaminación, es decir, el tufo o sudor, que pueden considerarse, en términos de Goffman, como contaminantes, pues son desechos corporales. Entre los hombres del último vagón no parecen ser síntomas de distancia: aquí los órganos sexuales no se consideran la parte más contaminante, sino que parece todo lo contrario. La parte que une y atrae, como para llegar a masturbarse y eyacular en público. ¿Por qué no hay una

reacción del otro? Porque hay cierta disciplina y cuando “está preparado para controlar su temperamento será un participante en quien se pueda confiar” (Goffman, 2006, p. 233). No hay separación, recriminación o acusación de otros hombres a la autoridad. Forman un grupo que muestra lealtad y disciplina frente a otros, lo que caracteriza su representación en la escena social cotidiana.

La mirada es la primera táctica del encuentro y busca su aceptación: por lo que hay una evaluación y vigilancia de la fachada del otro, quien puede mandar el mensaje visual de interés para el encuentro. La segunda táctica que se pone a prueba es el *acercamiento*, denominado prólogo del encuentro, y se caracteriza porque “los participantes están uno a la vista del otro y los mecanismo internos de persona-percepción, ‘examen’ y autorepresentación se ponen en movimiento” (Montagu y Matson, 1989, p. 20). En esta fase del encuentro es cuando miran al interior del vagón o a lo largo del pasillo para observar si alguien los ve o si alguien más viene. Después se acercan a su objetivo poco a poco (en el andén a la llegada del metro o dentro del vagón en el túnel) o esperan a la siguiente estación donde las posiciones cambian por la entrada/salida de usuarios y se dé una especie de acomodamiento: quienes están cerca de otro hombre tratan de abrazar o enlazar a quienes tocan; quienes no tienen a quién tocar, cambian de posición si alguien les lanzó una mirada o simplemente quieren tocar a otro hombre que entró, por lo que se repite la primera táctica del encuentro. También hay algunos hombres que quieren tocar sin pasar por la mirada y la aceptación, pero puede terminar en un desencuentro. En todos estos encuentros, el anonimato juega un papel importante pues da un carácter contingente y lúdico a las interacciones: no se conoce al otro; no tiene historia ni sombra dentro del metro; es un desconocido, de ahí que los encuentros tengan emoción y adrenalina. El otro tampoco hace lo posible por presentarse: saben que la circunstancia es temporal y puede durar el tiempo que hay entre dos estaciones. Ninguna palabra se pronuncia.

El acomodamiento se realiza por medio de una distinción: ¿de quién estar cerca y de quién no?, o mejor aún: ¿a quién abordar (o dejarse abordar) y a quién no (o por quién no)? Es necesario decir que, así como el encuentro comenzó rápidamente, así puede

terminar: hay quienes tienen un acercamiento corporal dentro de los vagones, se tocan y a la siguiente estación, ya no pueden tocarse por la presencia de mujeres o niños, o porque bajó mucha gente y pueden observar claramente sus movimientos, o porque alguien conocido subió y habrá que saludarlo, o porque alguien subió _que les llamó la atención_ y quieren tocarlo o, en su extremo, y, a la inversa, es decir, no quieren tocar, pero sí, que los toquen cuantas manos sean. Para lograr esto, algunos son muy rápidos tanto dentro del vagón como en el pasillo: si no alcanzan a subir a la última puerta, suben a una de las anteriores y a la siguiente estación bajan para entrar a la última. Otros hombres, que van en el andén y se dirigen al último vagón y observan que el metro va llegando, corren hasta la última puerta para estar con el grupo de contacto.

El acercamiento entre desconocidos no significa una intrusión al espacio personal. En los demás vagones se puede considerar que, cuando hay pocos usuarios en el vagón, sentarse al lado de otra persona puede tomarse como algo anormal o en su caso, peligroso, pues no sabemos sobre sus intenciones, por lo que hay que tomar distancia y estar al tanto de sus movimientos. En la última parte del vagón, la infracción no aplica: una persona puede sentarse al lado de la otra sin que el otro tome distancia, ponga en duda su presencia o sus intenciones. Al contrario, si se da un acercamiento de este tipo, primero intercambian miradas y según sea el caso, juntan sus piernas e incluso llegan a tocarse o besarse. En esta parte del metro, nadie “reacciona ante los mismos como ante una violación de las reglas” (Becker, 1971, p. 30). El grupo parece tener ciertas reglas informales que son reconocidas y legitimadas: para pertenecer al grupo, parece que es necesario no violar estas reglas. Así pues, el espacio da sentido de pertenencia: los que interactúan en el último vagón dan por sentado que la gran mayoría de hombres que entran a este espacio del metro están dispuestos a encuentros o a ciertas prácticas homoeróticas.

Los encuentros pueden ocupar cualquier espacio dentro de su itinerario. Los hombres que buscan a otros hombres construyen sus tácticas de encuentro: se le llama táctica a “la acción calculada que determina la ausencia de un lugar propio [...] La táctica no tiene más lugar que el del otro. Además, debe actuar con el terreno que el impone y

organiza la ley de una fuerza extraña” (De Certeau, 2000, p. 43). El usuario de la última puerta del último vagón es calculador: “aprovecha las ocasiones y depende de ellas, sin base donde acumular los beneficios, aumentar lo propio y prever las salidas. No guarda lo que gana. Este no lugar le permite, sin duda la movilidad, pero con una docilidad respecto a los azares del tiempo, para tomar al vuelo las posibilidades que ofrece el instante” (De Certeau, 2000, p. 43). De ahí surge el tiempo para actuar: cuando un hombre quiere acercarse a otro dentro del vagón en movimiento, tiene de dos a tres minutos entre dos estaciones para acercarse lo más posible. A la siguiente estación, las posiciones pueden cambiar. Esta característica de usar el espacio de acuerdo al sentido que le dan los usuarios, convierte al *no lugar* en lugar. En el no lugar pasa y en el lugar se relaciona. En este espacio del metro, hay identificación y legitimidad,⁷ es decir, cuando los hombres lo utilizan encuentran a más personas de su grupo: personas del mismo sexo y que llegan a realizar las mismas prácticas de encuentro. El último vagón es un lugar para encuentros y socialización: “su percepción del espacio es dinámica porque está relacionada con la acción _lo que puede hacerse en un espacio dado_ y no con lo que se alcanza a ver mirando pasivamente” (Hall, 2005, p. 141).

Para muchos usuarios subirse a la última puerta del vagón es meramente transitorio, emotivo y lúdico, sin embargo, otros buscan una pareja o el amor. Se conoce este espacio de encuentros desde finales de los años 1980 o inicios de la década de los 1990, como observó Mentanko (2014). En este lugar se pueden expresar emociones y manifestar deseos homoeróticos.

Los extremos del andén son poco transitados, solo hay que esperar que alguien más llegue y quiera interactuar. También representa una apropiación legítima ante los pocos espacios que hay para la comunidad gay en la Ciudad de México: como los cuartos oscuros (Feliciano, 1998), saunas (Liguori y Aggleton, 1998), antros, apropiaciones de la

⁷ La legitimidad de la apropiación no solo es una cuestión valorativa, sino cognitiva: se reconocen como parte de un grupo; por ello, lo transitan, y lo distinguen de otros espacios en general. Este “conocimiento” y esta “explicación” son un instrumento legitimador, dicen Berger y Luckmann. La legitimación explícita e implícita, “no sólo indica al individuo por qué *debe* realizar una acción y no otra; también le indica por qué las cosas *son* lo que son” (Berger y Luckmann, 2004, p. 120. El subrayado es de los autores).

calle (Laguarda, 2011), baños públicos en plazas comerciales, o lugares de ambiente en la Zona Rosa. Estos espacios resisten ante las violencias de género: contra los crímenes de odio, la discriminación y la homofobia que se vive en el país.⁸

4. Homosociabilidad

65 kilómetros por hora: el metro llega a la estación Hidalgo. Carlos, un joven de 25 años, sube al último vagón. Está casi lleno. Al subir, empuja a las personas que están dentro. Son hombres, sólo hay hombres en esa puerta. Cuando sube, los demás lo voltean a ver, hacen un giro disimulado y lento. Él los ve y se queda quieto: enfrente de él está un joven que le da la espalda, pero está muy junto. Baja su mochila y trata de ponerla frente de sí. El metro está a punto de llegar a la siguiente estación. Nadie baja. Suben más hombres. El metro avanza. Carlos, toca el trasero del joven que está frente a él. Con el movimiento del metro, logra meterle la mano bajo la playera, ahora lo acaricia. Acerca su nariz a la oreja del joven. Algunos hombres se besan. Otros platican. Los que están sentados miran sus celulares, mientras que otros conectan su *bluetooth*, se mandan imágenes... Carlos baja en la siguiente estación y cuando el metro se detiene, Carlos parece jalar al joven que acariciaba. Es una señal. Los dos bajan, pero caminan y no se saludan. Cuando el metro avanza y se aleja del pasillo, Carlos se detiene, voltea hacia atrás y sonríe: espera al joven que iba tocando.⁹

En la gran mayoría de las estaciones (a diferencia de las correspondencias o de si el vagón está cerca de las escaleras de salida) solo hombres transitan la última puerta del último vagón, por lo que puede considerarse un espacio de *homosociabilidad* (Sedgwick, 1985). Pues si bien hay actos sexuales, estos no generalizan todos los encuentros, por lo que el espacio puede ser lúdico y de socialización para conocer a más hombres; de erotismo al atraer a otro hombre; de comunicación, para hablar con alguien y estirar el encuentro en otro espacio; o simplemente de compañía para transportarse, es decir, estar con el grupo de identificación mientras se trasladan a sus destinos. Y si bien se puede encontrar a otros usuarios quienes no pertenecen al grupo de interacción, es posible

⁸ Según el último informe de *Letra S*, entre enero de 2013 y diciembre de 2017, al menos 381 personas de la comunidad LGBT fueron asesinadas en México; de ellas, las víctimas más numerosas son las mujeres trans, con 209 casos, seguidas de hombres gay/homosexuales, con 158 casos, seis hombres bisexuales y tres mujeres lesbianas. Los estados con mayor prevalencia son: Veracruz, Chihuahua, Quintana Roo, Estado de México y Guerrero. Véase: Brito, A. (Coord.) (2018). *Violencia, impunidad y prejuicios. Asesinatos de personas LGTBTTT en México. 2013-2017*. México: Letra S, Sida, Cultura y vida cotidiana A. C.

⁹ Observación realizada en la estación Hidalgo, línea 3.

encontrar a parejas de mujeres lesbianas quienes toman asiento o van en la última parte, así mismo, a mujeres trans. Sin embargo, la gran mayoría de quienes lo transitan e interactúan son hombres.

Las edades de estos hombres son distintas: durante el trabajo de observación, la gran mayoría son jóvenes que tienen entre 20 y 40 años. Hay adolescentes que buscan un encuentro; a ellos, por ejemplo, difícilmente los miran o los tocan. También es transitado por hombres de más de 60 años, quienes tienen menos posibilidades de intercambio a comparación de los jóvenes. Los adultos mayores a veces utilizan la última parte del vagón, pero la mayoría se transporta en la penúltima puerta o, según sea el caso del espacio apropiado, la siguiente puerta. Desde ese lugar miran quién sube, quién baja, o los tocamientos de los demás hombres; desde ese espacio pueden mandar señales de bajada o sugerir algo a los otros.

Foto 2. Estación Insurgentes.



Fuente: archivo personal.

Las prácticas sexuales en la última puerta del último vagón del metro son diversas: sexo oral, penetración, masturbación o frotamiento. Este espacio es practicado las 19 horas de servicio: en las mañanas de 7 a 9 am. hay densidad de usuarios, lo que aumenta las posibilidades de tocar a alguien y por las noches, de las 23 a las 24 hrs.,

pocos usuarios, lo que significa que nadie mirará. Durante las demás horas, cuando hay más personas, difícilmente se da el acercamiento, pero depende de la forma en que se construye la interacción: los más astutos pueden ir tocando a los otros y utilizan objetos personales que los cubren como mochilas, suéteres, portafolios, libros, o bolsas (foto 2). Espacio de encuentro, espacio de reunión, espacio de sexo. Cuerpos: uno cerca de otro y tan distantes: sólo tocar. Visibilidad: tan lejos y se identifican: sólo mirar, “esa mirada cargada de deseo, aunque sea púdica y no se formule, se apodera de una parte del otro y compromete a los protagonistas del suceso” (Le Breton, 1999, p. 215). Este espacio transitado por jóvenes y adultos es fácilmente penetrable: sólo recorrer la última parte del pasillo y habrá quién quiera comenzar un juego visual, un acercamiento o en su caso, un encuentro sexual. “Situaciones públicas y encuentros privados”, como dice Laud Humphreys.¹⁰ La práctica sexual homoerótica en los espacios públicos se ha presentado en varios países: una práctica es el *dogging* cuyo término tiene su origen en Gran Bretaña: en los años 1970 los hombres paseaban a su perro (dog) y espiaban a parejas furtivas teniendo sexo al aire libre. El *dogging* se realiza al aire libre, en parques, bosques, autos; existen grupos en Francia, Italia, Bélgica y ahora en América Latina (Ledezma, 2009). Cabe destacar que esta práctica no es con el fin de atraer voyeurs, ni se considera una práctica exhibicionista. Otra práctica es el *cruising*: popularizada en los años 1980, se documentó en Gran Bretaña en el siglo XVII (Pérez, Borrás y Zubieta, 2008) y que consiste actualmente en tener un encuentro sexual en un coche o a pie: se tienen distintas parejas y es realizado por homosexuales como por heterosexuales: hombres o mujeres. No hay dinero de por medio. Derivado de ellos, es el *cottaging*:¹⁸⁴ término británico, que se refiere a encuentros sexuales en baños públicos, con una apariencia de tipo rural (Ledezma, 2009a). En Estados Unidos, el clásico estudio de los *tearooms* se asemeja al metro como lugar de encuentro. Los *tearooms* son espacios donde

¹⁰ El estudio microsociológico de Laud Humphreys (1975) sobre los “tea-rooms” y el último vagón del metro tienen mucho en común: anonimato, lugar de paso, diversidad de hombres. Aunque el metro tiene más tránsito de adolescentes y jóvenes que los “tea-rooms”, pues éstos son más transitados por adultos, las prácticas sexuales como la masturbación, felación, enulación y algo muy importante: el silencio de la interacción. Hay poca comunicación verbal entre dos hombres que están en el último vagón en las estaciones estudiadas.

“un gran número de hombres quienes desean, por cualquier razón, implicarse en una actividad homoerótica impersonal” (Humphreys, 1975, p. 9).

En México, a diferencia de otros países donde se practica el *cruising*, hay una apropiación del espacio en el último vagón. Basta con tomar el metro o conectarse a internet para ver cómo se dan estos encuentros.¹¹ En horas pico, la última puerta llega a tener más de 30 hombres sin contar los de fuera en una estación (Hidalgo, Chabacano, Salto del Agua, Insurgentes o Centro Médico) en una sola corrida del metro. Algunos son pareja, otros completos desconocidos. Si hay un encuentro entre extraños, no denuncian ni consideran que sea una infracción o acoso: quien es seducido, si acepta se dejará tocar, si no, se alejará. Estas prácticas tienen que ver con la emoción y con el deseo: con una mano toman la agarradera y con la otra mano tocan el falo de otro hombre: hay ocasiones en que bajan el cierre del pantalón y meten mano o sólo por encima. Se masturban. Tocan sus glúteos. En varias ocasiones observé, que, cuando un hombre está justamente detrás de otro, el de adelante, sin voltear a ver quién es, dobla su mano para tocar a quien está detrás. Después no se conocen, aunque claro, hay quienes comienzan el diálogo con quienes iban tocando o intercambian números telefónicos. Si hay conversación, las primeras palabras son: “hola”, “¿a dónde te diriges?”, “¿cómo te llamas?” o de manera directa: “¿qué te gusta?”, “¿eres pasivo o activo?”. Los hombres más interesados que no pueden entablar una conversación o tienen que bajar a la siguiente estación dan sus tarjetas de presentación donde incluyen número telefónico y correo electrónico. O escriben sus números de teléfono en el celular para que el otro lo vea y lo copie.

En la última parte del vagón se practica el exhibicionismo: aquellos que entran al metro en erección o aquellos que se tocan o masturban en la presencia de otros; al cruzar miradas, inmediatamente tocan su falo. Los hombres miran a los ojos del otro y miran sus braguetas. El usuario del último vagón “puede actuar de modo de transmitir la impresión

¹¹ En la red se pueden encontrar videos sexuales grabados tanto en el metro de la Ciudad de México, así como realizados en el metro de Nueva York, Seoul, Montreal, Toronto, París o Madrid. En estos países, la actividad que más se realiza es la masturbación en cualquier parte del metro: quien graba es quien hace el acto. En México, son diversas las prácticas y los intercambios pueden darse entre varios jóvenes; quien graba puede no participar en el encuentro sexual. Se pueden consultar en: www.xtube.com, www.youporn.com o www.xvideos.com.

de que está demasiado ansioso por la interacción o desinteresado por ella” (Goffman, 2006, p. 63). En el pasillo o en el andén, “el exhibicionista *señaliza* sus genitales y a sus genitales, de manera que son los genitales mismos los que el exhibicionista instrumentaliza para la acción” (Castilla del Pino, 1993, p. 35). Si están sentados de frente y alguien comienza a tocarse, el otro (o los otros) cambia de asiento al más próximo del exhibicionista para tocar. O igualmente, comienza a tocarse. Cuando van de pie, pasa lo mismo: si exhiben el falo, otros hombres se desplazan para estar cerca. O todo puede quedar en un simple intercambio de miradas constantes y frecuentes hacia los otros. Los marcos de la interacción homoerótica se abren y cierran como la abertura o cierre de las puertas del metro.

Foto 3. Estación Chabacano.



Fuente: archivo personal.

En el caso de los homosexuales, las distancias personales entre unos y otros se borran: cuando existe una densidad mayor en el último vagón o cuando va casi vacío, acercarse al otro no parece una infracción. Incluso, puede verse en las estaciones observadas (Chabacano, Hidalgo, Insurgentes y Centro Médico) que, cuando hay poca afluencia de usuarios en el andén, hay más usuarios concentrados en la última parte del

pasillo o en su caso, del vagón (foto 3). Los cuerpos están juntos y no hay separación. Es importante mencionar que, en estas estaciones, no se forma una campana de Gauss, es decir, los usuarios no se concentran mayormente en la parte intermedia del andén y pocos en los extremos, sino que se puede ver claramente cómo hay más hombres reunidos al final de pasillo de acuerdo a la dirección de cada línea del metro. Cuando hay poca afluencia, se puede ver de dos a diez hombres: algunos sentados o de pie. Cuando hay más afluencia de usuarios, la densidad es igual en todo el andén, sólo que, en la última puerta únicamente hay hombres que se miran.

En cada estación analizada pasa lo mismo: hay una alteración de las posiciones según entre o salga alguien del vagón. Pero también puede no modificarse: todos ocupan sus espacios y no hacen nada por acercarse al otro: cada uno con su espacio personal, dentro del vagón o en las estaciones. En los demás vagones, claro, el proceso se invierte o puede pasar lo mismo en un encuentro de personas heterosexuales, es decir, se mantiene una distancia de tal manera que el otro no se acerque lo suficiente como para resultar incómoda su presencia, o, en otro caso, puede dar pauta para comenzar a flirtear. Pero, ¿por qué ésta alteración de posiciones cuando alguien se acerca y no es tan preocupante cuando hay densidad de usuarios? “los transeúntes *co-pilotean* el encuentro y cooperan para hacer que transcurra sin molestias para ellos y sin daños para la consideración que deben a los transeúntes con quienes se cruzan” (Joseph, 1999, p. 44).

Es interesante analizar cómo actúan algunos hombres en el último vagón: mandan señales con los ojos para bajar a la siguiente estación, o verse a través de los cristales de las ventanas para insinuar la bajada. Cuando salen del vagón, caminan y comienzan a hablar. Otros que mandan señales de bajada, caminan en el andén sin mostrar algún interés por la persona, o a la que iban tocando, y esperan a que el metro y la gente avance, para quedarse solos los dos, luego entonces, voltean y siguen con la interacción. Esto, también lo realizan cuando van solos: bajan, caminan, miran su celular, el metro avanza y luego regresan hasta la última puerta. O se quedan esperando, minutos y horas en el andén, a que alguien más llegue o que en el siguiente metro otro hombre acepte el encuentro como en las estaciones Hidalgo (foto 4), Escuadrón 201 y M. A. De Quevedo.

El *metrero* busca, en el vagón y en el andén, ser aceptado por alguien más; los demás usuarios por su parte interpretarán esta situación y pueden ser atraídos; mientras otros, mantienen distancia o rechazan visualmente.

Foto 4. Estación Hidalgo.



Fuente: archivo personal.

5. Consideraciones finales

Lugares públicos y encuentros privados: ¿dónde se borran los límites?, ¿dónde quedan quienes no entran al encuentro, pero pertenecen al lugar público?, ¿qué harán las autoridades del metro?, ¿qué modificaciones habrá en la ley: se protegerá a estas minorías que quieren encuentros privados en lugares públicos o se legislará en su contra?, ¿cómo se resolverá la cuestión social en un país donde la violencia contra las minorías sexuales es cotidiana?

Muchas personas que utilizan el metro saben de los encuentros homoeróticos que hay en el último vagón, por eso lo evitan o los atrae. La apropiación del lugar tiene que ver con lo que De Certeau llama: “un estilo de uso, una manera de ser y una manera de hacer” (2000, p. 112). A esta práctica, de andar entre los vagones en busca de encuentros,

ellos mismos la definen con imaginación al crear el verbo *metrear* haciendo honor al metro, a diferencia del anglicismo *cruising* que se puede traducir al español como navegar o cruzar. Un usuario es todo aquel que usa el metro como transporte y un *metrero* es el que busca un encuentro con otro(s) hombre(s). El *metrero* es cauteloso y calculador: anticipa y aprovecha las situaciones que se le presentan para participar en un encuentro; la mirada y su aceptación serán cruciales. Luego entonces, el encuentro es permisible a condición de llegar al espacio y que se reconozca a otro hombre que quiera interactuar. No hay acuerdos verbales para entrar al encuentro.

Cada grupo crea su forma de andar. Si mapean ciertos espacios, es porque saben cómo desplazarse o saben qué relaciones se pueden establecer allí. Convierten el *no lugar*, donde se pasa, a lugar, donde interactúan. La apropiación cotidiana del último vagón del metro da sentido al lugar y al grupo. Por lo que representa un espacio de socialización e interacción con dinámicas corporales: pasan de un espacio público a un espacio íntimo con desconocidos o si tienen rutinas, con la misma persona.

Las personas que realizan este tipo de conductas en el metro cometen “dos transgresiones en cualquiera de sus actuaciones: la primera por el hecho de escoger un escenario público _es decir, construido *ad hoc* en donde la observación puede hacerse por todos (la calle, el jardín, el balcón)_ para actuaciones no permitidas por él; la segunda, por la escenificación que lleva a cabo” (Castilla del Pino, 1993, p. 36). Está prohibido el acoso sexual y es un delito. Sin embargo, en el metro, entre los hombres que quieren un encuentro, esto no parece ser un problema. Hay aceptación. Las actuaciones de los hombres dentro del vagón también se consideran transgresoras porque son “inadecuadas al contexto en el que tienen lugar” (Castilla del Pino, 1993, p. 38). El metro es un espacio para transportarse, mientras que ellos lo apropian y lo utilizan para realizar encuentros sexuales. El punto de discusión es cuando los analizamos en relación, es decir, cuando pensamos la responsabilidad por su actuar y por los otros. En algunas situaciones, se presenta la actuación abiertamente y hay más personas que transitan la última parte de metro como familias enteras y niños que no entran al grupo de contacto.

¿Qué cambios ha habido durante la pandemia en este espacio de encuentro? A pesar de que en 2020 y durante 2021 disminuyó la cantidad de usuarios, pues muchos trabajadores y estudiantes no necesitan trasladarse a sus lugares de trabajo o escuela, el espacio sigue siendo transitado para encontrar a más hombres. Otros dejaron de recorrerlo para prevenir transmisión del Covid-19 al ser un espacio cerrado y con densidad de personas, y otros más, cambiaron sus rutinas para tomar transportes alternativos en la ciudad. A nivel corporal hubo un ligero cambio: los usuarios llevan cubrebocas o caretas, pero eso no detiene las prácticas sexuales. Las miradas, los acercamientos y los encuentros continúan.

Referencias

- AUGÉ, M. (2005). *Los no lugares. Espacios del anonimato*. Barcelona: Gedisa.
- BAUMAN, Z. (2003). *Modernidad líquida*. Argentina: FCE.
- BERGER, P. y Luckmann, T. (2004). *La construcción social de la realidad*. Buenos Aires: Amorrortu.
- BRITO, A. (Coord.) (2018). *Violencia, impunidad y prejuicios. Asesinatos de personas LGBTTT en México. 2013-2017*. México: Letra S, Sida, Cultura y vida cotidiana A. C.
- Castilla del Pino, C. (1993). *La Obscenidad*. Madrid: Alianza.
- DAVIS, F. (2008). *La comunicación no verbal*. Madrid: Alianza.
- DE CERTEAU, M. (2000). *La invención de lo cotidiano I. Artes de hacer*. México: Universidad Iberoamericana.
- DOMÍNGUEZ, L. (2005). *Desde las entrañas de la ciudad de México: el Metro, más allá del simple tránsito, un espacio para la cultura y la interacción social*. Tesis doctoral no publicada. México: Facultad de Arquitectura, UNAM.
- FELICIANO, O. (1998). *El deseo en las sombras: un estudio sobre los cuartos oscuros y el proceso de salud-enfermedad del SIDA en la comunidad Gay*. Tesis de Licenciatura en Psicología no publicada, México: UAM-X.

- GOFFMAN, E. (2006). *La presentación de la persona en la vida cotidiana*, Amorrortu: Buenos Aires.
- GOFFMAN, E. (1979). *Relaciones en público. Macroestudios del orden público*, Alianza: Madrid.
- HALL, E. (2005). *La dimensión oculta*. México: Siglo XXI.
- HARVEY, D. (2004). *La condición de la posmodernidad. Investigación sobre los orígenes del cambio cultural*. Buenos Aires: Amorrortu.
- HUMPHREYS, L. (1975). *Tearoom Trade, Impersonal sex in public spaces*. USA: Routledge.
- JOSEPH, I. (1999). *Erving Goffman y la microsociología*. Barcelona: Gedisa.
- JOSEPH, I. (1998). *El transeúnte y el espacio urbano*. Barcelona: Gedisa.
- LAGUARDA, R. (2011). *La calle de Amberes: Gay street de la ciudad de México*. México: CEIICH-UNAM.
- LE BRETON, D. (1999). *Las pasiones ordinarias: antropología de las emociones*. Buenos Aires: Nueva Visión.
- LEDEZMA, H. (2009). *Dogging: placer público sancionado en México*. Recuperado de: <http://tva.com.mx/wdetalle2518.html>.
- LEDEZMA, H. (2009a). *Sexo y acción en baños públicos*. Recuperado de: <http://tva.com.mx/wdetalle2900.html>.
- LIGUORI, A. y AGGLETON, P. (1998). "Aspects of Male Sex Work in Mexico City", (pp. 103-127), en Aggleton, P. (Ed). *Men who sell sex*. London: UCL Press.
- MENTANKO, J. (2014). *Queering the metro in Mexico City. Cruising public transit*. Recuperado de: <https://briarpatchmagazine.com/articles/view/queering-the-metro-in-mexico-city>.
- MONTAGU, A. y MATSON, F. (1989). *El contacto humano*. México: Paidós.
- NAVARRO, B. (1993). *Ciudad de México, el metro y sus usuarios*, México: UAM-X.
- PÉREZ, M., BORRÁS, J. y ZUBIETA, X. (2009). *Cruising: a la caza*. Recuperado de: http://www.soitu.es/soitu/2008/12/09/sexo/1228848375_196461.html.

SEDWICK, E. (1985). *Between Men: English Literature and Male Homosocial Desire*. New York: Columbia University.